

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Jahres-Bericht der Zentral-Kommission für die Rhein-Schiffahrt**

1914

[urn:nbn:de:bsz:31-255455](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255455)



# JAHRES-BERICHT

DER

## ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

# RHEIN-SCHIFFFAHRT

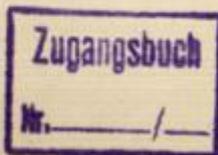
1914.



Selbstverlag der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

Zu beziehen beim Sekretariat der Zentral-Kommission in Mannheim, Preis 6 Mk. 50 Pfg.

1915.



B 303

ak  
Geiligt

# JAHRES-BERICHT

DER

ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

ZF 1024, 1914

RHEIN-SCHIFFFAHRT

1914.



Druck der L. C. Wittich'schen Hofbuchdruckerei in Darmstadt.

Handwritten text in a rectangular box, possibly a library or archival stamp.

# Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
<b>I. Verhältnisse des Fahrwassers</b> . . . . .	1—22
A. Wasserstände . . . . .	1
B. Zustand des Fahrwassers . . . . .	5
C. Strombauten . . . . .	14
D. Brücken . . . . .	22
<b>II. Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt</b> . . . . .	23—38
A. Häfen (Bau- und Betriebsanlagen) . . . . .	23
Anhang: Übersicht über die Benutzung der Sicherheitshäfen . . . . .	34
B. Lotsen- und Wahrschaustationen . . . . .	35
C. Schiffferschulen . . . . .	36
D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis . . . . .	38
<b>III. Schifffahrts- und Floß-Polizei</b> . . . . .	39—61
A. Rheinschiffer-Patente . . . . .	39
B. Schiffseichungen . . . . .	42
C. Schiffs- und Floß-Untersuchungen . . . . .	43
D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1914 . . . . .	44
E. Dienstbuchrevisionen . . . . .	47
F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel . . . . .	50
G. Erlaß und Abänderung der schifffahrts- und floßpolizeilichen Vorschriften, der Hafenspolizei- und Gebührenordnungen sowie der Fähr- und Brückenordnungen . . . . .	51
Anhang: Verzeichnis der in den Rheinuferstaaten zurzeit bestehenden Rheinschiffahrtsgerichte . . . . .	59
<b>IV. Güterverkehr</b> . . . . .	62—111
A. Im allgemeinen . . . . .	62
B. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen . . . . .	66
C. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) . . . . .	102
<b>V. Schiffsverkehr</b> . . . . .	112—118
A. Im allgemeinen . . . . .	112
B. Schiffsverkehr in Deutschland . . . . .	117
C. Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze . . . . .	118
<b>VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen</b> . . . . .	119—122
<b>VII. Floßverkehr im besonderen</b> . . . . .	123—125
<b>VIII. Verkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins</b> . . . . .	126—137
<b>IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien</b> . . . . .	138—143
<b>X. Frachten und Versicherungswesen</b> . . . . .	144—168
A. Frachten . . . . .	144
B. Schiffs-Versicherungswesen . . . . .	168
<b>XI. Unfälle</b> . . . . .	169—173
<b>XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission</b> . . . . .	174—175

Verzeichnis der Beilagen siehe umstehend.

## Beilagen-Verzeichnis.

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1914 . . . . .	179—187
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1914.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1914, nämlich:	
1. in den deutschen Rheinhäfen nach den Aufzeichnungen daselbst . . . . .	189—191
2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	192—193
3. in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich . . . . .	192—193
IIb. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1914 . . . . .	195—196
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1914 . . . . .	197—211
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1914 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	213—219
IIIc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1914 . . . . .	221—223
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1914 . . . . .	225—239
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1914 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	241—247
IVc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1914 . . . . .	249—251
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1914 in 23 deutschen Rheinhäfen angekommen sind . . . . .	253—261
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1914, von dem Rhein her kommend, nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins durchgegangen sind . . . . .	263—264
VIa. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1914 in 23 deutschen Rheinhäfen abgegangen sind . . . . .	265—273
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1914, nach dem Rhein hin gehend, von den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins durchgegangen sind . . . . .	275—276
VII. Nachweisung:	
1. der Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe) und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne), des Gewichts ihrer Ladungen sowie ihrer Heimatstaaten (Flaggen); . . . . .	277—283
2. der Flöße, . . . . .	284—285
die im Jahr 1914 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis . . . . .	287—289
Nachträge und Berichtigungen . . . . .	290

# I. Verhältnisse des Fahrwassers.

## A. Wasserstände.

Die Wasserstandsverhältnisse waren im Berichtsjahr am ganzen Rhein noch günstiger als im Vorjahr, wenn auch die Wasserstandsbewegung weniger regelmäßig war. Am Oberrhein konnte die Schifffahrt wiederum während des ganzen Jahres betrieben werden. Zeitweise Beschränkungen durch Wassermangel traten hier, ebenso wie im Vorjahr, nicht ein. Am Pegel zu Speyer und an den weiter stromabwärts gelegenen Pegeln wurde der die Grundlage der Vergleichung bildende „Gleichwertige Wasserstand 1908“ an durchschnittlich 16 Tagen (gegen 30 im Vorjahr) nicht erreicht. Zeitlich entfallen hiervon etwa 9 Tage in den Monat November, 3 in den Februar und der Rest in die Monate Oktober und Dezember. Höhere Wasserstände gaben nur in den Monaten Januar, März und September vorübergehend zu Beschränkungen der Schifffahrt und Flößerei Anlaß.

Im allgemeinen gestaltete sich der Verlauf der Wasserstände wie folgt:

Nachdem der Rhein bei Beginn des Jahres ziemlich stark zurückgegangen war, trat Mitte Januar infolge des raschen Schneeabgangs in Schwarzwald und Odenwald und stärkerer Niederschläge eine rasch ansteigende Flutwelle auf, die ihren Höhepunkt etwa Mitte Januar erreichte. Bei stark einsetzender Kälte sank dann der Wasserspiegel im ersten Drittel des Monats Februar bis unter den „Gl. W. 1908“. Hierauf erfolgte eine Anschwellung, die in den Tagen vom 20. bis 25. Februar ihren Höchststand erreichte; nach erneuter Absenkung in der ersten Woche des März setzten wiederum stärkere Niederschläge ein, die ein sehr schnelles und starkes Steigen des Wassers verursachten und die um Mitte März an allen Pegeln des Mittel- und Niederrheins die höchsten Wasserstände des Jahres brachten. Nach langsamem Fallen, mit wiederholten kleineren Anschwellungen verbunden, sank der Wasserstand um die Monatswende April/Mai auf wenig unter Mittelwasser, stieg dann wieder bis Mitte Mai und hielt sich bis etwa Mitte September unter fortwährenden Schwankungen über Mittelwasserhöhe. Erneute größere Niederschläge bewirkten dann ein stärkeres Anwachsen des Wassers, bis in der letzten Woche des September der Wasserstand gleichmäßig zurückging und im November an allen Pegeln des Mittel- und Niederrheins der tiefste Jahreswasserstand eintrat. Hierauf folgten noch zwei kürzere Anschwellungen bis auf Mittelwasserhöhe und zwischen diesen ein weiteres Fallen des Wassers, wobei an verschiedenen Pegeln zu Anfang Dezember der „Gleichwertige Wasserstand“ an einigen Tagen unterschritten wurde.

Die besonderen Verhältnisse in den einzelnen Stromstrecken ergeben sich näher aus den nachstehenden Angaben für die wichtigeren Pegel.

Am Straßburger Pegel blieb der mittlere Wasserstand im Januar 0,56 m, im Februar 0,09 m, im März 1,24 m, im April 0,72 m, im Mai 0,52 m, im Juni 0,23 m, im Juli 0,62 m, im August 0,75 m, im September 0,54 m und im Dezember 0,20 m über dem Mittel der gemittelten Monatswasserstände der Jahre 1886/1910, während er nur im Oktober 0,14 m und im November 0,04 m unter dem vorbezeichneten Mittel lag. Der mittlere Jahreswasserstand betrug im Berichtsjahr 3,04 m gegen 2,60 m des Zeitraums 1886/1910 und noch 0,30 m mehr als im Vorjahr. Der

niedrigste Jahreswasserstand wurde am 9. Februar mit 1,74 m und der höchste mit 4,60 m am 12. Januar beobachtet.

Am Mannheimer Pegel ist der höchste Jahreswasserstand am 10. März mit 7,09 m, der niedrigste am 11./12. November mit 2,29 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 4,28 m und übertraf damit den des Vorjahres um 0,63 m.

Am Mainzer Pegel erreichte das Wasser am 12. März mit 4,03 m den höchsten Stand des Jahres, der niedrigste wurde am 11./13. November mit 0,27 m beobachtet. Der mittlere Jahreswasserstand für den Mainzer Pegel betrug 1,715 m und war um 0,477 m höher als im Vorjahr, 0,308 m höher als das 30jährige Mittel 1881/1910 und 0,218 m höher als das 60jährige Mittel 1851/1910.

Am Pegel zu Caub wurde der höchste Jahreswasserstand am 13. März mit 6,08 m, der niedrigste Stand am 12. November mit 1,35 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 2,96 m oder 0,64 m mehr als im Vorjahr.

Am Cölner Pegel erreichte das Wasser den höchsten Stand des Jahres mit 6,81 m am 18. März, den niedrigsten Stand mit 1,08 m am 12. November. Der mittlere Jahreswasserstand war 3,19 m oder 0,66 m höher als im Vorjahr.

In Nijmwegen wurde der höchste Jahreswasserstand am 20. März mit 12,46 m + N. A. P. und der niedrigste am 11. November mit 7,69 m + N. A. P. beobachtet.

Über die Bewegungen des Wasserstandes an den einzelnen Hauptpegeln geben die Beilagen I<sup>a</sup> (Übersicht der Wasserstände) und I<sup>b</sup> (Bildliche Darstellungen) weiteren Aufschluß.

### a) Hochwasser.

1. Dampfschiffahrts-Beschränkungen und Einstellungen der Dampfschiffahrt wegen Überschreitung der in § 22 Ziffer 1, 2 und 3 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 festgesetzten Marken sind eingetreten:

	Marke I	Marke II	Marke III
in Straßburg . . . . .	nicht bestimmt		an — Tagen
„ Maxau . . . . .	an 26 Tagen,	an 4 Tagen,	„ — „
„ Speyer . . . . .	8	„ —	„ —
„ Mannheim-Ludwigshafen . . . . .	8	„ —	„ —
„ Mainz . . . . .	33	8	„ —
„ Biebrich . . . . .	22	6	„ —
„ Bingen . . . . .	52	12	„ —
„ Coblenz . . . . .	22	„ —	„ —
„ Andernach . . . . .	25	4	„ —
„ Cöln . . . . .	23	„ —	„ —
„ Düsseldorf . . . . .	25	„ —	„ —
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	19	„ —	„ —
„ Emmerich . . . . .	31	7	„ —

In der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 sind für die Pegel zu Nijmwegen, Tiel, Zalt-Bommel, Arnheim und Vreeswijk Marken nicht mehr angegeben.

2. Segelschiffahrt. Auf der elsässisch-badischen Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl war die nicht unter Dampf gehende Kleinschiffahrt, die nur der Beförderung von Kies, Sand und Wacken aus dem Strombett sowie der Verschiffung von Rheinbausteinen und Faschinen dient, infolge von Hochwasser im Januar und von März bis September an 47 Tagen unterbrochen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfads von März bis September an zusammen 58 Tagen beschränkt.

Auf der Stromstrecke von Straßburg-Kehl bis Lauterburg, auf der in der Hauptsache nur die Verschiffung von Rheinbaustoffen in Betracht kommt, ist infolge von Hochwasser eine Unterbrechung der Schifffahrt im Januar und von März bis September an zusammen 118 Tagen, und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfads eine Beschränkung in den gleichen Monaten an zusammen 76 Tagen eingetreten.

Auf der bayerisch-badischen Stromstrecke sind Beschränkungen der Segelschifffahrt durch stellenweise Überflutung der Leinpfade nicht vorgekommen.

Auf der hessischen, der hessisch-preußischen und der preußischen Stromstrecke sind Beschränkungen der Segelschifffahrt im Berichtsjahr nicht eingetreten.

Auf den niederländischen Stromstrecken fand keine Behinderung der Segelschifffahrt statt.

3. Floßfahrt. Einstellungen der Floßfahrt wegen Überschreitung der in § 22 Ziffer 4 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 festgesetzten Marken mußten eintreten:

in Mannheim-Ludwigshafen . . . . .	an 21 Tagen
„ Mainz . . . . .	13 „
„ Rüdeshcim . . . . .	25 „
„ Coblenz . . . . .	38 „
„ Andernach . . . . .	39 „
„ Cöln . . . . .	35 „
„ Düsseldorf . . . . .	34 „
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	24 „
„ Wesel . . . . .	36 „
„ Emmerich . . . . .	41 „

Für die Pegel zu Straßburg, Maxau, Speyer, Nijmegen und Arnheim sind in der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 Floßmarken nicht mehr angegeben, dagegen solche für Wesel aufgenommen.

Die näheren Angaben über den Eintritt der unter Ziffer 1 und 3 erwähnten Beschränkungen und Einstellungen sind aus Beilage I<sup>a</sup> zu entnehmen.

#### b) Niedrigwasser und Eisstand.

1. In der Beilage I<sup>a</sup> sind die Tage angegeben, an denen der Rhein unter den von der technischen Kommission der Rheinuferstaaten am 14./15. Januar 1908 zu Wiesbaden festgesetzten und laut Protokoll III der außerordentlichen Sitzung der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt vom 7. Mai 1908 von den Regierungen anerkannten „Gleichwertigen Wasserstand 1908 (Gl. W. 1908)“ gesunken ist. Es war dies der Fall:

in Straßburg . . . . .	an 1 Tag, der eisfrei war
„ Maxau . . . . .	— „ —
„ Speyer . . . . .	17 Tagen, sämtlich eisfrei
„ Ludwigshafen . . . . .	27 „ „
„ Mannheim . . . . .	23 „ „
„ Worms . . . . .	32 „ „
„ Mainz . . . . .	23 „ „
„ Bingen . . . . .	7 „ „
„ Caub . . . . .	6 „ „
„ Coblenz . . . . .	21 „ „
„ Andernach . . . . .	15 „ „
„ Cöln . . . . .	24 „ „

in Düsseldorf . . . . .	an 21 Tagen, sämtlich eisfrei
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	48 „ „ „ „
„ Emmerich . . . . .	8 „ „ „ „
„ Nijmwegen . . . . .	— „ „ „ „
„ Tiel . . . . .	— „ „ „ „
„ Zalt-Bommel . . . . .	9 „ „ „ „

2. Die oberhalb Straßburg-Kehl bis Basel zum Zweck der Unterhaltung der Rheinuferbauten und der Gewinnung von Wacken, Kies und Sand aus dem Strombett betriebene Kleinschiffahrt war in den Monaten Januar, Februar, Oktober, November und Dezember durch Niedrigwasser und während des ganzen Jahres durch Nebel mehrfach gestört.

Auf der gleichen Stromstrecke kommt eine Beschränkung der unter Dampf gehenden Großschiffahrt durch Niedrigwasser und Eistreiben nicht in Frage, da auf dieser Strecke bis Basel die Fahrten mit Schleppzügen nur in günstiger Betriebszeit ausgeführt werden.

Die von Straßburg-Kehl bis Lauterburg betriebene Kleinschiffahrt — mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit — zur Beförderung von Rheinbaustoffen war wegen Niedrigwasser weder eingestellt noch beeinträchtigt, dagegen in allen Monaten des Jahres durch Nebel mehrfach beschränkt, im ganzen an 77 Tagen.

Auf der gleichen Stromstrecke konnte die unter Dampf gehende Großschiffahrt, wie im Vorjahr, an allen Tagen des Jahres betrieben werden. Die Befrachtung war während der Betriebszeit nie beschränkt, da die kleinste Fahrwassertiefe nie weniger als 1,50 m betrug. Behinderung durch Nebel trat an 77 Tagen ein.

Auf der Strecke Lauterburg bis Germersheim fand eine Unterbrechung der Großschiffahrt mit Dampf- und Segelschiffen durch Niedrigwasser nicht statt, auch war sie durch Fahrwassertiefen von weniger als 1,50 m nicht beeinträchtigt, dagegen durch Nebel an 19 Tagen.

Zwischen Germersheim und Mannheim war im Monat Februar, November und Dezember an 16 Tagen die Fahrwassertiefe geringer als 2,0 m und daher die Ladefähigkeit der großen Fahrzeuge mehr oder minder beschränkt.

Unterhalb Mannheim bis Worms kamen Fahrwassertiefen von weniger als 2,30 m nicht vor. Die Ladefähigkeit war auf dieser Strecke demnach Beschränkungen nicht unterworfen. Durch Nebel war die Schiffahrt in den Monaten Januar, Februar, Oktober und Dezember an zusammen 13 Tagen beeinträchtigt.

Die Schiffahrt mit kleinen Fahrzeugen zur Unterhaltung der Rheinuferbauten, Herstellung der Regulierungswerke, Kiesgewinnung, Backsteinverfrachtung usw. konnte mit Ausnahme der bereits genannten Beschränkung durch Nebel während des ganzen Jahres ausgeübt werden.

Auf der hessischen Stromstrecke war der Schiffsverkehr durch niedrige Wasserstände nicht behindert. Auch an Tagen, an denen der „Gl. W. 1908“ nicht erreicht wurde, war an der seichtesten Stelle noch mehr als 2,0 m Fahrwassertiefe vorhanden.

Auf der preußischen Stromstrecke war die Schiffahrt durch niedrige Wasserstände nicht behindert.

Tiefer als 2,0 m am Cölner Pegel, bei welchem Wasserstand die größeren Schiffe nicht durchweg mit voller Ladung fahren können oder in der oberen Stromstrecke zeitweise leichtern müssen, stand das Wasser:

vom 29. Januar	bis 13. Februar einschließlich	= 16 Tage
„ 13. Oktober	„ 16. November	„ = 35 „
„ 27. November	„ 8. Dezember	„ = 12 „
		insgesamt 63 Tage

gegen 81 Tage im Vorjahr.

Auf der niederländischen Strecke des ungeteilten Rheins (Oberrhein) und auf der Waal waren Störungen der Schifffahrt infolge des niedrigen Wasserstandes nicht zu verzeichnen.

Auch auf der oberen und unteren Merwede, der Noord und der Neuen Maas traten Erschwerungen der Schifffahrt infolge niedriger Wasserstände nicht ein.

Auf dem Niederrhein und dem Leck wurde die Schifffahrt durch Niedrigwasser nicht beeinträchtigt. Die Personendampfer der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft nahmen ihren Weg stets durch Niederrhein und Leck.

3. Treibeis wurde im Berichtsjahr mehrfach beobachtet.

Unterhalb Mannheim wurde vom Neckar her dem Rhein an 7 Tagen schwaches Treibeis zugeführt.

In Worms wurde Treibeis aus dem Neckar nur in geringer Menge an 3 Tagen im Januar beobachtet. Bei Mainz kam es in den Monaten Januar und Februar zu Eisbildungen. Vom 13. Januar ab zeigte der Rhein in geringem Maß aus dem Main kommendes Treibeis, zu dem am 16. Januar solches vom oberen Rhein hinzu trat und eine Breite von etwa 30 bis 40 m einnahm. Durch Eintritt gelinder Witterung nahm das Treibeis rasch ab und am 18. Januar war der Rhein wieder eisfrei. Neuer Frost brachte vom 22. bis 25. Januar nochmals Treibeis auf dem Rhein, das ziemlich die ganze Strombreite einnahm. Vom 15. bis 17. Februar trat leichtes vom Main kommendes Treibeis in einer Breite von etwa 30 bis 40 m auf. Zu einem Eisstand im offenen Strom ist es im Berichtsjahr nicht gekommen.

In Niederland war die Schifffahrt infolge Eistreibens eingestellt: auf dem Niederrhein und Leck vom 16. bis 28. Januar und auf der Neuen Maas vom 25. bis 27. Januar. Vom 16. bis 28. Januar wurde die Schifffahrt auf den niederländischen Strecken des ungeteilten Rheins (Oberrhein), auf der Waal, auf der oberen und unteren Merwede und der Noord durch Treibeis beeinträchtigt; die Segelschifffahrt war damals eingestellt.

Zum Eisstand kam es auf der Neuen Maas oberhalb den Brücken in Rotterdam am 25. Januar während einiger Stunden.

## B. Zustand des Fahrwassers.

### 1. Elsässisch-badische Stromstrecke.

Die Bauarbeiten der Rheinregulierung sind auf die ganze elsässisch-badische Stromstrecke von Straßburg-Kehl bis zur Lautermündung ausgedehnt. Das geregelte Fahrwasser hat sich erhalten, wenn auch die im Entwurf angestrebte Breite und Tiefe noch nicht überall erreicht ist.

Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl sind wesentliche Änderungen im Zustand des Fahrwassers nicht eingetreten.

Nach einer Vereinbarung zwischen Elsaß-Lothringen und Baden sollen Baggerungen zur Vertiefung ungünstiger Talwegübergänge von Straßburg-Kehl bis Lauterburg oberhalb des Iffezheimer Altrheins von der elsäß-lothringischen Bauverwaltung und unterhalb des Iffezheimer Altrheins von der badischen Bauverwaltung ausgeführt werden. Weder auf der oberen noch auf der unteren Strecke haben solche Schwellenbaggerungen stattgefunden.

Zur Offenhaltung des Kehler Hafens wurden im Rhein vor der Mündung im Januar und Oktober zusammen 3360 cbm Geschiebe gebaggert.

Die Peilungen des Fahrwassers abwärts Straßburg-Kehl erfolgten während des ganzen Jahres regelmäßig abwechselnd durch Elsaß-Lothringen und Baden. Die Ergebnisse wurden in der üblichen Weise veröffentlicht.

Zwischen Straßburg-Kehl und Lauterburg brauchte die Richtung der Fahrrinne durch Landbaken nicht bezeichnet zu werden.

Elsässischerseits sind 10 Baumstämme und 2 Wurzelstöcke, badischerseits 12 Baumstämme und 3 Wurzelstöcke teils durch die Bauverwaltungen, teils durch Private aus dem Strombett entfernt worden. Außerdem wurden an vier Stellen Wracks und Schiffstrümmer gehoben oder durch Sprengung ganz oder teilweise beseitigt.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand war m	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu		
elsässisch	badisch						
<b>1. Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl<sup>1)</sup>.</b>							
37,000	35,250	12.	Februar	1,80	Straßburg (Rheinbrücke)	0,80	Oberhalb Blodelsheim.
37,060	35,300	9.	Januar	1,98	"	0,70	" "
37,260	35,500	12.	November	1,80	"	0,70	" "
37,260	35,500	6.	Dezember	1,88	"	0,60	" "
56,750	55,035	31.	August	3,72	"	1,90	Bei Breisach.
61,050	59,190	6.	Juni	3,32	"	1,50	" Künheim.
69,875	67,830	29.	September	3,13	"	1,40	" Jechtingen.
72,525	70,660	22.	April	3,16	"	1,40	" Markolsheim.
86,950	85,075	26.	Oktober	1,92	"	0,60	Oberhalb Rust.
116,300	114,160	2.	März	2,19	"	1,00	Unterhalb Altenheimerhof.
120,000	118,250	6.	Juli	3,80	"	2,00	" Marlen.
120,375	118,625	5.	Mai	3,20	"	1,60	" "

<sup>1)</sup> Für diese Stromstrecke ist der „Gleichwertige Wasserstand 1908 (Gl. W. 1908)“ und die unter diesem anzustrebende Fahrwassertiefe nicht festgestellt.

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	GL.W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
els.	bad.							m	m	m	m
<b>2. Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl bis Lauterburg.</b>											
127,075	125,180	10.	September	3,05	Straßburg (Rheinbrücke)	2,70	2,76	0,06	1,79	1,50	Bei Rapprechtsau.
127,450	125,525	4.	Mai	3,20	"	2,60	2,91	0,31			" "
127,475	125,550	2.	Februar	1,93	"	1,50	1,64	0,14			" "
127,500	125,570	27.	April	3,08	"	2,50	2,79	0,29			" "
128,775	126,840	2.	Juli	3,51	"	3,30	3,22	—			" "
129,875	127,930	26.	Januar	2,17	"	1,50	1,88	0,38			" Auenheim.
130,025	128,090	8.	Juni	3,44	"	3,00	3,15	0,15			" "
130,025	128,090	7.	Dezember	1,94	"	1,70	1,65	—			" "
131,250	129,360	29.	Oktober	1,87	"	1,60	1,58	—			Zwischen Auenheim und Leutesheim.
161,300	159,325	2.	März	2,19	"	1,90	1,90	—			Zwischen Söllingen und Hügelsheim.

## 2. Badisch-bayerische Stromstrecke.

In der Strecke von Lauterburg bis Sondernheim hat sich das geregelte Fahrwasser erhalten. Die mit der Rheinregulierung angestrebte Tiefe von 2 m bei 3,0 m am Pegel zu Maxau ist mit wenigen unwesentlichen Schwankungen überall vorhanden, während die planmäßige Breite noch nicht überall erreicht ist.

Da in der Strecke Sondernheim—Mannheim wesentliche Veränderungen im natürlichen Zustand der Stromsohle nicht eingetreten sind, mußten, um mit der fortschreitenden Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse in der Regulierungsstrecke gleichen Schritt zu halten, zwischen Germersheim und Speyer Baggerungen vorgenommen werden, und zwar wurden an Geschiebe beseitigt:

im Rheinsheimer Durchschnitt . . . . . 7 240 cbm  
im Mechtersheimer Durchschnitt . . . . . 5 400 „

Außerdem wurden zur Offenhaltung der Einfahrt beim Luitpoldhafen in Ludwigshafen beseitigt . . . . . 1 595 „  
zusammen 14 235 cbm.

Wie in den Vorjahren sind während der niedrigsten Wasserstände regelmäßig Peilungen vorgenommen und die dabei festgestellten kleinsten Fahrwassertiefen veröffentlicht worden. Auch sind durch die badischen und bayerischen Strombaubehörden Untersuchungen des Fahrwassers auf Hindernisse durch Abstreifen mit der Kette angestellt worden.

Bayerischerseits wurden 2 Baumstämme und 2 Wurzelstöcke, badischerseits 1 Anker und 1 Baumstamm durch die Bauverwaltung und 2 Baumstämme durch Private aus dem Strombett beseitigt.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
bayer.	bad.							m	m	m	m
<b>1. Auf der Stromstrecke von Lauterburg bis Germersheim.</b>											
1,000	183,100	2.	Februar	3,48	Maxau	2,20	1,85	—	3,13	1,50	Bei Neuburgweier.
5,400	187,600	7.	September	4,88	"	3,70	3,25	—			
5,500	187,700	4.	Mai	4,85	"	3,40	3,22	—			Bei Karlsruhe.
5,500	187,700	2.	Juni	5,43	"	4,00	3,80	—			" Daxlanden.
5,500	187,700	19.	Oktober	3,76	"	2,40	2,13	—			
5,500	187,700	2.	November	3,44	"	2,10	1,81	—			
7,700	190,000	20.	April	4,94	"	3,80	3,31	—			
8,100	190,400	15.	Juni	5,37	"	4,00	3,74	—			
8,200	190,500	6.	Juli	5,65	"	4,20	4,02	—			Bei Maxau.
8,200	190,500	17.	August	5,51	"	4,00	3,88	—			
12,100	194,300	7.	Dezember	3,41	"	2,30	1,78	—			
29,200	211,500	5.	Jannar	3,58	"	2,40	1,95	—			
29,200	211,500	2.	März	3,84	"	2,60	2,21	—			Bei Sondernheim.

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		Fahr- wasser- tiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Ange- strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an- gestrebt auf	m	m	m	
bayer.	bad.										
<b>2. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis zur Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke.</b>											
a) Oberhalb Speyer.											
32,000	214,400	29.	Oktober	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	2,10	1,50	—	2,49	1,50	Bei Germersheim.
35,300	217,300	16.	November	2,84 2,74	Mannheim (Speyer)	2,40	1,85	—			„ Rheinsheim.
36,500	218,700	2.	„	2,50 2,59	Mannheim (Speyer)	2,10	1,51	—			Oberhalb des Philipps- burger Altrheins.
36,650	218,800	29.	Oktober	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	2,00	1,50	—			
38,350	220,500	29.	„	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	2,10	1,50	—			Im Mechtersheimer Durchschnitt.
38,400	220,500	16.	November	2,84 2,74	Mannheim (Speyer)	2,40	1,85	—			
40,400	222,500	29.	Oktober	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	2,10	1,50	—			Oberhalb Rheinhausen.
40,500	222,600	7.	Dezember	2,50 2,63	Mannheim (Speyer)	2,20	1,51	—			
b) Unterhalb Speyer.											
48,600	230,800	16.	November	2,84 2,74	Mannheim (Speyer)	2,40	1,85	—	2,49	1,50	Unterhalb Speyer.
48,700	230,900	29.	Oktober	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	2,10	1,50	—			
48,800	231,000	2.	November	2,50 2,59	Mannheim (Speyer)	2,20	1,51	—			Beim Angelhof.
49,800	232,000	29.	Oktober	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	2,30	1,50	—			
52,800	234,950	29.	„	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	2,50	1,50	—			Oberhalb der Kollerinsel.
56,400	238,750	29.	„	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	2,80	1,50	—			
71,700	254,100	29.	„	2,49 2,54	Mannheim (Speyer)	3,00	1,50	—			Oberhalb der Mannheim- Ludwigshafener Rhein- brücke.
<b>3. Auf der Stromstrecke von der Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke bis zur hessischen Grenze.</b>											
75,200	257,600	30.	Oktober	2,51 2,46	Mannheim (Ludwigshafen)	3,60	2,02	—	2,49	2,00	Im Friesenheimer Durch- schnitt.
77,900	260,300	30.	„	2,51 2,46	Mannheim (Ludwigshafen)	3,20	2,02	—			
79,500	261,900	30.	„	2,51 2,46	Mannheim (Ludwigshafen)	3,40	2,02	—			Oberhalb der Petersau.
80,900	263,300	30.	„	2,51 2,46	Mannheim (Ludwigshafen)	3,00	2,02	—			
83,500	265,600	30.	„	2,51 2,46	Mannheim (Ludwigshafen)	3,60	2,02	—			Oberhalb Kirschgart- hausen.

### 3. Hessische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers während des Berichtsjahres war für die Schifffahrt günstig.

Die flacheren, zur Schwellenbildung neigenden Stellen wurden im Lauf des Berichtsjahres durch private Baggerungen weiter verbessert, so daß auf der Strecke von der Landesgrenze oberhalb Worms bis Oppenheim durchweg eine Fahrwassertiefe von wenigstens 2,5 m unter „Gleichwertigem Wasserstand 1908“ vorhanden war.

Die Bezeichnung der Lage der Fahrrinne und der Strombauwerke erfolgte in der gleichen Weise wie in den Vorjahren.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
					m	m	m	m	m	
272,8	6.	Januar	0,12	Worms	2,80	2,26	—	-0,14	2,00	Am Durchstich oberhalb Worms.
272,8	3.	März	0,38	„	3,20	2,52	—			Am Durchstich oberhalb Worms.
279,4	1.	September	2,34	„	4,80	4,48	—			An der Pfrimmündung unterhalb Worms.
279,4	3.	November	-0,17	„	2,50	1,97	—			Desgl.
279,4	1.	Dezember	-0,09	„	2,60	2,05	—			„
279,5	3.	Februar	-0,11	„	2,80	2,03	—			„
279,5	6.	Oktober	0,93	„	3,50	3,07	—			„
279,6	2.	Juni	2,31	„	5,00	4,45	—			„
291,6	5.	Mai	1,54	Gernsheim	4,20	3,60	—	-0,06 <sup>1)</sup>	2,00	An der Hammer Überfahrt.
298,0	7.	Juli	2,49	„	5,00	4,58	—			Unterhalb des schwarzen Ortes.
309,8	7.	April	2,68	Oppenheim	4,60	4,16	—	0,52 <sup>1)</sup>	2,00	Oberhalb der Schusterwörth.
319,6	7.	„	2,66	„	4,40	4,14	—			Bei Nackenheim.
319—320	1.	Dezember	0,51	„	2,60	1,99	—			„
320,0	2.	Juni	2,73	„	4,50	4,21	—			Am Hadersandkopf.
320,0	7.	Juli	2,65	„	4,30	4,13	—			„
320,0	8.	September	1,89	„	3,70	3,37	—			„
320,0	6.	Oktober	1,53	„	3,40	3,01	—			„
320,0	3.	November	0,41	„	2,30	1,89	—			„
322,0	7.	Juli	2,18	Mainz	4,00	3,73	—	0,45	2,00	Bei Bodenheim.
324,0	8.	September	1,54	„	3,20	3,09	—			Ginsheimer Laye.
326,4 u. 327,2	7.	April	2,34	„	3,90	3,89	—			Bei Laubenheim und Zementfabrik Weisenau.
327,0	5.	Mai	1,60	„	3,40	3,15	—			Bei Laubenheim und Zementfabrik Weisenau.
328,45	6.	Januar	0,84	„	2,80	2,39	—			Bei Weisenau.

<sup>1)</sup> Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem Gl. W. 1908 entsprechend, ermittelt.

#### 4. Hessisch-preußische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers war während des Berichtsjahres andauernd gut. Zur Freihaltung der Fahrrinne bei Frei-Weinheim wurden auf gemeinsame Kosten von Hessen und Preußen 3662 cbm Baggermassen gefördert.

Die Bezeichnung des Fahrwassers sowie die Beleuchtung des Krausaufelsens erfolgte in der bisher üblichen Weise.

Zur Zeit der niedrigen Wasserstände wurden die Stände an den Hauptpegeln zu Mannheim und Mainz täglich bei Bingen und Rüdesheim in der bisher üblichen Weise angeschrieben.

Dies war der Fall:

Vom 11. bis 19. Februar	einschließlich	=	9	Tage
" 23. " 31. Oktober	"	=	9	"
" 1. " 19. November	"	=	19	"
am 29. und 30. "	"	=	2	"
vom 1. bis 16. Dezember	"	=	16	"
" 29. " 31. "	"	=	3	"
insgesamt				= 58 Tage.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer <sup>1)</sup> (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
10,0—10,6	27.	Oktober	1,37	Bingen	2,30	2,09	—	1,28	2,00	Kleine Gies, oberhalb Erbach.
16,9—17,3	27.	"	1,37	"	2,40	2,09	—			Vor Frei-Weinheim.
25,9—26,2	27.	"	1,37	"	2,30	2,09	—			Kemptener Wasser (Ausfahrt).

In den übrigen Monaten fanden auf der hessisch-preußischen Stromstrecke Schiffe bis zu 2,50 m Tiefgang stets die erforderliche Fahrwassertiefe vor.

<sup>1)</sup> Der Nullpunkt der der vorstehenden Übersicht zugrund liegenden preußischen Stromstationierung liegt auf der hessisch-preußischen Landesgrenze oberhalb Biebrich.

#### 5. Preußische Stromstrecke von Bingen abwärts bis zur niederländischen Grenze.

In der preußischen Stromstrecke von Bingen abwärts, in welcher Lage und Querschnitt der Fahrrinne im allgemeinen wenig veränderlich sind, hat das Fahrwasser fast überall die planmäßige Breite und Tiefe gehabt. Ablagerungen von Sand und Geschieben machten sich nur an wenigen Stellen bemerklich. Sie sind durch Baggerungen alsbald nach ihrer Entstehung beseitigt worden.

Außer den bei der Ausführung der Korrekionsbauten bewirkten Baggerungen wurden solche für Rechnung des Unterhaltungsfonds hauptsächlich an folgenden Stellen ausgeführt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	Im Hafen zu Oberwesel . . . . .	8 155
2	An den Mündungen des Ober- und Unterbaches bei Oberwesel . . . . .	3 115
3	Unterhalb St. Goarshausen . . . . .	7 805
4	Bei Wellmich . . . . .	19 755
5	In der Mündung des Broohler Hafens . . . . .	10 010
6	" " " " Oberwinterer Hafens . . . . .	5 635
	Zusammen	54 475

Außerdem sind wieder erhebliche Baggerungen zur Kies- und Sandgewinnung für Eisenbahn-, Straßen-, Werft- und sonstige Bauten durch Private nach Anweisung der Rheinstrombauverwaltung an denjenigen Stellen ausgeführt worden, an denen eine Erbreiterung oder Vertiefung des Fahrwassers im Interesse der Schifffahrt notwendig oder erwünscht erschien.

Derartige Baggerungen wurden im Jahr 1914 vorgenommen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	An den Lorcher Werthen . . . . .	7 182
2	Am Lorchhäuser Grund . . . . .	90
3	Im Hahnen, hinter der Pfalz und am Greyer Grund . . . . .	190
4	In der Stromstrecke von Oberwesel bis Andernach . . . . .	57 853
5	Vor Brohl . . . . .	40
6	Am Hönninger Grund . . . . .	13 600
7	An der Ahrmündung . . . . .	11 750
8	Bei Monheim . . . . .	21 800
9	" Stürzelberg . . . . .	400
10	" Düsseldorf . . . . .	108 919
11	" Uerdingen . . . . .	1 500
12	" Ehingen . . . . .	16 000
13	" Essenberg . . . . .	5 000
14	" Homberger Ort . . . . .	5 309
15	" Duisburg . . . . .	11 100
16	" Duisburg-Ruhrort . . . . .	887
17	" Alsum . . . . .	8 420
18	" Lippmann . . . . .	6 770
19	Auf dem Husener und Niedermörnter Ort . . . . .	600
20	An der Fähre bei Emmerich/Copray . . . . .	1 500
	Zusammen	278 910

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen	
bei Kilometer <sup>1)</sup> (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war					ist angestrebt auf
					m	m	m	m		
<b>Von Bingen bis St. Goar.</b>										
Im Binger Loch (km 28,6) ist die normale Tiefe von 2,0 m unter dem gleichwertigen Wasserstand 1908 in 30 m Breite vorhanden, ober- und unterhalb des Binger Lochs in 70 m Breite. Im zweiten, 90 m breiten Fahrwasser (km 28,3 bis 29,3) liegt die Sohle auf -0,30 m und tiefer am Binger Pegel.										
28 <sup>0-1</sup>	30.	Oktober	1,37	Bingen	1,70	1,37	—	1,28	1,28	Links der Mäuseturminsel.
42 <sup>3-4</sup>	31.	"	1,53	Caub	2,40	2,10	—	1,43	2,00	Im wilden Gefähr.
44 <sup>0-1</sup>	31.	"	1,53	"	2,50	2,10	—			" Cauber Wasser.
<b>Von St. Goar bis Coblenz.</b>										
73 <sup>5</sup>	8.	Oktober	2,26	Coblenz	3,60	3,03	—	1,73	2,50	Bei Osterspays.
77 <sup>5-7</sup>	8.	"	2,26	"	3,50	3,03	—			"
78 <sup>0-3</sup>	8.	"	2,26	"	3,50	3,03	—			"
81 <sup>5</sup>	26.	"	1,59	"	2,40	2,36	—			" Rhens.
88 <sup>5</sup>	26.	"	1,59	"	2,40	2,36	—			" Coblenz (Rheinanlagen)
89 <sup>3</sup>	26.	"	1,59	"	2,50	2,36	—			"
<b>Von Coblenz bis Cöln.</b>										
94 <sup>2</sup>	7.	Dezember	1,82	Coblenz	2,60	2,59	—	1,73	2,50	Bei Kesselheim.
94 <sup>8</sup>	7.	"	1,82	"	2,70	2,59	—			" St. Sebastian.
102 <sup>6</sup>	7.	"	1,82	"	2,60	2,59	—			" Urmitz.
102 <sup>5</sup>	7.	"	1,82	"	2,70	2,59	—			"
116 <sup>5</sup>	3.	November	1,70	"	3,70	2,47	—			" Formig.
116 <sup>6-7</sup>	3.	"	1,70	"	3,80	2,47	—			"
136 <sup>8</sup>	3.	"	1,48	Cöln	3,70	2,48	—	1,50		" Oberwinter.
136 <sup>9</sup>	3.	"	1,48	"	3,80	2,48	—			"
137 <sup>0</sup>	3.	"	1,48	"	3,30	2,48	—			"
<b>Von Cöln bis Duisburg-Ruhrort.</b>										
204 <sup>65</sup>	22.	Oktober	1,54	Cöln	3,20	3,04	—	1,50	3,00	Bei Hitdorf.
218 <sup>6</sup>	22.	"	1,34	Düsseldorf	3,40	3,05	—	1,29		" Urdenbach
255 <sup>7</sup>	22.	"	1,34	"	3,20	3,05	—			" Wittlaer.
272 <sup>8</sup>	21.	"	0,72	Ruhrort	3,30	2,81	—	0,91		" Duisburg-Hochfeld.
<b>Von Duisburg-Ruhrort bis zur niederländischen Grenze.</b>										
286 <sup>8</sup>	7.	Dezember	0,62	Ruhrort	3,40	2,71	—	0,91	3,00	Bei Woltershof.
319 <sup>0-1</sup>	7.	"	1,26	Emmerich	3,70	3,23	—	1,03		" Lippmann.
343 <sup>0</sup>	7.	"	1,26	"	4,10	3,23	—			" Grieth.
350 <sup>4-7</sup>	7.	"	1,26	"	4,40	3,23	—			" Emmerich.

<sup>1)</sup> Der Nullpunkt der vorstehender Übersicht zugrund liegenden preußischen Stromstationierung liegt auf der hessisch-preußischen Landesgrenze oberhalb Biebrich.

## 6. Niederländische Stromstrecken.

### Oberrhein.

Der Zustand des Fahrwassers blieb günstig. Die in den Jahresberichten 1911, 1912 und 1913 erwähnten Ablagerungen von lockerem Sand und die dadurch verursachten Veruntiefungen sind von selbst wieder verschwunden.

### Waal.

Die weiteren Regulierungsarbeiten der Waal wurden von Loevestein am unteren Ende des Stromes bis Gentscheveer (km 20) vollendet. Am Ende des Jahres waren sie noch in der Ausführung begriffen von Gentscheveer bis unterhalb Hulhuizen (km 16).

In den vollendeten Strecken blieb der im vorigen Berichtsjahr erwähnte günstige Zustand erhalten.

### Niederrhein und Leck.

Im Berichtsjahr fand eine Vertiefung der Fahrrinne oberhalb und unterhalb Culemborg infolge ausgeführter Regulierungsarbeiten statt.

### Merwede und Noord.

Der Zustand des Fahrwassers blieb günstig.

Die weitere Regulierung der oberen Merwede war am Ende des Berichtsjahres noch in der Ausführung begriffen. An der zeitweise seichtesten Stelle der oberen Merwede bei km 99,710 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,40 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 3,45 m.

Die Fahrrinne der oberen Merwede wurde teilweise durch Ausführung von Baggararbeiten unterhalten.

An der zeitweise seichtesten Stelle der unteren Merwede bei km 110,425 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,95 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,27 m.

Baggararbeiten waren hier nicht nötig.

An der zeitweise seichtesten Stelle der Noord bei km 118,270 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,64 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,32 m.

In der südlichen Mündung waren Baggararbeiten zur Unterhaltung der Fahrrinne erforderlich. Die Breite der Fahrrinne wurde von dieser Mündung bis zu km 123,000 durch Baggarung vergrößert.

### Neue Maas.

In der Neuen Maas war der Zustand des Fahrwassers von der Mündung der Noord bis Rotterdam günstig.

An der zeitweise seichtesten Stelle bei km 131,200 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 5,10 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 6,50 m.

Die geringsten Fahrwassertiefen auf dem Oberrhein, der Waal, dem Niederrhein und Leck wurden gefunden:

bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
			m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
<b>Oberrhein und Waal.</b>										
3,650	4.	November	10,24	Lobith <sup>1)</sup>	4,40	3,39	—	9,85	3,00	Bei Lobith.
16,400	11.	"	9,23	Hulhuizen <sup>1)</sup>	2,80	3,03	0,23 <sup>2)</sup>	9,20	3,00	Unterhalb Hulhuizen.
30,150	11.	"	7,69	Nijmwegen	3,60	3,09	—	7,60	3,00	" Nijmwegen.
45,270	11.	"	5,69	Dodewaard <sup>1)</sup>	3,30	3,04	—	5,65	3,00	Bei Druten.
66,880	11.	"	2,85	St. Andries <sup>1)</sup>	3,20	2,85	—	3,00	3,00	Oberhalb St. Andries.
88,750	11.	"	1,14	Herwijnen <sup>1)</sup>	3,10	2,77	—	1,37	3,00	Bei Brakel.
<b>Niederrhein und Leck.</b>										
10,000	12.	November	9,11	Pannerden (0) <sup>1)</sup>	1,90	2,01	0,11	9,10	2,00	Bei Pannerden.
21,800	12.	"	7,65	Arnhem <sup>1)</sup>	1,95	1,70	—	7,95	2,00	Unterhalb Huissen.
27,800	12.	"	7,65	"	2,00	1,70	—	7,95	2,00	" Arnhem.
64,800	12.	"	4,04	Ecken-Wiel <sup>1)</sup>	2,05	1,74	—	4,30	2,00	Bei Maurik.
80,100	12.	"	1,88	Culemborg <sup>1)</sup>	2,05	1,63	—	2,25	2,00	Oberhalb Culemborg.
84,300	12.	"	1,88	"	2,00	1,63	—	2,25	2,00	Unterhalb "

<sup>1)</sup> Für diese Pegel ist der gleichwertige Wasserstand 1908 nicht von der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem „Gl. W. 1908“ entsprechend, ermittelt.

<sup>2)</sup> Es betraf hier eine zeitliche Vertiefung in einer noch nicht weiter regulierten Stromstrecke, verursacht durch das Querfestfahren eines großen Rheinschiffes. Am Ende des Berichtsjahres war die Vertiefung größtenteils wieder durch den Strom beseitigt.

### C. Strombauten.

Für Strombauten sind im Berichtsjahr beziehungsweise im Rechnungsjahr 1914 von den Staaten auf dem konventionellen Rhein und den die Fortsetzung der Schifffahrtsstraßen bis Rotterdam bildenden Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

in Elsaß-Lothringen . . . . .	217 420,— M
„ Baden . . . . .	277 334,67 „
„ Bayern . . . . .	92 742,— „
„ Hessen . . . . .	114 277,88 „
„ Preußen . . . . .	1 038 166,58 „
„ Niederland 708 761,10 Gulden à 1,70 M = . . . . .	1 204 884,87 „
Zusammen	2 944 826,00 M

Außerdem wurden im Berichtsjahr für die Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg auf Gemeinschaftsrechnung der drei Staaten Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen verausgabt:

1. von Elsaß-Lothringen . . . . .	305 539,49 M
2. von Baden . . . . .	202 981,04 „
Zusammen	508 520,53 M <sup>1)</sup>

**Gesamtausgabe für Strombauten 3 453 346,53 M**

<sup>1)</sup> Die endgültige Verteilung der Kosten auf Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen kann erst nach der Beendigung der Bauten und Aufstellung der Schlußabrechnung vorgenommen werden.

Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

1. In **Elsaß-Lothringen** wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	ℓ	M	ℓ
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke Hüningen—Rheinau . . . . .	39 612	—		
„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	51 389	—	91 001	—
2. Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke Hüningen—Rheinau . . . . .	1 212	—		
„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	1 506	—	2 718	—
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
Stromstrecke Hüningen—Rheinau . . . . .	300	—		
„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	—	—	300	—
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke Hüningen—Rheinau . . . . .	30 580	—		
„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	49 484	—	80 064	—
Summe I			174 083	—
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
1. Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke Hüningen—Rheinau . . . . .	—	—		
„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	—	—		
2. Vervollständigung bestehender Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke Hüningen—Rheinau . . . . .	20 292	—		
„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	23 044	—	43 336	—
3. Sonstige Kosten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
Stromstrecke Hüningen—Rheinau . . . . .	—	—		
„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	—	—		
Summe II			43 336	—
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.</b>				
Stromstrecke Straßburg—Lauterburg . . . . .				
		1	1	—
Summe III			1	—
Gesamtsumme I—III			217 420	—

Insbesondere wird hierzu noch mitgeteilt:

Zu II. 2: Die Aufwendungen betreffen die Arbeiten zum Ausbau des Rheinkorrekptionswerkes auf der Stromstrecke von Hüningen bis Lauterburg und umfassen die nötigen Uferdeckungen, die Tieferlegung zu hoch gelegener älterer Uferbauten und die Erhöhung von Tiefbauten auf Normalhöhe sowie die Abpflasterung von Normaluferbauten.

Zur Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg (vgl. Seite 14) wird berichtet:

Die Arbeiten, die im Vollzug der Übereinkunft zwischen Elsaß-Lothringen, Baden und Bayern vom 28. November 1901 auf der oberen, 39,475 km langen Baustrecke Neuhausel/Iffezheim-Straßburg von der elsäß-lothringischen Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, sind im Berichtsjahr mit befriedigendem Erfolg fortgesetzt worden. Bei Ablauf des Berichtsjahres war noch eine Anzahl Lücken vorhanden, an denen die vorgesehenen Bauwerke wegen hoher Sohlenlage nicht eingebracht werden konnten. Die Gesamtlänge dieser unverbauten Lücken betrug 3,715 km.

Der im Jahr 1912 begonnene Ausbau der Übergangsstrecke am oberen Ende der Regulierungsstrecke bei Straßburg-Kehl ist nahezu fertig gestellt.

Der Aufwand auf der elsäß-lothringischen Baustrecke einschließlich der Übergangsstrecke hat im Berichtsjahr 305 539,49 *M* betragen, so daß der Gesamtaufwand bis 31. Dezember 1914 sich auf 7 026 295,84 *M* belief.

2. In **Baden** betrug der Aufwand für Rheinbauarbeiten von der schweizerischen bis zur hessischen Grenze im Berichtsjahr:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	<i>M</i>	<i>ℳ</i>	<i>M</i>	<i>ℳ</i>
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	49 564	53		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	19 403	57		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	19 568	25	88 536	35
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	12	80		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	1 760	40		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	1 408	80	3 182	—
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	—	—	—	—
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	20 071	59		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	17 029	93		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	16 216	25	53 317	77
Summe I			145 036	12

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		M	ℳ	M	ℳ
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	1 572	85		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
	„ „ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	4 765	64	6 338	49
2.	Vervollständigung der Ufer- und Korrekptionsbauten.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	54 679	55		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	3 658	55		
	„ „ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	66 061	79	124 399	89
3.	Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerkes.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	1 488	27		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
	„ „ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	—	—	1 488	27
	Summe II			132 226	65
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.</b>					
	Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	—	—		
	„ „ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . .	71	90	71	90
	Summe III			71	90
	Gesamtsumme I—III			277 334	67

Hierzu wird bemerkt:

Die unter II. angeführten Aufwendungen sind für eine Reihe von Einzelbauten vorwiegend kleineren Umfangs zum Ausbau des Korrekptionswerkes auf der badischen Rheinstrecke entstanden.

Neben der Verstärkung von Uferdeckungen infolge von Talwegsangriffen und Sohlenvertiefungen sind in den verschiedenen Unterabteilungen folgende Bauten ausgeführt worden:

	von Basel bis Kehl	von Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	zu- sammen
Neue Uferbauten . . . . .	— m	— m	42 m	42 m
Erhöhung von Tiefbauten auf Normalbauhöhe . . .	— „	72 „	515 „	587 „
Regulierung und Abpflasterung von Normalbauten . . .	— „	— „	554 „	554 „

Außerdem sind zum Schutz der Ufer der Altrheine sowie zur Ausbildung der Mündungstrecken der Seitengewässer und dergleichen verschiedene Maßnahmen kleineren Umfangs getroffen worden.

Die Arbeiten der Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg, die auf der unteren Strecke Sondernheim-Iffezheim/Neuhäusel von der badischen Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, konnten mit Ausnahme der ersten Kriegsmonate während des ganzen Jahres betrieben werden.

Die Bauten waren auf die ganze, 45,6 km lange Teilstrecke ausgedehnt. Rechnet man einzelne, noch unverbaute Lücken ab, so entsprechen die vollständig verbaute Strecken zusammen einer Stromlänge von 42,69 km. Der Talweg hat durchgehend die planmäßige Lage angenommen. Auch hat sich die nach dem Entwurf für das Regulierungswerk angestrebte Mindesttiefe, die bei dem Niedrigwasserstand von + 3,0 m am Pegel Maxau und + 1,5 m am Pegel Straßburg 2,0 m betragen soll, mit Ausnahme weniger Stellen ausgebildet; die entsprechende Breite des Fahrwassers schwankt zwischen 50 und 150 m.

Mit dem Aufwand von 202 981,04 *M* im Jahr 1914 beläuft sich der Gesamtaufwand für die untere (badische) Teilstrecke von Beginn des Baues bis 31. Dezember 1914 auf 5 136 549,43 *M*.

3. In **Bayern** wurden im Berichtsjahr auf der bayerisch-badischen Stromstrecke von Lauterburg bis Roxheim (85,71 km Länge) aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		<i>M</i>	<i>ℳ</i>	<i>M</i>	<i>ℳ</i>
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen . . . . .			58 998	—
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten) . . . . .			1 038	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. . . . .			—	—
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. . . . .			21 884	—
Summe I				81 920	—
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Neuburg und Leimersheim			7 022	—
2.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Germersheim und Speyer			1 797	—
3.	Schwellenbaggerungen zur Verbesserung und Offenhaltung des Fahrwassers zwischen Neuburg und Rheinhausen . . . . .			1 167	—
4.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen dem Frankenthaler Kanal und der Petersau . . . . .			839	—
Summe II				10 825	—
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schiffsstraßen . . . . .</b>					
Summe III				—	—
Gesamtsumme I—III				92 742	—

Nähere Mitteilungen hierzu liegen nicht vor.

4. In **Hessen** wurden im Etatsjahr 1914 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	ℳ	M	ℳ
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	31 225	87		
„ „ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	37 621	51	68 847	38
2. Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	328	13		
„ „ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	2 341	02	2 669	15
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	—	—		
„ „ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	450	—	450	—
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	12 363	52		
„ „ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	25 486	73	37 850	25
Summe I			109 816	78
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
a) Von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt:				
1. Ausbau des rechten Rheinufer bei Worms, km 275,2—277,4 . . . . .	117	—		
b) Von der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung:				
2. Beschaffung zweier Fahrnachen . . . . .	560	—	677	—
Summe II			677	—
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.</b>				
1. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt . . .	666	74		
2. „ „ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung . .	3 117	36	3 784	10
Summe III			3 784	10
Gesamtsumme I—III			114 277	88

Hierzu ist mitzuteilen:

Für den weiteren Ausbau des rechten Rheinufer bei Worms von km 275,2 bis 277,4 wurden im Berichtsjahr 117 M ausgegeben.

Baggerungen zur Erhaltung der Normaltiefe waren nur im Kempter Fahrwasser notwendig.

Im Fahrwasser bei Nackenheim wurde ein 14 m langer und i. M. 1,50 m dicker alter Eichstamm vorgefunden, der in der Zeit vom 14. bis 19. Dezember entfernt worden ist.

Zur Erreichung besserer Wasserverhältnisse an der Fliegenden Brücke bei Oppenheim mußten im Berichtsjahr an der rechtsseitigen Anlandestelle Sandablagerungen durch Baggerung entfernt werden.

5. In **Preußen** wurden im Etatsjahr 1914 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	ℳ	M	ℳ
Stromstrecke von der preußisch-hessischen Grenze bei Biebrich bis zur niederländischen Grenze.				
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1.			365 230	85
2.			12 982	35
3.			292	—
4.			468 888	21
			<b>Summe I</b>	<b>847 388 41</b>
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekations- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
1.			169 177	02
			<b>Summe II</b>	<b>169 177 02</b>
<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe . . . .</b>				
			21 601	15
			<b>Summe III</b>	<b>21 601 15</b>
			<b>Gesamtsumme I—III</b>	<b>1 038 166 58</b>

An bemerkenswerten Strombauarbeiten sind im vergangenen Jahr ausgeführt worden:

- a) Herstellung einer flacheren Böschungsanlage unterhalb Aßmannshausen, von Stromstation km 31,2 + 49 m bis km 31,4, infolge Ausbaues der rechtsrheinischen Uferstraße.
- b) Baggerung von 7182 cbm vom Kiesgrund an den Lorcher Werthen zur Schaffung von weiteren Schiffslicheplätzen.

6. In **Niederland** wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		Gulden	fls.	Gulden	fls.
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	5 565	—		
	„ Waal . . . . .	102 486	—		
	„ Niederrhein und Leck . . . . .	71 661	36		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	15 474	21	195 186	58
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
	„ Waal . . . . .	6 036	—		
	„ Niederrhein und Leck . . . . .	21 294	55		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	11 631	35	38 961	90
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
	„ Waal . . . . .	—	—		
	„ Niederrhein und Leck . . . . .	—	—		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	—	—		
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	210	—		
	„ Waal . . . . .	49 804	—		
	„ Niederrhein und Leck . . . . .	9 636	30		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	13 780	96	73 431	20
	Summe I			307 579	68
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
2.	„ Waal . . . . .	180 057	—		
3.	„ Niederrhein und Leck . . . . .	25 010	34		
4.	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	152 928	50	357 995	84
	Summe II			357 995	84
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.</b>					
1.	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	1 885	—		
2.	„ Waal . . . . .	15 203	—		
3.	„ Niederrhein und Leck . . . . .	9 681	75		
4.	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	16 415	83	43 185	58
	Summe III			43 185	58
	Gesamtsumme I—III			708 761	108

## D. Brücken.

An der Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim wurden auf der linksseitigen, hessischen Stromhälfte der im Vorjahr in Angriff genommene Pfeiler 11 auf dem Leitwerk sowie die im Bau befindlichen Flutbrückenpfeiler 12, 14 bis 17 und das linksseitige Widerlager (Pfeiler 18) fertiggestellt. Mit den Arbeiten für Pfeiler 8 auf der oberen Spitze der Rüdesheimer Aue und Pfeiler 13 der Flutbrücke wurde begonnen und auch diese konnten noch im Berichtsjahr fertiggestellt werden. Weiter wurden die Bogen für die Flutbrücke fertiggestellt und die Rüstungen entfernt.

Im Monat März wurde zwischen den Pfeilern 9 und 10 mit dem Einrammen der Gerüstpfähle für die Aufstellung der Eisenkonstruktion begonnen und anschließend hieran desgleichen zwischen den Pfeilern 10 und 11. In dieser, der Hauptschiffahrtsöffnung im Kempter Fahrwasser, wurde eine Durchfahrt von 75 m Breite freigelassen. Der Rüstträger für die Überspannung dieser Durchfahrtsöffnung wurde am 10. Juni eingefahren. Weiter wurden nach Fertigstellung der Pfeiler 8 und 12 die Rüstungen zwischen den Pfeilern 8 und 9 sowie 11 und 12 eingebaut und die Eisenkonstruktionen aufgebracht. Diese Arbeiten gingen so von statten, daß in den Monaten November und Dezember der größte Teil der Gerüstpfähle aus dem Rhein wieder entfernt und am Ende des Berichtsjahres die Beschränkung im Schiffahrtswege des Kempter Fahrwassers aufgehoben werden konnte.

Die Pfeiler, wie auch die Eisenkonstruktion auf der preußischen Stromhälfte wurden so weit fertiggestellt, daß die Rüstungen bis zum 1. Februar 1915 entfernt und die Schiffahrtsbeschränkungen aufgehoben werden konnten.

Die völlige Fertigstellung der Brücke ist voraussichtlich zum Sommer 1915 zu erwarten.

Der Bau der Straßenbrücke in Cöln — Ersatz der Schiffbrücke — ist im Jahr 1914 so weit fortgeschritten, daß die Gerüstbauten aus dem Strome entfernt werden konnten und der Fußgängerverkehr über die Brücke versuchsweise während einiger Tage gestattet werden durfte. Die vollständige Fertigstellung ist im Sommer 1915 zu erwarten.

Mit dem Bau einer Straßenbrücke bei Wesel als Ersatz der Schiffbrücke wurde nach Genehmigung durch die Zentral-Kommission in der Sitzung vom 4. Mai 1914 im Monat Juni begonnen. Die Brücke liegt bei km 311,85 und überschreitet den dort in einer schwachen Krümmung liegenden Rheinlauf senkrecht zur Stromachse. Die Mittelöffnung erhält eine Lichtweite von 143,7 m, an die sich beiderseits Öffnungen von je 97,5 m anschließen. Die beiden landseitigen Pfeiler dieser Öffnungen stehen bereits auf dem Vorland. Die Vorländer werden durch drei Überbauten von je 55 m überbrückt, und zwar das linke Vorland durch zwei Überbauten und das rechte Vorland durch einen Überbau.

Im Jahr 1914 ist von den beiden Strompfeilern der eine nahezu vollständig fertiggestellt, während für den andern die Gründung bis unter der Flußsohle erfolgte; außerdem wurde an den Landpfeilern gearbeitet.

Die Pfeiler sollen bis zum Sommer 1915 sämtlich fertiggestellt werden, so daß alsdann mit dem Aufbringen des eisernen Überbaues begonnen werden kann.

Behinderungen der Schifffahrt und Flößerei hat der Bau der Brücken, abgesehen von den Beschränkungen durch den Erlaß der unter Abschnitt G. aufgeführten Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen, im Berichtsjahr nicht zur Folge gehabt.

## II. Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt.

### A. Häfen (Bau- und Betriebsanlagen).

Für Hafenbauten, einschließlich der Gemeinde- und Privathäfen, sind im Berichtsjahr beziehungsweise im Etatsjahr 1914 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

in Elsaß-Lothringen . . . . .	183 470,— <i>M</i>
„ Baden . . . . .	1 480 735,— „
„ Bayern . . . . .	1 524 851,— „
„ Hessen . . . . .	337 206,74 „
„ Preußen . . . . .	4 825 570,51 „
„ Niederland 2280,— Gulden à 1,70 <i>M</i> =	3 876,— „
Zusammen	8 355 709,25 <i>M</i> .

Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt<sup>1)</sup>:

Hafen	I. Aufwand des Staates					II. Aufwand der Gemeinden und Privaten					Summe I und II	
	1. Unterhaltungsaufwand		Summe I	1. Unterhaltungsaufwand		Summe II	2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen					
	<i>M</i>	<i>℔</i>		<i>M</i>	<i>℔</i>		<i>M</i>	<i>℔</i>	<i>M</i>	<i>℔</i>		
1. in Elsaß-Lothringen:												
Straßburg . . . . .	2 646	—	2 646	—	107 633	—	73 165	—	180 798	—	183 444	—
Lauterburg . . . . .	26	—	26	—	—	—	—	—	—	—	26	—
Summe 1	2 672	—	2 672	—	107 633	—	73 165	—	180 798	—	183 470	—

<sup>1)</sup> In dieser Zusammenstellung sind nur diejenigen Hafenanlagen aufgeführt, für die seitens des Staates, der Gemeinden oder Privater irgendwelche Beträge verausgabt wurden.

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II	
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II			
	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ
2. in Baden:														
Kehl . . . . .	66 741	70	187 984	18	254 725	88	—	—	—	—	—	—	254 725	88
Karlsruhe . . . . .	6 000	—	8 745	19	14 745	19	60 293	68	509 600	65	569 894	33	584 639	52
Privathafen bei Rheinau der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Hamborn-Bruckhausen	—	—	—	—	—	—	284	35	151 700	—	151 984	35	151 984	35
Rheinau . . . . .	6 272	10	—	—	6 272	10	184	92	144 200	—	144 384	92	150 657	02
Mannheim . . . . .	127 379	93	167 336	07	294 716	—	36 120	23	7 892	—	44 012	23	388 728	23
Summe 2	206 393	73	364 065	44	570 459	17	96 883	18	813 392	65	910 275	83	1 480 735	—
3. in Bayern:														
Maximiliansau	242	—	—	—	242	—	—	—	—	—	—	—	242	—
Germersheim . . . . .	1 058	—	—	—	1 058	—	—	—	—	—	—	—	1 058	—
Speyer . . . . .	2 206	—	—	—	2 206	—	—	—	—	—	—	—	2 206	—
Ludwigshafen . . . . .	165 930	—	1 355 415	—	1 521 345	—	—	—	—	—	—	—	1 521 345	—
Summe 3	169 436	—	1 355 415	—	1 524 851	—	—	—	—	—	—	—	1 524 851	—
4. in Hessen:														
Worms, Winterhafen . . . . .	328	65	—	—	328	65	—	—	—	—	—	—	328	65
Worms, Handelshafen	—	—	—	—	—	—	7 341	21	153 214	57	160 555	78	160 555	78
Gernsheim . . . . .	1 625	44	—	—	1 625	44	5 377	78	—	—	5 377	78	7 003	22
Oppenheim . . . . .	1 865	31	—	—	1 865	31	—	—	—	—	—	—	1 865	31
Gustavsburg <sup>1)</sup>	14 235	—	—	—	14 235	—	—	—	—	—	—	—	14 235	—
Mainz . . . . .	—	—	—	—	—	—	80 535	36	44 282	24	124 817	60	124 817	60
Frei-Weinheim <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	236	42	—	—	236	42	236	42
Bingen . . . . .	3 091	48	—	—	3 091	48	25 073	28	—	—	25 073	28	28 164	76
Summe 4	21 145	88	—	—	21 145	88	118 564	05	197 496	81	316 060	86	337 206	74

<sup>1)</sup> Hessisches Eigentum in Verwaltung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

<sup>2)</sup> Hafen und Eisenbahnladestelle.

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II	
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II			
	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
5. in Preußen:														
Biebrich . . .	—	—	—	—	—	—	390	—	3 279	05	3 669	05	3 669	05
Schierstein . .	9 071	04	—	—	9 071	04	—	—	—	—	—	—	9 071	04
Bingerbrück . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberwesel . . .	449	30	—	—	449	30	—	—	—	—	—	—	449	30
An der Loreley .	1 419	97	—	—	1 419	97	—	—	—	—	—	—	1 419	97
St. Goar . . . .	1 048	27	—	—	1 048	27	—	—	—	—	—	—	1 048	27
Oberlahnstein .	4 132	59	—	—	4 132	59	—	—	—	—	—	—	4 132	59
Coblenz . . . .	—	—	—	—	—	—	39 800	—	—	—	39 800	—	39 800	—
Coblenz-Lützel .	3 323	40	—	—	3 323	40	—	—	—	—	—	—	3 323	40
Bucht bei Brohl .	1 030	97	—	—	1 030	97	—	—	—	—	—	—	1 030	97
Oberwinter . . .	795	90	—	—	795	90	—	—	—	—	—	—	795	90
Bonn . . . . .	—	—	—	—	—	—	3 776	01	—	—	3 776	01	3 776	01
Cöln . . . . .	—	—	—	—	—	—	23 365	—	24 228	66	47 593	66	47 593	66
Mülheim a. Rh. .	1 065	78	—	—	1 065	78	1 351	—	16 015	—	17 366	—	18 431	78
Neuß . . . . .	—	—	—	—	—	—	26 200	—	—	—	26 200	—	26 200	—
Düsseldorf . . .	—	—	—	—	—	—	62 090	—	31 530	—	93 620	—	93 620	—
Düsseldorf-Heerdt .	—	—	—	—	—	—	14 647	—	797	—	15 444	—	15 444	—
Crefeld . . . . .	—	—	—	—	—	—	24 831	47	121 826	15	146 657	62	146 657	62
Uerdingen . . .	—	—	—	—	—	—	4 832	75	—	—	4 832	75	4 832	75
Rheinhausen . .	—	—	—	—	—	—	103 200	—	445 000	—	548 200	—	548 200	—
Duisburg . . . .	813 386	78	6 723	32	820 110	10	—	—	—	—	—	—	820 110	10
Duisburg-Ruhrort .	1 701 406	17	648 282	46	2 349 688	63	—	—	—	—	—	—	2 349 688	63
Duisburg-Hochfeld .	16 542	61	—	—	16 542	61	—	—	—	—	—	—	16 542	61
Homburg . . . .	—	—	—	—	—	—	35 586	29	—	—	35 586	29	35 586	29
Alsum . . . . .	—	—	—	—	—	—	5 769	69	—	—	5 769	69	5 769	69
Schwelgern . . .	—	—	—	—	—	—	6 505	02	490 542	70	497 047	72	497 047	72
Walsum . . . . .	—	—	—	—	—	—	15 018	—	103 165	84	118 183	84	118 183	84
Orsoy . . . . .	410	—	—	—	410	—	—	—	—	—	—	—	410	—
Wesel . . . . .	—	—	—	—	—	—	7 627	61	3 581	20	11 208	81	11 208	81
Emmerich . . . .	1 536	51	—	—	1 536	51	—	—	—	—	—	—	1 536	51
Summe 5	2 555 619	29	655 005	78	3 210 625	07	374 989	84	1 239 965	60	1 614 955	44	4 825 570	51
6. in Niederland:														
Nijmegen . . . .	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	150	—	150	—
Tiel . . . . .	—	—	—	—	923	—	—	—	—	—	923	—	923	—
Zalt-Bommel . . .	—	—	—	—	92	—	—	—	—	—	92	—	92	—
Arnheim . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wageningen . . .	—	—	—	—	665	—	—	—	—	—	665	—	665	—
Culemborg . . . .	—	—	—	—	450	—	—	—	—	—	450	—	450	—
Summe 6	—	—	—	—	2 280	—	—	—	—	—	2 280	—	2 280	—

Über den Aufwand in den einzelnen Häfen werden die folgenden näheren Mitteilungen gemacht:

1. Hafen zu Straßburg.

I. Aufwand des Staates (Wasserbauverwaltung).

1. Unterhaltungsaufwand:

für die gewöhnliche Unterhaltung der Zufahrtskanäle zu den Hafenanlagen vor dem Metzgerter, der über diese Kanäle führenden Drehbrücken, für Instandsetzungen an den beiden Rheinschleusen sowie für Hilfeleistung bei der Bedienung der Drehbrücken und der beiden Rheinschleusen . . . . . 2 646,— *M*

2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafengebäude . . . . . —,— *n*

Summe I 2 646,— *M*

II. Aufwand der Gemeinden (Stadt Straßburg).

1. Unterhaltungsaufwand:

für die gewöhnliche Unterhaltung der Hafenanlagen und den Betrieb:

a) Metzgerterhafen . . . . . 60 398,— *M*

b) Sporeninselhafen . . . . . 47 235,— *n*

Summe 1 107 633,— *M*

2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) Metzgerterhafen . . . . . —,— *M*

b) Sporeninselhafen:

Herstellung eines Werfthallen-Anbaues . . . . . 13 890,— *n*

Ausbau des Handels- und Industriefhafens (Herstellung von Straßen- und Gleisanlagen) . . . . . 28 624,— *n*

Ergänzung bestehender Straßen- und Gleisanlagen . . . . . 9 889,— *n*

Erweiterung der Hafenanlagen (Projektierung) . . . . . 19 694,— *n*

Erweiterung des Zollbureaus in der Werfthalle I . . . . . 1 068,— *n*

Summe 2 73 165,— *M*

Hierzu Summe 1 107 633,— *n*

Summe II 180 798,— *M*

Demnach Gesamtaufwand 183 444,— *n*

2. Hafen zu Kehl.

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für Erhaltung des Fahrwassers, Unterhaltung der Ufer, Kaimauern und Dämme, für Arbeitsmaschinen und Schiffe . . . . . 15 381,71 *M*

b) seitens der Eisenbahnverwaltung für die Instandhaltung der Gleise und Straßen, der Tief- und Hochbauten, Entwässerung sowie der maschinellen und elektrischen Anlagen . . . . . 51 359,99 *n*

Summe I 66 741,70 *M*

## II. Neue Hafengebauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

Seitens der Eisenbahnverwaltung für Aufschließung von Lagerplätzen, Erweiterung der Straßen- und Gleisanlagen, Aufstellung eines Brunnens, einer Brückenwage und eines Portalkrans, für maschinelle und elektrische Einrichtungen . . . . .	187 984,18 <i>M</i>
Summe II	187 984,18 <i>M</i>
Hierzu Summe I	66 741,70 "
Gesamtaufwand	254 725,88 <i>M</i>

3. Hafen zu Lauterburg. Durch die Wasserbauverwaltung sind für Unterhaltung der Hafenanlagen 26 *M* verausgabt worden.

In den Betriebsanlagen der Reichseisenbahnverwaltung und der Kohlen Großhandlung Raab, Karcher & Co. ist gegenüber dem Vorjahr eine Änderung nicht eingetreten.

4. In dem städtischen Hafen zu Karlsruhe ist der Bau des vierten Hafenbeckens fortgeführt und eine weitere Kohlenverladebrücke mit Kran und Zubehör erstellt und in Betrieb genommen worden.

Die Aufwendungen haben betragen:

### I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung für Gleisanlagen . . . . .	6 000,— <i>M</i>
b) seitens der Stadt Karlsruhe für die Erhaltung der Fahrwassertiefe in den drei Hafenbecken und im Stichkanal, für Instandhaltung der Uferbauten und Geräte . . . . .	5 330,22 "
für Gleisanlagen . . . . .	4 685,26 "
„ Boote und Nachen des Hafenamts . . . . .	4 404,98 "
„ Hochbauten . . . . .	9 505,76 "
„ Straßen, Wasserversorgung und Entwässerung . . . . .	7 016,91 "
„ Instandhaltung der maschinellen und Betriebseinrichtungen . . . . .	29 350,55 "
Summe I	66 293,68 <i>M</i>

### II. Neue Hafengebauten, Vervollständigung und Erweiterung der bestehenden Hafenanlagen:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung für neue Gleisanlagen und sonstige Einrichtungen des Betriebs . . . . .	8 745,19 <i>M</i>
b) seitens der Stadt Karlsruhe für Erbauung der Werfthalle III (Restbetrag) . . . . .	3 334,90 "
„ Erbauung einer zweiten Ausladevorrichtung für Getreide . . . . .	12 148,33 "
„ eine Kohlenverladebrücke mit Kran . . . . .	178 156,69 "
„ Erbauung des vierten Hafenbeckens . . . . .	311 577,47 "
„ Erweiterung der Kabel, Gleise und Wasserleitung . . . . .	4 383,26 "
Summe II	518 345,84 <i>M</i>
Hierzu Summe I	66 293,68 "
Gesamtbetrag	584 639,52 <i>M</i>

5. Die Gewerkschaft Deutscher Kaiser, Abt. Thyssensche Handelsgesellschaft m. b. H. in Hamborn-Bruckhausen, hat für die oberhalb des Rheinauhafens im Bau begriffene Hafenanlage zum Selbstbetrieb für Umschlag von Kohlen, Erzen, Eisen und dergleichen im Jahr 1914 aufgewendet:
- |                                |                                     |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| Unterhaltungsaufwand . . . . . | 284,35 <i>M</i>                     |
| Neue Hafengebäuden . . . . .   | 151 700,— "                         |
|                                | <u>zusammen 151 984,35 <i>M</i></u> |

6. Im Hafen Rheinau wurden von der Neuen Rheinau Aktiengesellschaft die Ausfüllungsarbeiten zur Schaffung hochwasserfreier Lagerplätze am Rheinvorland fortgesetzt und ein elektrischer Kran aufgestellt.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung . . . . .	1 545,14 <i>M</i>
b) seitens der Eisenbahnverwaltung	
für Ausbesserung von Ufermauern . . . . .	2 591,40 <i>M</i>
für maschinelle und elektrische Anlagen . . . . .	1 109,93 "
	<u>3 701,33 "</u>
c) seitens der Zollverwaltung . . . . .	1 025,63 "
	<u>zusammen aus staatlichen Mitteln 6 272,10 <i>M</i></u>
d) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten . . . . .	184,92 "
	<u>Summe I 6 457,02 <i>M</i></u>

II. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) aus staatlichen Mitteln . . . . .	—,— <i>M</i>
b) seitens der Neuen Rheinau Aktiengesellschaft für Auffüllung am Rheinvorland zur Gewinnung hochwasserfreier Lagerplätze sowie für Aufstellung eines elektrischen Krans . . . . .	144 200,— "
	<u>Summe II 144 200,— <i>M</i></u>
	<u>Hierzu Summe I 6 457,02 "</u>
	<u>Gesamtbetrag 150 657,02 <i>M</i></u>

7. In den Mannheimer Hafenanlagen wurden aus staatlichen Mitteln ein Schiebebahngeleis mit Gleisübergang verlegt, vor der Werft bei der Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport ein zweites Gleis verlängert, eine neue Schiebebühne errichtet, an den Lagerplätzen beim Petroleumlager an der Neckarspitze Pflasterungen vorgenommen und ein Abortgebäude erbaut. Ein elektrischer Kran und zwei Salzgreifer wurden umgebaut und verschiedene maschinelle Anlagen erweitert.

Von Privaten wurden folgende Änderungen und Erweiterungen durchgeführt:

- a) im Mühlauhafen: 2 elektrische und 1 Dampfkran aufgestellt;  
 b) im Neckarhafen: 2 kleine Petroleumtanks gebaut;  
 c) im Industriefhafen wurden 3 Lagerhäuser, 3 Werfthallen und 1 Lagerschuppen erbaut, 3 kleine Öltanks und 3 Hochbahnen sowie 2 elektrische und 1 Dampfkran aufgestellt.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für Erhaltung des Fahrwassers (6628,94 <i>M</i> ), Ausbesserung der Ufer, Instandhaltung der Arbeitsmaschinen und Schiffe . . . . .	27 942,15 <i>M</i>
	<u>zu übertragen 27 942,15 <i>M</i></u>

	Übertrag	27 942,15 <i>M</i>
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für Unterhaltung der Kaimauern, Krangerüste und Brücken . . . . .	4 567,68 <i>M</i>	
für maschinelle Anlagen und Einrichtungen . . . . .	63 396,20 „	67 963,88 „
c) seitens der Zollverwaltung für Unterhaltung der Straßen und zolleigenen Gleise, Fahrzeuge, Müllgruben sowie für elektrische Beleuchtung und Aufeisen im Industriehafen . . . . .		31 473,90 „
	zusammen aus staatlichen Mitteln	127 379,93 <i>M</i>
d) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Unterhaltung der Ufer und Lagerplätze im Industriehafen sowie der Vorländer und Lagerplätze im Flosshafen am Neckar und am Rhein	35 429,— <i>M</i>	
e) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten an Ufern und Schiffahrtseinrichtungen (durch die Wasserbauverwaltung ausgeführt) . . . . .	691,23 „	
	zusammen d und e	36 120,23 „
	Summe I	163 500,16 <i>M</i>

## II. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung für Bau von Gleisen, Pflasterungen, Schiebebühnen und dergleichen . . . . .	69 315,— <i>M</i>	
für maschinelle Anlagen und Einrichtungen . . . . .	98 021,07 „	167 336,07 <i>M</i>
b) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Ausbau und Erweiterung des Industriehafens . . . . .		7 892,— „
	Summe II	175 228,07 <i>M</i>
	Hierzu Summe I	163 500,16 „
	Gesamtbetrag	338 728,23 <i>M</i>

## 8. Die für den Hafen zu Ludwigshafen aufgewendeten Beträge zerfallen in:

### I. Unterhaltungsaufwand:

a) durch die Wasserbauverwaltung für die gewöhnliche Unterhaltung der Uferbauten, der ganzen Hafenanlage samt Straßen, Plätzen, Drehbrücken . . . . .		14 394,— <i>M</i>
b) durch die Zollverwaltung für Unterhaltung der zollrärarischen Hochbauten . . . . .		7 358,— „
c) durch die Bahnverwaltung für die Unterhaltung der Lagerhäuser, Gleise, Kranen, Kaimauern und Wasserleitungen, Schiebebühnen und elektrischen Beleuchtungsanlagen, Gehälter der Weichensteller und Kranenführer . . . . .		144 178,— „
	Summe I	165 930,— <i>M</i>

### II. Aufwand für neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) durch die Wasserbauverwaltung: für die Erweiterung der Hafengebäude und Umschlagsanlagen am Rhein auf der Insel Kaiserswörth oberhalb Ludwigshafen . . . . .		874 504,— <i>M</i>
für die Verbesserung der Umschlagseinrichtungen am Zollhafen und am unteren Rheinufer . . . . .		403,— „
	zu übertragen	874 907,— <i>M</i>

	Übertrag	874 907,— M
b) durch die Zollverwaltung: für die Verbesserungen der Umschlagseinrichtungen an den Lagerhallen im Zollhof und Zollhafen . . . . .		2 313,— "
c) durch die Eisenbahnverwaltung: für Herstellen zweier Spillanlagen und einer Staubsauganlage sowie eines Starkstromkabels mit Beleuchtungsanlage, ferner Erweiterung des Lagerhauses II gelegentlich beim Wiederaufbau des abgebrannten Lagerhauses . . . . .		478 195,— "
	Summe II	1 355 415,— M

## 9. Hafen zu Worms.

- a) Staatlicher Winterhafen: Zur Offenhaltung der Einfahrt durch Baggerungen wurden 328,65 M verausgabt.
- b) Städtischer Handelshafen: Für die Unterhaltung des Hafens wurden 7 341,21 M und für die Vervollständigung 153 214,57 M verausgabt.

Unter den letztgenannten Betrag entfallen für Beschaffung einer Lokomotive 37 000 M, für Herstellung eines neuen Lokomotivschuppens mit Werkstätte und Aufenthaltsräumen für die Bahnmannschaft 110 000 M, für Erweiterung der Gleisanlagen 15 000 M.

## 10. Hafen zu Gernsheim. Die vom Staat für die laufende Unterhaltung des Hafens aufgewendeten Kosten sind im wesentlichen durch die Ausbaggerung der Hafeneinfahrt entstanden.

Die von der Gemeinde ausgegebenen Beträge entfallen fast ausschließlich auf die Unterhaltung der Krane und Verladeeinrichtungen.

Eine Kohlenhandlung in Gernsheim hat für ihre im Hafengebiet befindliche Ausladestelle 1 981,67 M verausgabt.

## 11. Hafen zu Oppenheim. Der Hafen und die Hafeneinfahrt wurden ausgebaggert.

## 12. Hafen zu Gustavsburg. Für die Unterhaltung des Eisenbahnhafens, der Eigentum des hessischen Staates ist und unter Verwaltung der Königl. Preussischen und Großh. Hessischen Eisenbahndirektion Mainz steht, wurden von der Gemeinschaftsverwaltung 14 235 M aufgewendet.

Neubauten und Erweiterungen der Anlagen sind nicht vorgenommen worden.

## 13. Hafen zu Mainz. Von der Stadt Mainz wurden für die städtischen Hafenanlagen aufgewendet:

## I. Für Unterhaltung:

a) Ufer und Straßen . . . . .	8 580,44 M	
b) Krenelierte Mauer . . . . .	877,28 "	
c) Drehbrücken . . . . .	404,14 "	
d) Baggerungen . . . . .	24 573,49 "	
e) Maschinelle Einrichtungen . . . . .	2 455,80 "	
f) Heizungsanlagen . . . . .	409,78 "	
g) Krane . . . . .	21 851,56 "	
h) Lokomotiven und Bagger . . . . .	3 205,52 "	
i) Gebäude . . . . .	414,25 "	
k) Revisions- und Lagerhalle . . . . .	2 243,37 "	
l) Petroleum-, Sprit- und Benzinlager . . . . .	—, — "	
m) Einfriedigungen . . . . .	133,99 "	
n) Hafebahn . . . . .	15 385,74 "	
	Summe I	80 535,36 M

II. Für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) Ufer und Straßen . . . . .	6 137,37 M
b) Krane . . . . .	16 602,81 „
c) Hafenbahn . . . . .	21 542,06 „
Summe II	44 282,24 M

14. An der städtischen Werftanlage zu Biebrich sind Bauarbeiten im Jahr 1914 nicht ausgeführt worden.
15. Hafen und Eisenbahnladestelle zu Frei-Weinheim. Im Hafen zu Frei-Weinheim sind von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für Unterhaltung der Ladestelle 236,42 M aufgewendet worden.  
Neubauten und Erweiterungen sind nicht vorgenommen worden.
- 16/17. In den Häfen zu Schierstein und Rüdesheim wurden die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten in dem erforderlichen Umfang ausgeführt.  
Die im Jahresbericht 1913 erwähnte Erweiterung der Einfahrt zum Rüdesheimer Hafen beim Bau der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein daselbst wurde fertiggestellt.
18. Hafen zu Bingen.
- a) Staatlicher Sicherheitshafen: Zur Offenhaltung der Einfahrt durch Baggerung und Räumung wurden 3 091,48 M verausgabt.
- b) Im städtischen Hafengebiet wurden aufgewendet für Unterhaltung 25 073,28 M.  
Für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterungen sind Kosten nicht aufgewendet worden.
- 19/24. In dem eisenbahnfiskalischen Hafen zu Bingerbrück sowie in den stromfiskalischen Sicherheitshäfen zu Oberwesel, an der Loreley, zu St. Goar, zu Oberlahnstein und zu Coblenz-Lützel sind im Berichtsjahr bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht zur Ausführung gebracht worden.
25. Die Umgestaltung des städtischen Rheinwerfts zu Coblenz wurde im Jahr 1914 fortgesetzt.  
Auf der Strecke der Werftbahn von der Mosel-Eisenbahnbrücke bis zum Staatsgüterbahnhof wurde Oberleitungsbetrieb eingeführt.
- 26/28. In der stromfiskalischen Brohler Hafenbucht, im stromfiskalischen Sicherheitshafen zu Oberwinter und an den städtischen Werftanlagen zu Bonn sind bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht zur Ausführung gekommen.
- 29<sup>1)</sup>. In den städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Cöln (einschließl. Cöln-Mülheim a. Rhein) wurden im Jahr 1914 folgende bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten ausgeführt:

A. Am linken Ufer:

Am Oberländerwerft wurde in Verlängerung des Bayenthalgürtels eine Schiffsanlegestelle für die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft errichtet.

In der Mündung des Rheinauhafens vor dem Leystapel und unterhalb der Machabäerstraße wurden Unterhaltungsbaggerungen ausgeführt.

Der alte Eisbrecher vor dem Mülheimer Häuschen auf der linken Rheinseite wurde teilweise beseitigt und in einen Aussichtshügel umgestaltet.

<sup>1)</sup> Die Stadtgemeinde Mülheim am Rhein ist mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim am Rhein“ vereinigt worden.

Die Außenflächen der Waren-Kreditanstalt auf dem Agrippinawerft, sowie der Stellwerke I, II und III wurden neu gestrichen. In dem südlichen Teil des Spiritusschuppens (jetzt Schuppen XVI) auf dem Agrippinawerft, wurde ein Bureau für die Rhenus-Transportgesellschaft m. b. H. eingebaut.

#### B. Am rechten Ufer.

Zur Sicherung gegen Abbruch wurde das Rheinufer zwischen Cöln-Deutz und Mülheim (km 187,25 bis 188,5) mit einer Steinbekleidung versehen.

Die Verlängerung des Zollwerfts in Cöln-Mülheim sowie der unterhalb mündende Notauslaß der Kanalisation sind fertiggestellt.

An der Rheinallee Cöln-Poll bei den Poller Wiesen wurde ein Spielklubhaus seitens der Stadt im Rohbau fertiggestellt. Außerdem hat der Ruderklub „Germania“ ein Klubhaus südlich des vorgenannten Gebäudes bis zum Rohbau ausgeführt.

Ein Wellblechschuppen auf dem Cöln-Mülheimer Werft wurde mit einem massiven Sockel von 0,80 m Höhe versehen.

30. Im stromfiskalischen Sicherheitshafen zu Cöln-Mülheim sind bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt worden.

31. In dem städtischen Hafen zu Neuß wurden aus Anlaß des Hochwassers im März 1914 Ausbesserungs- und Verstärkungsarbeiten am zweiten Hafenbecken vorgenommen.

32. In dem Hafen der Stadt Düsseldorf wurde ein Lagerhaus errichtet, auch wurden mehrere Krane in Auftrag gegeben. Eine Umänderung und Erweiterung von Gleisanlagen, die insbesondere für die Ausstellung 1915 geplant war, wurde hinausgeschoben.

33. Im Crefelder Rheinhafen sind im Jahr 1914 größere Baggerarbeiten in der Hafeneinfahrt ausgeführt worden.

Zur besseren Versorgung des Hafengebietes mit Wasser und elektrischer Kraft wurden ein Wasserleitungsdüker, zwei Starkstromkabel und ein Fernsprechkabel durch den Hafen verlegt.

An die Hafenkleinbahn ist eine Kiesbaggerei durch ein Anschlußgleis von etwa 700 m Länge angeschlossen worden.

An privaten Anlagen entstand eine Kiesbaggerei.

34. An den städtischen Werftanlagen zu Uerdingen wurden nur Unterhaltungsarbeiten ausgeführt.

35. Im Hafen der Aktiengesellschaft Friedrich Krupp, Friedrich-Alfred-Hütte, zu Rheinhausen wurden im Jahr 1914 die nachstehenden Neubau- und Unterhaltungsarbeiten ausgeführt:

- a) Verlängerung der Kranbahn an den Verladekränen um vier Felder von je 23,8 m;
- b) Aufstellung einer Rutsche zum Verladen von Zement;
- c) Bau einer Brücke in Verlängerung der Kaimauer;
- d) Höherführung der Mauern für die Schöpfstelle des Kondensations-Pumpwerkes;
- e) Verlegung einer 350 mm Dükerleitung für zwei Kabelstränge;
- f) Ersatz von vier hölzernen Duc d'Alben durch eiserne;
- g) Drei neue hölzerne Duc d'Alben vor der unter c genannten Brücke;
- h) Schöpfstelle für Hafenwasser;
- i) Ausbaggerung der Hafeneinfahrt.

36. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind im Jahr 1914 nachstehende bemerkenswerte Veränderungen und Bauarbeiten vorgenommen worden:

Die im Jahr 1913 begonnenen beiden neuen Kipper VI und VII im Ruhrorter Hafen wurden im Juni in Betrieb genommen.

Die im Jahresbericht der Zentral-Kommission 1913 erwähnte Straßenbrücke über die neue Zufahrt zum Nord- und Südhafen (Vinckekanal) ist Ende Juni 1914 dem Verkehr übergeben

worden. Der Brückenzug, dessen letztes Glied diese neue Brücke bildet, hat den Namen „Oberbürgermeister-Lehr-Brücke“ erhalten. Die Krimbrücke, die durch die Verlegung des Straßenverkehrs zwischen Duisburg und Ruhrort auf die neue Brücke entbehrlich geworden ist, wurde abgebrochen.

Zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse für die Arbeiter der Hafenverwaltung wurden in der Ruhrorter Hafenerweiterung sechs Wohngebäude für je drei Familien errichtet. Der Bau ist soweit vorgeschritten, daß die Wohnungen voraussichtlich am 1. April bezogen werden können.

Weitere bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten sind im Jahr 1914 in den Duisburg-Ruhrorter Häfen nicht zur Ausführung gelangt.

37. Im eisenbahnfiskalischen Hafen zu Homberg, welcher seit Jahresfrist an die Stadt Homberg verpachtet ist, wurde von letzterer im Berichtsjahr der Fuß der Hafenböschungen an der Stadtseite mit Pflaster versehen.
38. In dem dem Steinkohlen-Bergwerk „Rheinpreußen“ gehörigen Hafen zu Homberg wurden im Jahr 1914 bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht zur Ausführung gebracht.
39. Im Hafen Alsum der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ wurden außer kleineren Reparaturen keine Neubau- und Unterhaltungsarbeiten ausgeführt.
40. Im Hafen Schwelgern der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ wurden die Zufahrtsgleise teils umgebaut, teils erweitert; auch wurden die Kranbahnen zweier Verladebrücken nach den sich zeigenden Anforderungen des Betriebs verstärkt. Für den Umschlag der Schwefelsäure wurde eine neue Anlage geschaffen.
- An Unterhaltungsarbeiten kamen die laufenden Ausbesserungsarbeiten an den Kranbahnen, der Ufermauer und den Molen zur Ausführung.
41. In dem Hafen zu Walsum des Aktienvereins für Bergbau- und Hüttenbetrieb „Gutehoffnungshütte“ wurden im Jahr 1914 folgende Bauarbeiten ausgeführt:
- a) Erweiterung der elektrischen Unterstation;
  - b) Schachtanlage für die elektrische Unterstation;
  - c) Zwei Transformatoren für die elektrische Unterstation;
  - d) Versetzung der Rangierwinde vom Rheinufer nach der Erzseite;
  - e) Unterhaltungsarbeiten an den Drehkränen;
  - f) In die beiden Verladebrücken Transformatoren für die Licht- und Ölhalter eingebaut;
  - g) Unterhaltungsarbeiten an den Kranbahnen der Kohlen- und Erzverladung;
  - h) Laufsteg mit Geländer an der Kohlenverladung hergestellt;
  - i) Anstreicherarbeiten.
- 42/44. In den stromfiskalischen Sicherheitshäfen zu Orsoy, Wesel und Emmerich wurden Neubau- und Unterhaltungsarbeiten im Berichtsjahr nicht ausgeführt.
45. An den städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Wesel wurden nur die nachstehend bezeichneten Unterhaltungsarbeiten ausgeführt:
- a) Unterhaltung des Ufers, der Gebäude, der Kranen, Lokomotiven, Wagen usw.;
  - b) Unterhaltung und Befestigung der Werftwege;
  - c) Unterhaltung der im Eigentum der Stadt befindlichen Strecke der Werftbahn;
  - d) größere Reparaturen an den Lokomotiven, dem Dampfkran und an den Eisenbahnschienen.

Anhang<sup>1)</sup>.

Eine Unterbrechung der Schifffahrt wegen Eistreibens fand nicht statt, so daß die Schiffe nicht genötigt waren, einen Hafen zur Überwinterung aufzusuchen. In den nachbezeichneten Sicherheitshäfen haben während des Winters 1914/15 Schutz gesucht:

Lfd. Nr.	Im Hafen zu	Schiffe mit eigener Triebkraft	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Sonstige Fahrzeuge	Zusammen	Flächeninhalt des Hafens ha
1	Straßburg: a) Metzgerort . . . . .	—	—	—	—	7,42
	b) Sporeninsel . . . . .	—	—	—	—	31,27
2	Kehl . . . . .	—	—	3	3	47,40
3	Lauterburg . . . . .	—	—	—	—	4,60
4	Karlsruhe . . . . .	—	—	—	—	45,65
5	Maximiliansau . . . . .	—	7	4	11	2,80
6	Germersheim . . . . .	1	9	6	16	1,80
7	Speyer . . . . .	3	6	2	11	3,45 <sup>2)</sup>
8	Rheinau . . . . .	—	—	—	—	36,00
9	Mannheim . . . . .	66	225	55	346	175,50
10	Ludwigshafen (Winter- und Luitpoldhafen nebst Mundenheimer Altrhein- und Kaiserwörtshafen)	—	27	—	27	29,40
11	Worms: a) staatlicher Hafen . . . . .	1	1	2	4	0,96
	b) städtischer Handelshafen . . . . .	—	—	—	—	3,30
	c) städtischer Floßhafen . . . . .	—	—	2	2	4,40
12	Gernsheim: a) Handelshafen . . . . .	4	13	2	19	4,00
	b) Floßhafen . . . . .	—	—	—	—	1,20
13	Oppenheim . . . . .	—	—	2	2	3,05
14	Goldgrund . . . . .	—	—	—	—	1,17
15	Gustavsburg . . . . .	—	—	—	—	8,75
16	Mainz . . . . .	13	20	100	133	52,25
17	Frankfurt a. M. <sup>2)</sup> . . . . .	—	—	—	—	4,28
18	Offenbach a. M. . . . .	1	1	23	25	4,93
19	Schierstein (Floßhafen) . . . . .	3	—	2	5	27,10
20	Rüdesheim . . . . .	—	—	—	—	4,37
21	Bingen . . . . .	1	1	8	10	10,27
22	Bingerbrück . . . . .	—	—	—	—	1,40
23	Oberwesel . . . . .	1	—	7	8	2,68
24	St. Goarshausen . . . . .	—	2	5	7	6,05
25	St. Goar . . . . .	—	4	2	6	2,43
26	Oberlahnstein . . . . .	—	—	2	2	5,00
27	Coblenz (Moselhafen) . . . . .	13	1	72	86	16,50
28	Brohl (Hafenbucht) . . . . .	2	5	6	13	5,05
29	Oberwinter . . . . .	3	3	21	27	7,20
30	Cöln (Rheinanhafen) . . . . .	16	2	18	36	4,90
31	Cöln-Deutz (Industriehafen) . . . . .	8	1	32	41	9,25
32	Cöln-Mülheim a. Rh. . . . .	4	5	32	31	12,73
33	Düsseldorf . . . . .	21	8	37	66	40,00
34	Crefeld . . . . .	—	7	4	11	19,80
35	Neuß . . . . .	—	—	—	—	22,50
36	Rheinhausen . . . . .	—	—	—	—	5,95
37	Duisburg . . . . .	—	—	—	—	185,50

<sup>1)</sup> Auch die Häfen des kanalisiertes Mains sind hier aufgeführt.

<sup>2)</sup> Für den Hafen in Frankfurt a. M. sind keine Angaben geliefert worden.

<sup>3)</sup> Hafenbecken . . . 2,15 ha  
Floßhafen . . . 1,30 „

Summe 3,45 ha

№. Nr.	Im Hafen zu	Schiffe mit eigener Triebkraft	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Sonstige Fahrzeuge	Zusammen	Flächeninhalt des Hafens ha
38	Homburg . . . . .	1	9	—	10	2,76
39	Rheinpreußen (Homburg) . . . . .	—	—	—	—	7,80
40	Alsum . . . . .	—	—	—	—	1,00
41	Schwelgern . . . . .	—	—	—	—	12,36
42	Walsum . . . . .	—	—	—	—	4,25
43	Orsoy . . . . .	4	—	11	15	1,14
44	Wesel (alter und neuer Hafen) . . . . .	5	10	30	45	7,28
45	Emmerich . . . . .	—	—	4	4	4,80
46	Nijmegen . . . . .	—	—	—	—	3,78
47	Tiel . . . . .	—	—	—	—	5,82
48	Zalt-Bommel . . . . .	—	—	—	—	2,21
49	Malburgen (Arnheim) . . . . .	—	—	—	—	5,50
50	Arnheim . . . . .	—	—	—	—	0,90
51	Wageningen . . . . .	—	—	—	—	0,80
52	Culemborg . . . . .	—	—	—	—	0,50
53	Vianen . . . . .	—	—	—	—	3,80
54	Vreeswijk . . . . .	—	—	—	—	1,00
55	Schoonhoven . . . . .	—	—	—	—	0,25
56	Gorinchem . . . . .	—	—	—	—	8,00
57	Werkendam . . . . .	—	—	—	—	0,53
58	Steenenhoek . . . . .	—	—	—	—	1,00
59	Dordrecht . . . . .	—	—	—	—	15,00
60	Alblasserdam . . . . .	—	—	—	—	1,00

## B. Lotsen- und Wahrschauerstationen.

1. In Elsaß-Lothringen wurden im Berichtsjahr keine Steuermannspatente erteilt.

Im ganzen sind zurzeit 9 Schiffssteuerleute vorhanden, und zwar 3 für Segelschiffe und 6 für Dampf- und Segelschiffe; davon wohnen 7 in Lauterburg, 1 in Wanzenau und 1 in Ruprechtsau/Straßburg.

Zur Sicherung der Großschiffahrt brauchten während des Berichtsjahres Wahrschauern nicht aufgestellt zu werden.

2. In Baden wurde im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent erteilt, und zwar zur Führung von Dampfschiffen auf der Rheinstrecke Mannheim—Straßburg zu Berg und zu Tal und Mannheim—Mainz zu Tal.

Im ganzen sind 35 Schiffssteuerleute vorhanden, gegen 36 im Vorjahr.

Davon wohnen in:

Freistett . . . . .	1	Mannheim . . . . .	25
Greffern . . . . .	4	Sondernheim . . . . .	1
Maxau . . . . .	2	Ludwigshafen . . . . .	1
Rheinsheim . . . . .	1		

3. In Bayern wurden im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent erteilt zur Führung von Segelschiffen auf der Rheinstrecke Maxau—Straßburg.

Im ganzen sind 27 Schiffssteuerleute vorhanden, gegen 26 im Vorjahr.

Davon wohnen in:			
Neuburg . . . . .	15	Sondernheim . . . . .	1
Neulauterburg . . . . .	1	Speyer . . . . .	1
Maximiliansau . . . . .	2	Ludwigshafen . . . . .	2
Leimersheim . . . . .	5		

4. In Hessen betrug am Jahresschluß 1914 die Zahl der Schiffssteuerleute 117, mithin 7 Schiffssteuerleute weniger als im Vorjahr. Floßsteuerleute sind nicht mehr zu erwähnen, weil die beiden im Vorjahr aufgeführten ihren Beruf nicht mehr ausüben.

Abgegangen durch Tod sind 8 Schiffssteuerleute, 6 für die Strecke Mainz—Mannheim, 1 für die Strecke Bingen—Mainz und 1 für die Strecke Bingen—Caub.

Ein Patent für die Strecke Mainz—Bingen wurde neu erteilt.

5. In Preußen sind im Berichtsjahr 11 Lotsen-Konzessionen durch Tod oder Aufgabe des Berufes erloschen und zwar:

2	bei der Lotsen-Station	Caub,
4	" " "	Düsseldorf-Heerd, "
2	" " "	Duisburg, "
3	" " "	Ruhrort und Homberg. "

Neu erteilt wurde 1 Lotsen-Konzession für die Station Emmerich.

Bei den Wahrschauer-Stationen sind Veränderungen oder Neueinrichtungen im Jahr 1914 nicht vorgenommen worden.

6. In Niederland sind Änderungen im Zustand des Bakenwesens und in der Einteilung der Bakenquartiere nicht eingetreten.

Auf dem Oberrhein und der Waal sind 4 Dampfboote für Baken- und Polizeidienst zur Verfügung der Bakenmeister gestellt; die Boote sind stationiert in Millingen, Nijmwegen, Tiel und Zalt-Bommel.

Wahrschauer zur Überwachung der Schifffahrt wurden aufgestellt: auf der Waal im Monat November unterhalb Hulhuizen, wo das Fahrwasser durch das Querfestfahren eines großen Rheinschiffes eingengt und veruntieft gewesen ist, und auf dem Niederrhein und Leck im Monat März während der Hochwasserperiode bei Vreeswijk zur Überwachung der Schifffahrt.

### C. Schifferschulen.

1. Baden. In den drei badischen Schifferschulen konnte im Winter 1914/15 kein Unterricht erteilt werden, da wegen des Krieges die Anmeldung der Schüler in zu geringer Zahl erfolgte.

2. In Bayern begann der Unterricht der Schifferschule in Miltenberg am 8. Januar 1915 und wurde in ununterbrochener Reihenfolge mit Ausnahme der Sonntage in den beiden Monaten Januar und Februar nach dem aufgestellten Lehrplan durchgeführt und zwar von 4 Lehrern in 16 Wochenstunden und in einer Gesamtunterrichtszeit von 120 Stunden sowohl für die Ober- als auch für die Unterstufe. Ebenso wurden auch die durch Königl. Ministerialentschließung vom 18. April 1910 eingeführten Aufsichtsstunden regelmäßig und pünktlich besucht.

Der Schwimmunterricht im städtischen Winterschwimmbad wurde unter Leitung des städtischen Schwimmlehrers und Bademeisters ebenfalls programmgemäß durchgeführt.

Die Schifferschule wurde von 14 Schülern und zwar 7 in der Ober- und 7 in der Unterstufe besucht. Infolge des Krieges sind sehr viele militärpflichtige Schiffer zu den Waffen ein-

berufen und es mußten junge Schiffer, die bereits zum Besuche der Schule angemeldet waren, deren Stellen versehen und waren deshalb am Schulbesuch verhindert.

Am 27. Februar 1915 wurde von dem Königl. Prüfungskommissär die Schlußprüfung vorgenommen, deren Ergebnis als sehr gut zu bezeichnen ist.

Auch der Fleiß, der Fortgang und das Betragen der sämtlichen Schüler ist sehr lobenswert. Den 7 Schülern der Oberstufe wurde das Abgangszeugnis ausgefertigt und den sämtlichen Schülern der Unterstufe die Berechtigung zum Vorrücken in die Oberstufe erteilt.

Auch in diesem Jahr war den Schülern Gelegenheit geboten, den selbstschreibenden Pegel der hiesigen Mainbrücke, eine Dampfkesselanlage und einen Sauggasbetrieb genau kennen zu lernen.

Nach der Prüfung erfolgte am 27. Februar der Schluß der Schifferschule.

3. In Hessen wurde an der Schifferschule zu Neckar-Steinach im Winter 1914/15 kein Unterricht abgehalten.

4. In Preußen blieben die beiden preußischen Schifferschulen am Rhein, zu Coblenz und Ruhrort auf Anordnung des Königlichen Staatskommissars für die Rheinschifferschulen im Einvernehmen mit dem Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz im Berichtsjahr geschlossen, da infolge des Krieges eine genügende Beteiligung von jungen Schiffern am Unterricht nicht erwartet werden konnte.

Eine Übersicht des bisherigen Schulbesuchs an den preußischen Rheinschifferschulen gibt die folgende Zusammenstellung:

Winter	Coblenz			Ruhrort			Schülerzahl insgesamt
	Unterstufe	Oberstufe	Zusammen	Unterstufe	Oberstufe	Zusammen	
1914/1915	Der Unterricht fiel wegen des Krieges im Berichtsjahr aus.						
1913/1914	8	18	26	17	14	31	57
1912/1913	20	10	30	20	9	29	59
1911/1912	14	14	28	15	14	29	57
1910/1911	14	15	29	18	8	26	55
1909/1910	26	6	32	11	10	21	53
1908/1909	12	9	21	17	6	23	44
1907/1908	13	9	22	12	7	19	41
1906/1907	11	12	23	14	10	24	47
1905/1906	21	12	33	22	10	32	65
1904/1905	18	13	31	19	6	25	56
1903/1904	16	11	27	12	7	19	46
1902/1903	18	17	35	10	8	18	53
1901/1902	26	15	41	15	6	21	62
1900/1901	19	—	19	11	5	16	35
1899/1900	—	—	—	171	54	225	225
Summe	236	161	397	384	174	558	955

5. Niederland. Die niederländische Schifferschule in Rotterdam eröffnete den Winterkursus 1914/15 am 4. Januar 1915 mit 12 Schülern in der Unterstufe und 3 Schülern in der Oberstufe. Der Unterricht umfaßte 120 Stunden und endete am 27. Februar 1915.

Bei der hierbei stattgehabten Schlußprüfung wurde den 3 Schülern der Oberstufe das Abgangszeugnis erteilt. Die Kosten betragen 600 Gulden Lehrerhonorar und ungefähr 300 Gulden weitere Ausgaben. Der Staatszuschuß beträgt 500 Gulden.

Eine Übersicht des Schulbesuchs in den letzten 5 Jahren gibt folgende Zusammenstellung:

Winter	Unterstufe	Oberstufe	Insgesamt
1914/1915	12	3	15
1913/1914	8	6	14
1912/1913	9	7	16
1911/1912	6	7	13
1910/1911	12	7	19

## D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis.

(Eisbrecherschiffe usw.)

### 1. Baden.

Zur künstlichen Beseitigung von Eis im offenen Rhein lag kein Anlaß vor. In den Häfen zu Mannheim und Rheinau mußte in den Monaten Januar und Februar wiederholt die Eisdecke mit dem Eisbrecherschiff aufgebrochen werden.

### 2. Bayern.

Veranlassung zur künstlichen Beseitigung von Eis war nicht gegeben.

### 3. Hessen.

Vorkehrungen zur künstlichen Beseitigung von Eis wurden im Berichtsjahr nicht erforderlich.

### 4. Preußen.

Für den Winter 1914/15 wurden am 21. November 1914 durch den Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz die Einrichtungen für etwaigen Eiswachtdienst dahin getroffen, daß für den Strom von der preußisch-hessischen Landesgrenze bei Biebrich bis zur niederländischen Grenze (363,4 km Länge) die Teilung in sieben Abteilungen mit je einem höheren Wasserbaubeamten als Vorsteher und in Coblenz für die Haupteiswachtstelle die Besetzung durch den Rheinstrombaudirektor und einen Baurat vorgesehen wurde.

Zur künstlichen Beseitigung von Eis im Winter 1914/15 lag ein Anlaß nicht vor.

### 5. Niederland.

Veranlassung zur künstlichen Beseitigung von Eis war nicht gegeben.

### III. Schifffahrts- und Floß-Polizei.

#### A. Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten:

1914		1913				Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
<b>1. In Elsaß-Lothringen.</b>						
—	—	—	—	3	—	
—	—	—	—	3	—	
<b>2. In Baden.</b>						
1	8	—	—	—	—	Straßburg—Meer.
—	1	—	—	—	—	Karlsruhe—Bingen.
—	1	—	—	—	—	Karlsruhe—Meer.
—	1	—	—	—	—	Maxau—Bingen.
1	—	—	—	—	—	Mannheim—Coblenz.
1	3	—	—	—	—	Mannheim—Ruhrort.
2	12	—	—	—	—	Mannheim—Meer.
—	2	—	—	—	—	Mainz—Ruhrort.
—	1	—	—	—	—	Mainz—Meer.
—	1	—	—	—	—	Erweitert wurden:
—	1	—	—	—	—	Straßburg—Mannheim.
—	1	—	—	—	—	Ruhrort—Meer.
—	—	—	3	56	1	
5	31	—	3	56	1	
<b>3. In Bayern.</b>						
—	4	—	—	—	—	Straßburg—Meer.
—	—	1	—	—	—	Straßburg—Mainz.
—	1	—	—	—	—	Lauterburg—Rotterdam.
—	1	—	—	—	—	Lauterburg—Ruhrort.
—	1	—	—	—	—	Karlsruhe—Meer.
—	1	—	—	—	—	Germersheim—Worms.
—	1	1	—	—	—	Speyer—Worms.
—	1	—	—	—	—	Speyer—Frankenthal.
1	—	—	—	—	—	Mannheim—Ruhrort.
—	—	—	1	9	2	
1	10	2	1	9	2	

1914			1913			Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
4. In Hessen.						
—	3	—				Straßburg—Meer.
—	9	—				Straßburg—Rotterdam.
—	1	—				Straßburg—Duisburg—Ruhrort.
1	1	—				Maxau—Rotterdam.
—	1	—				Straßburg—Rotterdam und Lauffen—Mannheim.
—	1	—				Karlsruhe—Rotterdam und Heilbronn—Mannheim.
2	1	—				Mannheim—Rotterdam.
1	3	1				Mannheim—Duisburg—Ruhrort.
—	1	—				Straßburg—Duisburg—Ruhrort und Bingen—Mannheim.
—	1	—				Maxau—Bingen und Heilbronn—Mannheim.
—	1	—				Karlsruhe—Bingen und Heilbronn—Mannheim.
—	1	—				Speyer—Coblenz.
1	—	—				Mannheim—Coblenz.
			8	39	3	
5	24	1	8	39	3	
5. In Preußen.						
5	51 <sup>1)</sup>	18				Straßburg—Meer.
—	—	1				Straßburg—Meer u. d. preuß. Nebenflüsse des Rheins.
1	25	4				Straßburg—Meer u. den Main von Frankfurt abwärts.
—	2	2				Straßburg—Meer u. den Main von Offenbach abwärts.
—	1	—				Straßburg—Meer u. den Main von Mainkur abwärts.
—	—	1				Straßburg—Meer u. den Main von Würzburg abwärts.
—	2	—				Straßburg—Meer und den Main von Frankfurt sowie die Mosel von Remich abwärts.
—	2	—				Straßburg—Meer und die Mosel von Metz abwärts.
1	1	—				Straßburg—Rotterdam.
—	1	—				Straßburg—Rotterdam und den Main von Frankfurt abwärts.
—	1	—				Straßburg—Rotterdam und den Main von Offenbach abwärts.
—	—	1				Straßburg—Emmerich.
—	—	1				Straßburg—Wesel.
—	1	—				Straßburg—Walsum und den Main von Frankfurt abwärts.
—	2	1				Straßburg—Ruhrort.
—	1	—				Straßburg—Ruhrort und die Mosel von Metz abwärts.
—	2	—				Straßburg—Mannheim.
—	2	—				Karlsruhe—Meer.
—	1	—				Karlsruhe—Ruhrort.
—	1	—				Maxau—Ruhrort u. den Main von Frankfurt abwärts.
—	1	—				Rheinau—Meer u. den Main von Frankfurt abwärts.
2	2	3				Mannheim—Meer.
—	3	2				Mannheim—Meer u. den Main von Frankfurt abwärts.
9	102	34				zu übertragen

<sup>1)</sup> Hiervon ist 1 Patent vorläufig auf die Dauer von vier Jahren erteilt.

1914			1913			Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
9	102	34				Übertrag
—	—	1				Mannheim—Meer u. den Main von Offenbach abwärts.
—	1	—				Mannheim—Meer und die Lahn von Diez abwärts.
—	1	—				Mannheim—Meer und die Mosel von Remich sowie die Saar von Ens Dorf abwärts.
8	2	1				Mannheim—Rotterdam.
—	—	1				Mannheim—Rotterdam und den Main von Frankfurt abwärts.
—	1	1				Mannheim—Ruhrort.
—	1	—				Worms—Bingen und den Main von Frankfurt abwärts.
—	1	—				Mainz—Ruhrort und die schiffbare Mosel.
1	—	—				Bingen—Holländische Grenze.
—	—	1				Oberwesel—Andernach.
—	1	—				Cöln—Meer.
—	—	1				Cöln—Ruhrort.
1	—	—				Ruhrort—Meer.
			52	101	17	
19	110	40	52	101	17	
6. In Niederland.						
—	2	—				Ruhrort—Meer.
—	3	—				Duisburg—Meer.
—	1	—				Xanten—Meer.
—	1	—				Uerdingen—Meer.
—	8	—				Düsseldorf—Meer.
—	1	—				Wesseling—Meer.
10	79	—				Cöln—Meer.
—	1	—				Andernach—Meer.
—	1	—				Brohl—Meer.
5	27	—				Coblenz—Meer.
—	2	—				Oberlahnstein—Meer.
2	1	—				St. Goar—Meer.
—	1	—				Lauterburg—Meer.
—	4	—				Mainz—Meer.
24	240	—				Mannheim—Meer.
—	87	—				Straßburg—Meer.
8	1	—				Karlsruhe—Meer.
Erweitert wurden:						
—	1	—				Cöln—Meer.
—	3	—				Coblenz—Meer.
1	—	—				St. Goar—Meer.
—	1	—				Bingen—Meer.
—	3	—				Mainz—Meer.
7	14	—				Mannheim—Meer.
1	15	—				Straßburg—Meer.
			40	459	—	
58	497	—	40	459	—	

1914			1913			Rheinuferstaaten	
Zur Führung von							
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen		
Wiederholung.							
—	—	—	—	3	—	Elsaß-Lothringen.	
5	31	—	3	56	1	Baden.	
1	10	2	1	9	2	Bayern.	
5	24	1	8	35	3	Hessen.	
19	110	40	52	101	17	Preußen.	
58	497	—	40	459	—	Niederland.	
88	672	43	104	663	23		
803			790				

In Niederland wurden außerdem 89 belgische Schiffer (gegen 154 in 1913) durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Artikels 18 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zur Führung von Schiffen auf dem Rhein zugelassen, und zwar:

1 bis Bonn,	35 bis Mannheim,
12 „ Coblenz,	1 „ Straßburg,
39 „ Cöln,	1 „ Wesseling.

Erweitert wurden: 4 bis Mannheim, 1 bis Straßburg.

### B. Schiffseichungen.

Die Anzahl und Größe der im Jahr 1914 zur Eichung gebrachten Schiffe, verglichen mit dem Vorjahr, war folgende:

Eichamt	Anzahl		Tragfähigkeit in Tonnen	
	1914	1913	1914	1913
Speyer . . . . .	15	4	19 146	1 163
Mannheim . . . . .	9	15	5 807	14 428
Mainz . . . . .	10	6	4 536	4 947
Coblenz . . . . .	1	1	187	281
Cöln . . . . .	4	2	1 765	1 046
Duisburg . . . . .	15	14	15 191	15 983
Duisburg-Ruhrort . . . . .	42	38	27 164	22 962
Zusammen	96	80	73 796	60 810

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist in Deutschland von 760 t auf 758 t gesunken.

Anmerkung: Auf Grund der zwischen Deutschland, Belgien, Frankreich und Niederland abgeschlossenen Übereinkunft vom 4. Februar 1898 wurden die besonderen Eichämter für die Rheinschiffahrt in Dordrecht, Rotterdam und Amsterdam aufgehoben und werden die Schiffe durch die an verschiedenen Orten errichteten Eichämter ohne die Bestimmung — ob sie den Rhein oder andere Wasserstraßen, Kanäle etc. befahren — auf Antrag geeicht. Es können deshalb besondere Angaben bezüglich der in Niederland geeichten Rheinschiffe nicht mehr gemacht werden.

## C. Schiffs- und Floß-Untersuchungen.

## a) Schiffs-Untersuchungen.

Es wurden untersucht:

## 1. Segelschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen		
	Anzahl	Tragfähigkeit t	Anzahl	Tragfähigkeit t	Anzahl	Tragfähigkeit t	
Straßburg . . . . .	4	1 117	—	—	4	1 117	
Speyer . . . . .	5	2 027	12	18 278	17	23 305	
Mannheim . . . . .	7 <sup>1)</sup>	2 626	34	35 095	41	37 721	
Mainz . . . . .	9	2 432	5	1 791	14	4 223	
Frankfurt a. M. . . . .	—	—	2	2 061	2	2 061	
Biebrich . . . . .	—	—	2	39	2	39	
Niederlahnstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Coblenz . . . . .	1	370	—	—	1	370	
Cöln . . . . .	2	1 073	—	—	2	1 073	
Düsseldorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Duisburg . . . . .	10	10 886	10	10 164	20	21 050	
Duisburg-Ruhrort . . . . .	69	31 473	28	30 651	97	62 124	
Dordrecht . . . . .	86	42 033	20	11 543	106	53 576	
Rotterdam . . . . .	150	97 245	51	75 368	201	172 613	
Amsterdam . . . . .	43	13 175	1	166	44	13 341	
Zusammen	386	212 457	165	183 156	551	395 613	
1913	481	242 966	177	189 059	658	432 025	
Mithin 1914	{ mehr	—	—	—	—	—	
	{ weniger	95	30 509	12	5 903	107	36 412

## 2. Dampfschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen		
	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	
Straßburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Speyer . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Mannheim . . . . .	3 <sup>2)</sup>	1 785	—	—	3	1 785	
Mainz . . . . .	6	2 190	3	130	9	2 320	
Frankfurt a. M. . . . .	—	—	—	—	—	—	
Biebrich . . . . .	2	75	—	—	2	75	
Niederlahnstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Coblenz . . . . .	1 <sup>3)</sup>	50	—	—	1	50	
Cöln . . . . .	6	3 110	—	—	6	3 110	
Düsseldorf . . . . .	3	886	—	—	3	886	
Duisburg . . . . .	8	2 110	3	453	11	2 563	
Duisburg-Ruhrort . . . . .	14 <sup>4)</sup>	1 950	2	545	16	2 495	
Dordrecht . . . . .	8	1 250	2	415	10	1 665	
Rotterdam . . . . .	24 <sup>5)</sup>	6 318	1	120	25	6 438	
Amsterdam . . . . .	—	—	—	—	—	—	
Zusammen	75	19 724	11	1 663	86	21 387	
1913	81	20 756	12	1 840	93	22 596	
Mithin 1914	{ mehr	—	—	—	—	—	
	{ weniger	6	1 032	1	177	7	1 209

<sup>1)</sup> Darunter 1 Bagger, 1 Prahm- und 1 Fahrschiff. <sup>2)</sup> Darunter 2 Motorboote mit 85 P.S. <sup>3)</sup> Motorlastschiff.  
<sup>4)</sup> Darunter 2 Motorboote mit 65 P.S. und 1 Dampfelevator mit 130 P.S. <sup>5)</sup> Darunter 1 Motorboot mit 150 P.S.

## b) Floß-Untersuchungen.

Es wurden untersucht:

Bei der Untersuchungsstelle zu	Anzahl der Flöße		Gewicht in Tonnen nach § 33 Ziffer 4 der Pol.-Ord. von 1913	
	1914	1913	1914	1913
<b>Mannheim:</b> a) vom Oberrhein gekommene und unmittelbar durchgegangene Flöße . . . . .	—	—	—	—
b) sonstige auf dem Rhein und Neckar angekommene, im Floßhafen umgebaute Flöße . . . . .	10	28	5 005	19 076
c) vom Neckar nach dem Rhein zu Tal durchgegangene Flöße . . . . .	27	17	5 764	3 714
<b>Mainz</b> . . . . .	137	154	2 488 369	2 823 123
<b>Schierstein</b> . . . . .	60	71	60 852	77 692
<b>Rüdesheim</b> . . . . .	—	—	—	—
<b>Oberwesel</b> . . . . .	—	—	—	—
<b>Wesel</b> . . . . .	—	—	—	—
Zusammen	234	270	2 559 990	2 922 605

Es wurden somit gegen das Vorjahr 36 Flöße weniger untersucht mit 363 715 Tonnen weniger Gewicht.

### D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1914.

#### 1. Rheinschiffahrtsgerichte<sup>1)</sup>.

Namen des Rheinschiffahrts- Gerichts	Zivilsachen								Strafsachen							
	Es waren anhängig		Es ergingen Kadartelle	Es wurden erledigt durch		Es wurden Berufungen eingelegt bei		Es waren anhängig		Es wurden erledigt in erster Instanz			Zahl der		Es wurden Berufungen eingelegt bei	
	überjähri- ge	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission <sup>5)</sup>	überjähri- ge	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- straf- ten	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission <sup>5)</sup>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
<b>A. In Deutschland.</b>																
<b>I. Gerichte I. Instanz.</b>																
Schiltigheim . . . . .	2 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Straßburg . . . . .	5	—	1	—	1	2 <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karlsruhe . . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	5	—	5	—	5	—	—	—
Kehl . . . . .	4	4	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim . . . . .	7	9	8	—	1	6	—	—	10	—	9	—	10	—	—	—
Schwetzingen . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippsburg . . . . .	2	2	1 <sup>3)</sup>	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rastatt . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	5	—	5	—	—	—
Frankenthal . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Germersheim . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
Kandel . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen <sup>6)</sup> . . . . .	14	2	7	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Speyer <sup>7)</sup> . . . . .	3	1	—	—	—	—	—	—	3	—	2	1	4	—	—	—
Mainz . . . . .	13	7	2	—	5	1	—	—	28	1	19	1	20	1	1	—
Wiesbaden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eltville . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rüdesheim . . . . .	9	3	2	—	1	2	—	1	10 <sup>8)</sup>	3	—	1	2	1	1	—
St. Goarshausen . . . . .	7	5	2	—	—	1	—	2	1	3	—	—	2	1	—	—
zu übertragen	68	35	24	—	9	15	3	3	64	7	40	4	48	3	2	—

Namen des Rheinschiffahrts- Gerichts	Zivilsachen								Strafsachen							
	Es waren anhängig		Es ergingen Endurteile	Es wurden erledigt durch		Es wurden Berufungen eingelegt bei		Es waren anhängig		Es wurden erledigt in erster Instanz			Zahl der		Es wurden Berufungen eingelegt bei	
	überjäh- rige	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission <sup>7)</sup>	überjäh- rige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- straften	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission <sup>7)</sup>
			Personen													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Übertrag	68	35	24	—	9	15	3	3	64	7	40	4	48	3	2	—
St. Goar . . . . .	20	1	4 <sup>1)</sup>	—	1	3	—	—	1 <sup>10)</sup>	—	—	—	—	—	—	—
Boppard . . . . .	2	2	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein . . .	—	2	1	—	—	—	—	—	3	1	—	1	—	1	—	—
Coblenz . . . . .	9	2	3	—	—	2	—	—	3	3	—	—	1	2	—	—
Ehrenbreitstein . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—
Neuwied . . . . .	1	—	1	—	—	1	—	—	2	—	1	—	1	—	—	—
Andernach . . . . .	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sinzig . . . . .	2	2	—	—	—	—	—	2 <sup>11)</sup>	2	3	—	—	2	1	—	—
Linz . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	1	5	4	—	2	2	2	—	—
Königswinter . . . . .	2	—	1	—	—	—	—	1	1	1 <sup>12)</sup>	1	—	2	—	1	—
Bonn . . . . .	6	—	2	—	—	—	—	1	10	5	—	2	4	1	—	—
Cöln . . . . .	10	15	5	—	2	3	—	2	33	6	—	8	5	1	1	—
Cöln-Mülheim a. Rh.	2	2	—	—	1	—	—	—	7	—	7	—	8	—	—	—
Neuß . . . . .	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Düsseldorf . . . . .	—	9	11	—	—	10	—	19	21	11 <sup>13)</sup>	10	1	8	3	1	—
Crefeld . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2 <sup>14)</sup>	—	1	—	1	—	—	—
Uerdingen . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duisburg . . . . .	20	14	13	4	2	8	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Duisburg-Ruhrort . . .	26	25	15	1	3	6	—	—	3	—	—	2	—	—	—	—
Rheinberg . . . . .	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wesel . . . . .	9	6	4	—	—	1	—	1	1	2	—	—	2	—	—	—
Xanten . . . . .	2	2	1	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	1	—	—
Emmerich . . . . .	2	17	3	—	3	5	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
1914 zusammen	191	138	95	5	21	56	4	32	161	43	61	22	85	15	5	—
gegen 1913	179	186	105	4	14	45	8	54	138	48	87	11	99	12	12	2
Mithin 1914	12	—	—	1	7	11	—	—	23	—	—	11	—	3	—	—
(mehr)	—	48	10	—	—	—	4	22	—	5	26	—	14	—	7	2
(weniger)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Berufungsgerichte <sup>15)</sup> (Obergerichte)																
Landg. Frankenthal . .	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mannheim . . . . .	—	7	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mainz . . . . .	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberlandesger. Cöln	43	50	26	—	10	—	—	2	6	—	—	—	1	—	—	—
1914 zusammen	47	59	32	—	10	—	—	2	6	—	—	—	1	—	—	—
gegen 1913	45	51	43	—	6	—	—	1	11	11	—	—	4	3	—	—
Mithin 1914	2	8	—	—	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
(mehr)	—	—	11	—	—	—	—	—	5	11	—	—	3	3	—	—
(weniger)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Siehe auch Verzeichnis der Rheinschiffahrtsgerichte Seite 59. <sup>2)</sup> Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission ist auch aus Abschnitt XII zu ersehen. <sup>3)</sup> Schweben noch. <sup>4)</sup> Die in 1913 verbundenen 2 Sachen, in denen in 1913 Endurteile ergingen, gingen anfangs 1914 in Berufung. <sup>5)</sup> Gegen das Urteil wurde sowohl bei dem Obergericht wie bei der Zentral-Kommission von den Parteien Berufung eingelegt. <sup>6)</sup> Eine Zivilsache wurde im Prozeßregister als beendet ausgetragen, weil über ein Jahr ruhend. Die Berufungen betreffen sämtlich Urteile nach §§ 301, 304 Z.P.O. <sup>7)</sup> In den 3 überjähigen Zivilsachen wurde wegen Ruhens über Jahresfrist die Weglegung verfügt. <sup>8)</sup> Unerledigt 8. <sup>9)</sup> Darunter 1 Versäumnisurteil. <sup>10)</sup> Noch unerledigt wegen Einziehung des Angeklagten zum Heeresdienst. <sup>11)</sup> Unerledigt 1 Strafsache. <sup>12)</sup> 1 Kapitän wurde zu 40  $\mathcal{M}$  verurteilt. <sup>13)</sup> 1 Schiffsführer wurde zu 40  $\mathcal{M}$  verurteilt. <sup>14)</sup> 1 Strafsache schwebt noch. <sup>15)</sup> Die Spalten 7, 8, 12, 16 und 17 finden bei den Berufungsgerichten keine Anwendung.

Namen des Rheinschiffahrts- Gerichts	Zivilsachen							Strafsachen								
	Es waren anhängig		Es ergingen Endurteile	Es wurden erledigt durch		Es wurden Berufungen eingelegt bei		Es waren anhängig		Es wurden erledigt in erster Instanz			Zahl der		Es wurden Berufungen eingelegt bei	
	überjäh- rige	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission <sup>1)</sup>	überjäh- rige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- straften	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission <sup>2)</sup>
			Personen													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 <sup>3)</sup>	13	14	15	16	17
<b>B. In Niederland.</b>																
<b>I. Gerichte I. Instanz.</b>																
a) Kantongerichte:																
Arnheim . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—	5	1	—	—
Wijk bij Duurstede . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Elst . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	16	16	—	—	16	—	—	—
Vianen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Nijmwegen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	3	4	—	—	4	—	—	—
Druten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	—	—	8	—	—	—
Tiel . . . . .	1	—	1	—	—	—	—	—	3	3	—	—	3	—	—	—
Zalt-Bommel . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	—	—	8	—	—	—
Geldermalsen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	—	—	9	—	—	—
Gorinchem . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	9	—	—	—
Sliedrecht . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	4	—	—	—
Ridderkerk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
b) Tribunale:																
Arnheim . . . . .	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Utrecht . . . . .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiel . . . . .	9	5	2	1	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dordrecht . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1914 zusammen	11	11	3	2	4	—	1	1	68	69	—	—	69	1	—	—
gegen 1913	9	7	3	1	1	—	1	5	114	119	—	—	118	1	1	—
Mithin 1914 {mehr	2	4	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
{weniger	—	—	—	—	—	—	—	4	46	50	—	—	49	—	1	—
<b>II. Berufungsgerichte<sup>3)</sup></b> (Obergerichte).																
a) Tribunale . . . . .																
b) Gerichtshöfe:																
Arnheim . . . . .	—	5	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1914 zusammen	—	5	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
gegen 1913	4	1	4	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Mithin 1914 {mehr	—	4	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
{weniger	4	—	4	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—

<sup>1)</sup> Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission ist auch aus Abschnitt XII zu ersehen.

<sup>2)</sup> Die Spalte 12 findet in Niederland keine Anwendung.

<sup>3)</sup> Die Spalten 7, 8, 12, 16 und 17 finden bei den Berufungsgerichten keine Anwendung.

## 2. Zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständige Behörden.

Namen der Polizeibehörden	Strafsachen (Zu widerhandlungen gegen rheinschiffahrtspolizeiliche Vorschriften)			
	Es waren anhängig		Es wurden erledigt durch rechtskräftige polizeiliche Strafverfügung	Zahl der bestraften Personen
	überjährige	neue		
Bezirksamt Karlsruhe . . . . .	—	9	9	9
„ Mannheim . . . . .	—	—	—	—
„ Kehl . . . . .	—	1	—	1
Wasserbauamt zu Bingerbrück . . . . .	3	24	18	18
„ I zu Coblenz . . . . .	—	51	41	28
„ „ Cöln . . . . .	9	120	122	87
„ I „ Düsseldorf . . . . .	10	37	19	13
„ „ Wesel . . . . .	—	14	14	14
1914 zusammen	22	256	223	170
gegen 1913	64	417	402	407
Mithin 1914	mehr		—	—
	weniger		42	179
		161	179	237

## E. Dienstbuchrevisionen.

In der nachstehenden Übersicht ist das Ergebnis der im Lauf des Berichtsjahres in den einzelnen deutschen Uferstaaten in Ausführung des Beschlusses zu Protokoll XI der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt vom 17. August 1892 und auf Grund der Ziffer 6 der Vollzugsanweisung über das behördliche Verfahren bei Ausstellung und Visierung der Dienstbücher gemäß Verordnung vom Jahr 1902 stattgehabten Revisionen über die Führung von Dienstbüchern auf Rheinschiffen zusammengestellt:

Lfd. Nr.	Hafen der Revision	Zahl der revidierten Schiffe		Zahl der zur Führung von Dienstbüchern verpflichteten Schiffsleute	Ohne Dienstbuch betroffen
		insgesamt	darunter deutsch		
Elsaß-Lothringen:					
1	Straßburg . . . . .	47	45	96	—
2	Lauterburg . . . . .	28	24	56	—
Baden:					
1	Kehl . . . . .	28	28	64	—
2	Karlsruhe . . . . .	60	56	88	—
3	Rheinau . . . . .	389	317	567	—
4	Mannheim . . . . .	768	720	1463	—
Bei der Fahrt im offenen Strom und an verschiedenen Landestellen:					
5	Rheinbaubezirk Offenburg . . . . .	54	52	145	—
6	„ Karlsruhe . . . . .	24	22	93	—
7	„ Mannheim . . . . .	42	42	213	—

Lfde. Nr.	Hafen der Revision	Zahl der revidierten Schiffe		Zahl der zur Führung von Dienstbüchern verpflichteten Schiffsleute	Ohne Dienstbuch betroffen
		insgesamt	darunter deutsch		
Bayern:					
1	Maximiliansau . . . . .	11	11	20	—
2	Speyer . . . . .	16	16	26	1
3	Ludwigshafen . . . . .	213	165	270	—
4	Frankenthaler Kanal . . . . .	—	—	—	—
Außerdem fanden im freien Strom noch folgende Revisionen statt:					
5	Flußbaubezirk Maximiliansau . . . . .	3	3	7	—
6	" Sondernheim . . . . .	8	8	15	—
7	" Mechttersheim . . . . .	20	20	42	—
8	" Speyer . . . . .	12	11	19	—
9	" Ludwigshafen . . . . .	5	18	18	—
10	" Frankenthal . . . . .	2	2	20	—
Hessen:					
1	Gernsheim . . . . .	4	4	7	—
2	Auf dem offenen Strom zwischen Worms und Oppenheim . . . . .	9	8	17	1
3	Nierstein (stilliegend) . . . . .	1	1	1	—
4	Laubenheim (in der Fahrt) . . . . .	1	1	3	—
5	Weisenau (in der Fahrt) . . . . .	5	5	14	4 { 3 besaßen Schifferpatente 1 fehlte
6	" Zementfabrik (stilliegend) . . . . .	3	3	9	1 (besaß Patent)
7	" (stilliegend) . . . . .	2	2	4	1 (besaß Patent)
8	Gustavsburg . . . . .	14	14	35	—
9	Mainz (Reede) . . . . .	24	24	63	5 { 4 besaßen Patente 1 Junge war erst eingetr.
10	" (in der Fahrt) . . . . .	8	8	20	7 { 5 besaßen Patente 2 Dienstbücher fehlten
11	Kreuzer Ort (stilliegend) . . . . .	4	4	6	1 (1 Dienstbuch fehlte)
12	Budenheim (Ladestelle) . . . . .	2	2	3	—
13	Geisenheim (in der Fahrt) . . . . .	1	1	1	—
14	Kempter Fahrwasser (stilliegend) . . . . .	4	4	10	1 (besaß Patent)
15	" " (in der Fahrt) . . . . .	3	3	18	1 (besaß Patent)
16	Bingen (Reede) . . . . .	12	12	20	2 (besaßen Patente)
Preußen:					
1	Biebrich . . . . .	64	64	140	—
2	Schierstein . . . . .	14	14	29	—
3	Rüdesheim . . . . .	—	—	—	—

Lfd. Nr.	Hafen der Revision	Zahl der revidierten Schiffe		Zahl der zur Führung von Dienstbüchern verpflichteten Schiffsleute	Ohne Dienstbuch betroffen
		insgesamt	darunter deutsch		
4	Offener Strom zwischen Biebrich und Rüdesheim . . . . .	348	324	1292	19 (besaßen Schifferpatente)
5	Coblenz . . . . .	155	109	787	—
6	Cöln . . . . .	444	279	736	9
7	Neuß . . . . .	143	56	68	—
8	Düsseldorf . . . . .	273	125	302	12
9	Uerdingen . . . . .	47	25	24	—
10	Duisburg . . . . .	1315	568	1308	10
11	Ruhrort . . . . .	3108	1166	1997	6
12	Hochfeld . . . . .	224	124	176	—
13	Wesel . . . . .	39	15	25	—
14	Emmerich . . . . .	85	65	55	8

Hinsichtlich der Zeit der Revisionen wird das Folgende mitgeteilt:

1. In Elsaß-Lothringen finden auf Grund der Ziffer 6 der Vollzugsanweisung über das behördliche Verfahren bei Ausstellung und Visierung der Dienstbücher, gemäß Verordnung des Bezirkspräsidenten des Unter-Elsaß vom 19. Februar 1902, in den Rheinhäfen zu Straßburg und Lauterburg während des Betriebs der Rheinschiffahrt Revisionen der Dienstbücher des Schiffspersonals durchschnittlich alle 2 Monate durch die betreffenden Aufsichtsbeamten der Wasserbauverwaltung statt.
2. In Baden sind die Hafen- und Schiffsahrtspolizeibeamten angewiesen, mehrmals im Jahr (mindestens zwei- bis dreimal) auf den in den Hafenanstalten und an den Anlandestellen liegenden und in Fahrt begriffenen Schiffen — auf den letzteren namentlich im Anschluß an die Untersuchung des Betriebs der Schiffsdampfkessel — das Vorzeigen der Dienstbücher der Schiffsmannschaften zum Zweck der Kontrolle unvermutet zu verlangen.
3. In Bayern nehmen die Dammeister, die Hafenmeister, der Landeplatzaufseher und der Schleusenwärter in Ludwigshafen die Revisionen in den Häfen und auf dem freien Strom gelegentlich ihrer Dienstgänge und Dienstfahrten vor.  
Besondere Bestimmungen infolge der neuen Verordnung vom 8. Januar 1902 über die Zeit, Art und Zahl der Revisionen sind nicht erlassen worden.
4. In Hessen wurden außer den in den Häfen und Ladestellen periodisch, in der Regel zweimal im Jahr, vorzunehmenden Revisionen auch auf dem freien Strom, gelegentlich der Untersuchung des Betriebs der Schiffsdampfkessel, während der Fahrt Dienstbuchrevisionen ausgeführt.
5. In Preußen wurden außer der ständigen laufenden Kontrolle auf dem freien Strom und an den Schiffsliegeplätzen usw. durch die Strommeister usw. viermal jährlich, und zwar an den ersten 10 Tagen jedes Quartals, sämtliche in die Häfen eingelaufenen Schiffe bezüglich der Dienstbücher durch die Hafenbeamten vorschriftsmäßig revidiert.

## F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

## Zusammenstellung

über die im Lauf des Jahres 1914 auf dem Rhein während der Fahrt erfolgten Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Aufsichtsbezirk	Aufsichtsbeamte	Ergebnis der Untersuchungen					Bemerkungen, insbesondere nähere Angaben zu e. (Art der Zuwiderhandlung, Bestrafung usw.)
		a. untersuchte Betriebe	b. ordnungsmäßig betriebene Betriebe	c. bemängelte Betriebe	d. kleinere, als bald behobene Unregelmäßigkeiten	e. Strafanzeigen wurden erhoben	
Elsaß-Lothringen: Wasserbaubezirk Straßburg-Rhein	4 Dammeister	4	4	—	—	—	
Baden: Rheinbauinspektion Offenburg	1 Dienstvorstand, 1 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauinspektion Karlsruhe	1 Dienstvorstand, 1 Regierungsbaumeister, 2 Dammeister	7	6	—	1	—	Ein Manometer war schadhaft.
Rheinbauinspektion Mannheim	1 Dienstvorstand, 1 Regierungsbaumeister, 1 Bausekretär, 2 Dammeister	23	21	—	2	—	Die Deckmanometer waren zur Ausbesserung abgenommen.
Bayern: Speyer	Vorstand des Straßen- und Flußbauamts	3	3	—	—	—	
Hessen: Wasserbauamt Worms	1 Wasserbauinspektor, 1 Wasserbauassessor, 3 Dammeister	16	13	3	3	—	
Wasserbauamt Mainz	1 Wasserbauinspektor, 1 Wasserbauassessor, 3 Dammeister, 1 Baggermeister	12	8	4	1	1	Zu d): In 2 Fällen erhielt die Großherzogliche Dampfkesselinspektion Darmstadt Meldung zur Abstellung des Anstandes. Zu e): Auf Schraubenboot „Friederike“ wurde eine Sicherheitsventilverkollung festgestellt. Der Führer und der Maschinist des Bootes wurden vom Amtsgericht Mainz zu je 10. # Geldstrafe und in die Kosten verurteilt.
Preußen: Wasserbauamt Bingerbrück km 0 bis 48,5	1 Baurat, 2 Strommeister	347	347	—	—	—	
Wasserbauamt I Coblenz km 48,5 bis 112	1 Baurat, 2 Strommeister	378	378	—	—	—	
Wasserbauamt Cöln km 112 bis 195	1 Baurat, 2 Strommeister	106	91	15	12	3 <sup>1)</sup>	<sup>1)</sup> Die Strafanzeige erfolgte wegen übermäßiger Rauchentwicklung.
Wasserbauamt I Düsseldorf km 195 bis 281	1 Baurat, 2 Strommeister	471	471	—	—	—	
Wasserbauamt Wesel km 281 bis 363,44	1 Baurat, 2 Strommeister	436	436	—	—	—	
Niederland: Arnheim (5. Bezirk für die Dampfkesselrevision)	1 Ingenieur, 5 Assistenten	28	14	—	14	—	
1914 zusammen gegen 1913		1881 3005	1792 2902	22 103	33 98	4 5	
Mithin 1914		— 1174	— 1110	— 81	— 65	— 1	
{ mehr							
{ weniger							

## G. Erlaß und Abänderung der schiffahrts- und floßpolizeilichen Vorschriften, der Hafenzolizei- und Gebührenordnungen sowie der Fähr- und Brückenordnungen.

Die Rheinschiffahrt betreffende Verordnungen und Verfügungen sind im Jahr 1914 ergangen:

### In Elsaß-Lothringen.

1. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 23. Februar 1914, betreffend Vermessungen über den Rhein vor dem Kehler Hafeneingang in der Strecke  $\frac{\text{km } 129,0 \text{ elsässisch}}{\text{km } 127,0 \text{ badisch}}$  bis  $\frac{\text{km } 131,5 \text{ elsässisch}}{\text{km } 129,5 \text{ badisch}}$  mit an einem gespannten Drahtseil angehängtem Meßnachen etwa alle 4 Wochen während einiger Monate.
2. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg im März 1914, betreffend kleinere Brückenschlagübungen des Badischen Pionier-Bataillons Nr. 14 auf dem Rhein oberhalb Straßburg—Kehl, insbesondere in der Zeit von Mitte April bis Ende Juli.
3. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg vom 15. April 1914, betreffend umfangreiche Übersetzübungen über den Rhein in der Gegend von Auenheim, das ist in der Nähe der Kinzigmündung, seitens der Königlichen 3. Pionier-Inspektion am 23. April.
4. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg vom 22. Mai 1914, betreffend Brückenschlagübungen des 2. Rheinischen Pionier-Bataillons Nr. 27 auf dem Rhein bei km 126,0, nahe unterhalb der Rheinbrücken Straßburg—Kehl, im Laufe der Monate Juni und Juli.
5. Bekanntmachung der Ministerialabteilung des Innern vom 10. Juni 1914, betreffend die durch Verhandlungen zwischen den Bundesregierungen festgestellten einheitlichen Dienstvorschriften für Kesselwärter auf Fahrzeugen der Binnenschiffahrt (Zentral- und Bezirksamtsblatt, Hauptblatt Seite 235 und 236).
6. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg vom 18. Juni 1914, betreffend Brückenschlagübungen des Badischen Pionier-Bataillons Nr. 14 über den Rhein am 6., 7., 11. und 13. Juli beim Übungsplatz (2,5 km oberhalb der Rheinbrücken Straßburg—Kehl), am 16. und 17. Juli in der Höhe von Ichenheim, am 20., 21. und 22. Juli in der Höhe von Altenheim und am 24. Juli in der Höhe des Stromwarthauses Marlen.
7. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg vom 24. Juni 1914, betreffend Brückenschlagübungen des 1. Elsässischen Pionier-Bataillons Nr. 15 auf dem Rhein in der Zeit vom 1. bis 10. Juli etwa 600 m oberstrom und vom 11. bis 18. Juli etwa 300 m unterstrom der Rheinbrücken Straßburg—Kehl.
8. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg vom 6. Juli 1914, betreffend Brückenschlagübungen des Württembergischen Pionier-Bataillons Nr. 13 auf dem Rhein etwa 600 m oberhalb und etwa 300 m unterhalb der Rheinbrücken Straßburg—Kehl in der Zeit vom 23. Juli bis 1. August. — Teilweise abgeändert durch die Bekanntmachung vom 18. Juli 1914; innerhalb der angegebenen Zeitdauer trat eine zeitliche Ausdehnung der vollständigen Rhein-Überbrückungen ein.

9. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg vom 22. Juli 1914, betreffend Brückenschlagübungen des 1. Lothringischen Pionier-Bataillons Nr. 16 auf dem Rhein beim Übungsplatze des Pionier-Bataillons Nr. 14 (etwa 2,5 km oberhalb der Rheinbrücken Straßburg—Kehl) in der Zeit vom 10. bis 22. August. — Die Übungen haben infolge des Krieges nicht stattgefunden.
10. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg vom 27. Juli 1914, betreffend Übersetzübung mit anschließendem Brückenschlag über den Rhein durch die Pioniere des XV. Armeekorps am 7. August in der Gegend bei der Rheinbauwärterwohnung zu Rohrschollen bei Neuhof, das ist zwischen km 120,0 und 121,0 elsässisch. — Die Übungen fanden infolge des Krieges nicht statt.
11. Bekanntmachung der Verordnungen der kommandierenden Generale des XV. und XIV. Armeekorps vom 31. Juli 1914, betreffend unter anderem das Verbot der Schifffahrt auf dem Rhein oberhalb der Straßburger Eisenbahnbrücke und das Verbot der Schifffahrt bei Nebel und Dunkelheit unterhalb Straßburg (Gesetzblatt für Elsaß-Lothringen Seite 79 und 89).
12. Bekanntmachung der Verordnung des Gouverneurs von Straßburg vom 31. Juli 1914, betreffend das Verbot der Schifffahrt auf dem Rhein oberhalb der Straßburg—Kehler Eisenbahnbrücke und das Verbot der Schifffahrt auf dem ganzen Rhein im Befehlsbereich der Festung Straßburg bei Dunkelheit und bei Nebel.
13. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg vom 3. August 1914, betreffend Vorschriften über die Führung und Bemannung der Rheinschiffe während des Krieges (Ausstellung von Rheinschiffer-Notpatenten und zulässige Verminderung der Bemannungen).
14. Bekanntmachung des kommandierenden Generals des XV. Armeekorps, anfangs August 1914, betreffend Bestimmungen für den Verkehr mit Schiffen und Flößen auf dem Rhein längs des Gebietes von Elsaß-Lothringen im Korpsbezirk des XV. Armeekorps.
15. Bekanntmachung des Gouverneurs von Straßburg vom 7. August 1914, betreffend die freie Schifffahrt auf dem Rhein oberhalb der Straßburg—Kehler Eisenbahnbrücke für die Durchfuhr von Schiffen unter holländischer Flagge und Durchfuhr holländischer Waren auf deutschen Schiffen.
16. Bekanntmachung des Ministeriums für Elsaß-Lothringen vom 29. August 1914, betreffend Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Binnenschifffahrt auf dem Rhein usw. während der Zeit des mobilen Zustandes (Zentral- und Bezirksamtsblatt, Beiblatt Seite 337).
17. Mitteilung des Gouverneurs von Straßburg vom 18. September 1914, betreffend die völlige Freigabe der Schifffahrt auf dem Rhein oberhalb Straßburg.
18. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg und der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Offenburg und Karlsruhe vom 21. Dezember 1914, betreffend Vermessungen über den Rhein in der Strecke  $\frac{\text{km } 123,5 \text{ elsässisch}}{\text{km } 121,5 \text{ badisch}}$  bis  $\frac{\text{km } 165,2 \text{ elsässisch}}{\text{km } 163,4 \text{ badisch}}$  zwischen Straßburg—Kehl und Neuhäusel—Iffezheim mit an gespannten Drahtseilen angehängten Meßnachen in den Monaten Dezember 1914 und Januar 1915.

#### In Baden.

1. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 5. Januar 1914, die Übung der Pioniere des XV. Armeekorps auf dem Rhein in der Gegend vom Altenheimerhof (badisch km 113,0) an noch zu bestimmenden Tagen des Januar betreffend.

2. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 18., 21./22. April 1914, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau—Maximiliansau und Altlußheim—Speyer betreffend.
3. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 10. Mai 1914, die Schifffahrtssperre im Stichkanal des Rheinhafens zu Karlsruhe wegen Vornahme von Baggerungen betreffend.
4. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 12. Mai 1914, die Übung des Badischen Pionier-Bataillons Nr. 14 in Kehl auf dem Rhein am 16. Mai etwa 1200 m oberhalb der Schiffsbrücke Freistett—Gamsheim betreffend.
5. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 22. Mai 1914, die Übung des 2. Rheinischen Pionier-Bataillons Nr. 27 in Straßburg auf dem Rhein vom 2. Juni bis 11. Juli 1914 nächst unterhalb der Kehler Rheinbrücken betreffend.
6. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 16. Juni 1914, die Übung des Badischen Pionier-Bataillons Nr. 14 in Kehl auf dem Rhein am 6., 7., 11. und 13. Juli beim Übungsplatz, 2,5 km oberhalb der Kehler Rheinbrücken, am 16. und 17. Juli in der Höhe von Ichenheim, am 20., 21. und 22. Juli in der Höhe von Altenheim und am 24. Juli in der Höhe des Rheinwärterhauses Marlen betreffend.
7. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 19. Juni 1914, die Übung des 1. Elsässischen Pionier-Bataillons Nr. 15 in Straßburg auf dem Rhein vom 1. bis 10. Juli oberhalb und vom 11. bis 18. Juli unterhalb der Kehler Rheinbrücken betreffend.
8. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 25. Juni 1914, die Schifffahrtssperren im Stichkanal des Rheinhafens zu Karlsruhe anlässlich der Abhaltung einer Ruderregatta am 4./5. Juli 1914 betreffend.
9. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 3. Juli und 20. Juli 1914, die Übung des Württembergischen Pionier-Bataillons Nr. 13 in Ulm auf dem Rhein vom 23. Juli bis 1. August nächst unter- und oberhalb der Kehler Rheinbrücken betreffend.
10. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 20. und 28. Juli 1914, die Übung der Pioniere des XV. Armeekorps auf dem Rhein in der ersten Woche des Monats August in der Gegend der Bauhütte bei Marlen km 117,5 badisch betreffend.
11. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Offenburg vom 21. Juli 1914, die Übung des 1. Lothringischen Pionier-Bataillons Nr. 16 in Metz auf dem Rhein vom 10. bis 23. August beim Übungsplatz des Pionier-Bataillons Nr. 14 oberhalb der Kehler Rheinbrücken betreffend.
12. Bekanntmachung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern vom 1. August 1914, die Bemannung der Rheinschiffe im Mobilmachungsfall betreffend.
13. Verordnung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern vom 5. August 1914, die Erteilung der Rheinschifferpatente während der Zeit des mobilen Zustandes betreffend.
14. Bekanntmachung der Hafenkommendantur Mannheim vom 8. August 1914, den Schiffsverkehr auf der Wasserstraße des Rheins durch verdächtige Schiffe und bei Nachtzeit und Nebel betreffend.
15. Bekanntmachung der Hafenkommendantur Mannheim vom 10. August 1914, die Durchfahrt der Schiffe durch die Mannheimer Rheinbrücke betreffend.

16. Bekanntmachung der Hafenkommendantur Mannheim vom 13. August 1914, die Beachtung der Vorschriften des § 11 Absatz 5 der Hafenz Polizeiordnung für Mannheim betreffend.
17. Bekanntmachung der Hafenkommendantur Mannheim vom 14. August 1914, die Errichtung einer freifahrenden Dampfähre zwischen Mannheim—Ludwigshafen und der Gierähre unterhalb der Neckarmündung betreffend.
18. Bekanntmachung der Hafenkommendantur Mannheim vom 26. August 1914, die Fahrt der Talschiffe oberhalb der Mannheimer Rheinbrücke betreffend.
19. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 30. August 1914, den Schiffsverkehr im Wendepfatz des Rheinhafens zu Karlsruhe wegen Vornahme von Baggerungen betreffend.
20. Bekanntmachung der Hafenkommendantur Mannheim vom 16. September 1914, die Einstellung des Fährbetriebes der Gierähre unterhalb der Neckarmündung betreffend.
21. Verordnung des Großherzoglichen Ministeriums der Finanzen vom 13. Oktober 1914, die Polizeiordnung für den Hafen der Thyssenschen Handelsgesellschaft oberhalb Rheinau betreffend.
22. Bekanntmachung der Hafenkommendantur Mannheim und der Hafenkommendantur Ludwigshafen vom 16. Oktober 1914, die Durchfahrt der Schiffe durch die Mannheimer Rheinbrücke sowie das Stilliegen von Booten und Kähnen in der Nähe derselben betreffend.
23. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim, des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 19. Oktober 1914, den Schiffsverkehr an den Baggerstellen bei Philippsburg betreffend.
24. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 21., 25./26. November 1914, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau—Maximiliansau und Altlußheim—Speyer betreffend.
25. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim vom 22. Dezember 1914, die vom Stellvertretenden Generalkommando des VII. Armeekorps erlassenen Bestimmungen über den Rhein-Schiffverkehr über die deutsch-holländische Grenze betreffend.

#### In Bayern.

1. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 14. Mai 1914, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau—Maximiliansau und Altlußheim—Speyer betreffend.
2. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 15. Juni 1914, die Übungen des Königlichen 2. Pionier-Bataillons in Speyer zwischen Rheinhausen und der Koller Insel betreffend.
3. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 25. Juni 1914, die militärischen Übungen im Brückenschlag unterhalb der Germersheimer Schiffbrücke betreffend.
4. Bekanntmachung der Hafenkommendantur Mannheim und Ludwigshafen vom 16. Oktober 1914, das Stilliegen von Booten und Kähnen auf der Rheinstrecke oberhalb der Rheinbrücke während des Kriegszustandes betreffend.
5. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 19. Oktober 1914, den Schiffsverkehr in der Baggerstrecke unterhalb Rheinhausen betreffend.

6. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 24., 25. und 26. November 1914, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau und Maximiliansau und Altlußheim—Speyer betreffend.

#### In Hessen.

1. Bekanntmachung der Großherzoglichen Provinzialdirektion Rheinhessen vom 7. März 1914, die Erbauung einer Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim betreffend.
2. Bekanntmachung der Großherzoglichen Provinzialdirektion Rheinhessen vom 29. Mai 1914, die Erbauung einer Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim betreffend.
3. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 31. Juli 1914, betreffend den Verkehr mit Schiffen und Flößen auf dem Rhein innerhalb des Bezirks des XVIII. Armeekorps.
4. Verordnung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 31. Juli 1914, betreffend den Verkehr mit Schiffen und Flößen auf dem Rhein innerhalb des Bezirks des XVIII. Armeekorps.
5. Bekanntmachung des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 1. August 1914, betreffend die Bemannung und Führung der Schiffe auf dem Rhein unterhalb Straßburg während eines Kriegs.
6. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 2. August 1914, betreffend die Schifffahrt und Flößerei auf dem Rhein.
7. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 5. September 1914, betreffend die Schifffahrt und Flößerei auf dem Rhein.
8. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 8. Oktober 1914, betreffend die Schifffahrt und Flößerei auf dem Rhein.
9. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 6. November 1914, betreffend die Schifffahrt und Flößerei auf dem Rhein.
10. Bekanntmachung der Großherzoglichen Provinzialdirektion Rheinhessen vom 31. Dezember 1914, die Erbauung einer Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim betreffend.

#### In Preußen.

1. Polizeiverordnung des Königlichen Ministers für Handel und Gewerbe vom 8. Dezember 1913 zur Abänderung der Polizeiverordnung, betreffend die Beförderung gefährlicher Gegenstände mit Kauffahrteischiffen, vom 30. März 1912.
2. Bekanntmachung der Königlichen Oberzolldirektion zu Köln vom 3. Januar 1914, betreffend die Erklärung der Uferstrecke an der Nord- und Südseite des westlichen Teils des dem Zollhafen gegenüberliegenden Hauptbeckens sowie des Bergerhafens usw. zu Düsseldorf als allgemein zollamtlich erlaubte Lösch- und Ladeplätze.
3. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. Januar 1914, betreffend Erleichterungen für die Schifffahrt infolge Beseitigung der Rüstungen am linken Pfeiler Nr. 7 der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim, im rechtsseitigen Stromarm (Rüdesheimer Fahrwasser) für die Zeit bis zum 20. Februar 1914.
4. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. Januar 1914, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt durch Aufstellung der Montagerüstungen für den Überbau der zweiten festen Straßenbrücke über den Rhein bei Köln (Ersatz Schiffbrücke) während der Dauer des Brückenbaues.

5. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 31. Januar 1914, betreffend die Aufhebung der Bekanntmachung vom 11. Juni 1910 über das Verbot des Ankerns und Ankerschleppens im Rhein bei Andernach—Leutesdorf, Stromstation km 111,1 + 70 m.
6. Bekanntmachung der Königlichen Oberzolldirektion zu Cöln vom 16. Februar 1914, betreffend die Erklärung der Uferstrecke des Crefelder Hafens vor den Lagerhäusern der Firma Balth. Erlenwein & Co., G. m. b. H., als allgemein zollamtlich erlaubter Lösch- und Ladeplatz.
7. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. Februar 1914, betreffend kostenlose Zurverfügungstellung eines Lehrheizers für kleine Reedereien zur Verminderung der durch die Rheindampfer verursachten Rauchbelästigung sowie Herausgabe eines Merkblattes über die Ursachen der Rauchplage.
8. Bekanntmachung der Königlichen Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 28. Februar 1914, betreffend die Abänderung der Ausführungsvorschriften zu den Bundesratsbestimmungen vom 25. Juni 1908 über die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf deutschen Binnenwasserstraßen.
9. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. April 1914, betreffend den Tarif für das Werftgebiet der Stadt Hamborn.
10. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 8. April 1914, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt infolge Herstellung der Aufstellungsgerüste im rechtsseitigen Stromarm (Rüdesheimer Fahrwasser) für die neue Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim.
11. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. April 1914, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Erbauung der neuen Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel.
12. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 13. Mai 1914, betreffend Aufhebung der in der Bekanntmachung vom 30. April 1914 enthaltenen Bestimmungen und anderweite Regelung der Schifffahrt während der Erbauung der neuen Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel.
13. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 2. Juni 1914, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Dauer der Brückenschlagübungen des Kurhessischen Pionier-Bataillons Nr. 11 an der Insel Oberwerth, Stromstation km 87,5, in der Zeit vom 9. bis 22. Juni 1914.
14. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 8. Juni 1914, betreffend Verbot der Durchfahrt von Schiffen und Fahrzeugen durch die Mülheimer Rheinschiffbrücke während der Feier der sogenannten Mülheimer Gottestracht am 11. Juni 1914.
15. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. Juni 1914, betreffend Sperrung der Durchfahrt durch die Brückenbaustelle im rechtsseitigen Stromarm (Rüdesheimer Fahrwasser) der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim am 4. Juli 1914.
16. Bekanntmachung der Königlichen Oberzolldirektion zu Cöln vom 20. Juni 1914, betreffend die Überwachung des Schiffszollverkehrs innerhalb des Rheinstromgebiets von Düsseldorf bis Bingerbrück.
17. Bekanntmachung des Königlichen Regierungspräsidenten in Düsseldorf vom 15. Juli 1914, betreffend die Neubenennung einzelner Hafenteile des fiskalischen Duisburg-Ruhrorter Hafens.

18. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. Juli 1914, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Schwimmübungen mit Pferden
  - a) des Husaren-Regiments Königl. Wilhelm I. (1. Rhein.) Nr. 7 am 27. Juli 1914 bei Mondorf, Stromstation km 158,0;
  - b) des Kürassier-Regiments Graf Geßler (Rheinisches) Nr. 8 am 4. und 5. August 1914 bei Langel/Sürth, Stromstation km 173,3/5.
19. Bekanntmachung des kommandierenden Generals des VIII. Armeekorps vom 31. Juli 1914, betreffend die Einrichtung von Stromwachen auf dem Rhein im Bereiche des VIII. Armeekorps infolge der Erklärung des Kriegszustandes.
20. Bekanntmachung des kommandierenden Generals des VII. Armeekorps vom 31. Juli 1914, betreffend die Einrichtung von Stromwachen auf dem Rhein im Bereiche des VII. Armeekorps infolge der Erklärung des Kriegszustandes.
21. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 3. August 1914, betreffend
  - a) die Erteilung von Notpatenten an Rheinschiffer während des Krieges für den deutschen Rhein;
  - b) die Abänderung der Anweisung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 24. August 1906 über die Bemannung der Rheinschiffe für die Dauer des Krieges.
22. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 9. August 1914, betreffend die zeitweise Beschränkung der freien Durchfahrtshöhe durch Benutzung der Fahrstühle bei Vornahme von Arbeiten an der Straßenbrücke der Hohenzollernbrücke über den Rhein bei Cöln vom 10. August 1914 ab.
23. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 31. August 1914, betreffend die Beschränkung der Breite der den Rhein befahrenden Flöße während der Dauer des Krieges.
24. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 31. August 1914, betreffend die zeitweise Freigabe der Armierungsbrücke bei Cöln für den Fußgängerverkehr und entsprechende Sperrung der Brücke für den Schiffsverkehr.
25. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. September 1914, betreffend anderweite Festsetzung der Zeiten für die Schließung der Armierungsbrücke bei Cöln für die Schifffahrt.
26. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. September 1914, betreffend die zeitweise Beschränkung der freien Durchfahrtshöhe durch Benutzung der Fahrstühle zwecks Untersuchung der Eisenkonstruktion der Hohenzollernbrücke und der Südbrücke bei Cöln am 2., 3., 5. und 6. Oktober 1914.
27. Bekanntmachung des kommandierenden Generals des VIII. Armeekorps vom 7. Oktober 1914, betreffend Erleichterungen für die Schifffahrt auf dem Rhein im Bereich des VIII. Armeekorps, unter Aufhebung der entgegenstehenden Bestimmungen in der Bekanntmachung des kommandierenden Generals des VIII. Armeekorps vom 31. Juli 1914.
28. Bekanntmachung des kommandierenden Generals des VII. Armeekorps vom 23. Oktober 1914, betreffend Erleichterungen für die Schifffahrt auf dem Rhein im Bereiche des VII. Armeekorps.
29. Polizeiverordnung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 27. Oktober 1914, betreffend die Benutzung der Werftanlage des Kreises Moers unterhalb Orsoy.
30. Polizeiverordnung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 10. November 1914, betreffend die Benutzung der städtischen Werft- und Hafenanlagen bei Cöln.

31. Bekanntmachung der Königlichen Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 14. November 1914, betreffend den dritten Nachtrag zu dem Tarif über die in den staatlichen und städtischen Häfen des Gemeindebezirks Duisburg zu entrichtenden Verkehrsabgaben vom 7. August 1910.
32. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 21. November 1914, die Einteilung der Stromstrecke des Rheins von der preußisch-hessischen Landesgrenze bei Biebrich bis zur niederländischen Grenze für den Eiswacht- und Hochwasserdienst im Winter 1914/15 betreffend.
33. Bekanntmachung des kommandierenden Generals des VII. Armeekorps vom 27. November 1914, betreffend Bestimmungen für den Rhein-Schiffsverkehr über die deutsch-holländische Grenze.
34. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. Dezember 1914, betreffend zeitweise Beschränkung der freien Durchfahrthöhe durch Anbringung eines fahrbaren Hängegerüsts behufs Vornahme von Ausbesserungsarbeiten an der Rheinbrücke zwischen Bonn und Beuel vom 8. bis 22. Dezember 1914.
35. Bekanntmachung des kommandierenden Generals des VIII. Armeekorps vom 19. Dezember 1914, betreffend Erleichterung der Schifffahrt auf dem Rhein bei der Durchfahrt durch die Schiffbrücke bei Linz, unter Abänderung der Bekanntmachung des kommandierenden Generals des VIII. Armeekorps vom 7. Oktober 1914.
36. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 23. Dezember 1914, betreffend die Überspannung des linken Rheinarms bei der Insel Nonnenwerth, Stromstation km 139,06, durch eine Fernsprechleitung während der Dauer des Krieges.

#### In Niederland.

1. Verordnung des Gemeinderats von Schoonhoven vom 1. September 1914, betreffend die Erhebung von Schleusen-, Hafen- und Kaiegebühren (Inkraftsetzung 1. Januar 1915).

Anhang.

**Verzeichnis**  
der in den Rheinuferstaaten zurzeit bestehenden Rheinschiffabtrtsgerichte.

Staat	Berufungsgericht (Obergericht)	Gerichte I. Instanz	Bemerkungen
<b>Elsaß- Lothringen</b>	<b>Landgericht:</b> Straßburg	<b>Amtsgericht:</b> Lauterburg Bischweiler Schiltigheim Straßburg Illkirch Erstein Benfeld Markolsheim Neubreisach Ensisheim Mülhausen Sierenz Hünigen	
<b>Baden</b>	<b>Landgericht:</b> Mannheim	<b>Amtsgericht:</b> Mannheim Schwetzingen Philippsburg Karlsruhe Ettlingen Rastatt Bühl Kehl Offenburg Lahr Ettenheim Kenzingen Breisach Staufen Müllheim Lörrach	
<b>Bayern</b>	<b>Landgericht:</b> Frankenthal	<b>Amtsgericht:</b> Kandel Germersheim Speyer Ludwigshafen Frankenthal	

Staat	Berufungsgericht (Obergericht)	Gerichte I. Instanz	Bemerkungen
Hessen	Landgericht: Mainz	Amtsgericht: Mainz	
Preußen	Oberlandesgericht: Cöln	Amtsgericht: Wiesbaden Eltville Rüdesheim St. Goarshausen Boppard Coblenz Ehrenbreitstein Neuwied Andernach Sinzig Linz Cöln Mülheim a. Rh. Neuß Uerdingen Duisburg Duisburg-Ruhrort St. Goar Niederlahnstein Königswinter Bonn Düsseldorf Crefeld Rheinberg Wesel Xanten Emmerich	Für ihre Bezirke.  Für die Bezirke der Amtsgerichte zu St. Goar und Stromberg. Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Niederlahnstein und Braubach. Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Königswinter, Honnef und Siegburg und für den rechtsrheinischen Teil des Bezirks des Amtsgerichts zu Bonn. Für den linksrheinischen Teil seines Bezirks. Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Düsseldorf, Opladen, Gerresheim und Ratingen. Für seinen Bezirk und den zum Amtsgerichtsbezirk Uerdingen gehörigen Teil des Crefelder Hafens. Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Rheinberg und Mörs. Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Wesel und Dinslaken. Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Xanten, Goch und Cleve. Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Emmerich und Rees.

Staat	Berufungsgericht (Obergericht)	Gerichte I. Instanz	Bemerkungen
Niederland	Tribunal <sup>1)</sup> ): Arnhem Utrecht Tiel Dordrecht Rotterdam  Gerichtshof <sup>1)</sup> ): Arnhem 's Gravenhage Amsterdam	Kantongericht: Arnhem Wageningen Wijk bij Duurstede Elst Utrecht Vianen Schoonhoven Nijmegen Druten Tiel Zalt-Bommel Geldermalsen Gorinchem Sliedrecht Ridderkerk  Tribunal: Arnhem Utrecht Tiel Dordrecht Rotterdam	Für ihre Bezirke.

<sup>1)</sup> In zweiter Instanz entscheiden die Tribunale bei Berufung gegen Urteile der Kantongerichte, die Gerichtshöfe bei Berufung gegen erstinstanzliche Urteile der Tribunale.

## IV. Güterverkehr.

### A. Im allgemeinen.

Der in Beilage II<sup>a</sup> zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

1. den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen nach den amtlichen Aufzeichnungen daselbst;
2. den Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith;
3. den Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle in Emmerich<sup>1)</sup>.

In den wichtigeren deutschen Rheinhäfen:

- |   |                    |                             |
|---|--------------------|-----------------------------|
| 1. Straßburg,                           | 14. Biebrich,      | 26. Reisholz,               |
| 2. Kehl,                                | 15. Schierstein,   | 27. Neuß,                   |
| 3. Lauterburg,                          | 16. Budenheim,     | 28. Düsseldorf,             |
| 4. Karlsruhe,                           | 17. Bingen,        | 29. Crefeld,                |
| 5. Speyer,                              | 18. Oberlahnstein, | 30. Uerdingen,              |
| 6. Mannheim mit Rheinau <sup>2)</sup> , | 19. Coblenz,       | 31. Rheinhausen,            |
| 7. Ludwigshafen,                        | 20. Beuel,         | 32. Duisburg,               |
| 8. Worms,                               | 21. Bonn,          | 33. Homberg <sup>3)</sup> , |
| 9. Gernsheim,                           | 22. Wesseling,     | 34. Alsum mit Schwelgern,   |
| 10. Nierstein,                          | 23. Cöln,          | 35. Walsum,                 |
| 11. Weisenau,                           | 24. Mülheim,       | 36. Rheinberg,              |
| 12. Gustavsburg,                        | 25. Leverkusen,    | 37. Wesel                   |
| 13. Mainz,                              |                    |                             |

wird der Güterverkehr, geschieden in Zufuhr und Abfuhr, beides wieder getrennt nach Berg- und Talfahrt, angeschrieben.

Nach Beilage II<sup>a</sup> Summe I betrug in den 37 wichtigeren deutschen Rheinhäfen

	1914	1913		
die Zufuhr . . .	26 836 127 <sup>5</sup> t	36 241 601 <sup>4</sup> t	mithin 1914 weniger	9 405 473 <sup>6</sup> t
„ Abfuhr . . .	24 686 327 <sup>5</sup> t	30 049 742 <sup>1</sup> t	„ 1914 „	5 363 414 <sup>6</sup> t
Zusammen	51 522 455 t <sup>4)</sup>	66 291 343 <sup>5</sup> t	mithin 1914 weniger	14 768 888 <sup>5</sup> t <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Die Königlich Preussische Zollstelle in Emmerich schreibt seit 1913 wieder den gesamten Rhein-See-Verkehr an. Diese Anschreibungen konnten deshalb wieder, wie es in den früheren Jahresberichten bis 1911 der Fall war, in die Beilage II<sup>a</sup> aufgenommen und den Vergleichen zugrund gelegt werden.

<sup>2)</sup> Hier sind zum erstenmal die Verkehrsangaben des in der Gem. Mannheim liegenden und zum Rheinauhafen zählenden Privathafen der Thyssenschen Handelsgesellschaft mitaufgenommen.

<sup>3)</sup> Umfaßt den Verkehr, der unter der Ortsbezeichnung Homberg, Essenberg und Hafen Rheinpreußen angemeldet wurde.

<sup>4)</sup> In diesen Angaben ist erstmals der Umschlagsverkehr von Hauptschiff zu Hauptschiff mitenthalten. Dieser Verkehr ist namentlich in den Häfen zu Mannheim und Ludwigshafen bedeutend, er betrug in Mannheim 913 841 t und in Ludwigshafen 57 920 t, zusammen 971 761 t. Bei den Vergleichen mit dem Vorjahr wurde dieser Verkehr nicht berücksichtigt, sondern an dem Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen der Betrag von 971 761 t abgesetzt, also nur der Gesamtverkehr mit 50 550 694 t dem Vergleich zugrund gelegt.

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 26,0 % gegen 8,3 % Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 17,8 % gegen 13,9 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 22,3 %, gegen 10,8 % Zunahme im Vorjahr.

Die Zufuhr und Abfuhr wird wieder getrennt in Berg- und Talverkehr angeschrieben.

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1914	1913		
der Verkehr zu Berg	31 745 025 <sub>5</sub> t	41 412 084 <sub>4</sub> t	mithin 1914 weniger	9 667 058 <sub>9</sub> t
" " zu Tal	19 777 429 <sub>5</sub> t	24 879 259 <sub>1</sub> t	" 1914 "	5 101 829 <sub>6</sub> t

Zusammen 51 522 455 t<sup>1)</sup> 66 291 343<sub>5</sub> t mithin 1914 weniger 14 768 888<sub>5</sub> t<sup>2)</sup>  
mithin in der Richtung zu Berg 23,3 %, in der Richtung zu Tal 20,1 % Abnahme, gegen 11,0 % und 10,4 % Zunahme im Vorjahr.

In den minderwichtigen deutschen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis für jeden Uferstaat in einer Summe mitgeteilt.

Dieser Verkehr betrug im Berichtsjahr nach Beilage II<sup>a</sup> Ziffer II:

38. in Elsaß-Lothringen . . . . .	6 742 t
39. " Baden . . . . .	47 008 t
40. " Bayern . . . . .	15 479 t
41. " Hessen . . . . .	100 270 t
42. " Preußen . . . . .	503 518 t
Zusammen 1914	673 017 t
gegen 1913	1 096 521 <sub>2</sub> t

Sonach gegen das Vorjahr 423 504<sub>2</sub> t oder 38,7 % Abnahme, gegenüber 18,1 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage II<sup>a</sup>, Summe 1 im Berichtsjahr 52 195 472 t<sup>3)</sup>

im Vorjahr 67 387 864<sub>7</sub> t

mithin in 1914 weniger 15 192 392<sub>7</sub> t<sup>4)</sup>,

also ergibt sich eine Abnahme von 22,5 %, gegen 10,1 % Zunahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde usw. 3, Rindvieh usw. 92, Schweine usw. 275 und Geflügel usw. 376 Stück.

Von den nachstehenden niederländischen und belgischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem deutschen Rhein von der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith angeschrieben:

43. Nijmegen,	48. Arnheim,	53. Vreeswijk,
44. Tiel,	49. Wageningen,	54. Rotterdam,
45. Zalt-Bommel,	50. Wijk bij Duurstede,	55. Amsterdam,
46. Gorinchem,	51. Culemborg,	56. andere niederländische und
47. Dordrecht,	52. Vianen,	57. belgische Häfen;

es betrug nach Beilage II<sup>a</sup> Summe 2

die Zufuhr vom deutschen Rhein her	1914	1913		
Rhein her . . . . .	13 136 364 t	17 424 937 t	mithin 1914 weniger	4 288 573 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	12 258 939 <sub>5</sub> t	19 589 581 <sub>5</sub> t	" 1914 "	7 330 642 t
Zusammen	25 395 303 <sub>5</sub> t	37 014 518 <sub>5</sub> t	mithin 1914 weniger	11 619 215 t

<sup>1)</sup> Ohne den Umschlagsverkehr von Schiff zu Schiff 50550694 t.

<sup>2)</sup> " " " " " " " " 15740649<sub>5</sub> t weniger.

<sup>3)</sup> " " " " " " " " 51223711 t.

<sup>4)</sup> " " " " " " " " 16164153<sub>7</sub> t oder 23,9 % weniger.

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 31,4% gegen 8,4% Zunahme im Vorjahr; in der Zufuhr vom deutschen Rhein hat der Verkehr 24,6%, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 32,3% abgenommen, gegen 12,2% und 5,2% Zunahme im Vorjahr.

Von den nachstehenden überseeischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-Seeverkehr) von der Königlich Preussischen Zollstelle in Emmerich auf-

gezeichnet:	58. Bremen,	62. Königsberg,
	59. Hamburg,	63. andere deutsche Häfen,
	60. Stettin,	64. englische Häfen und
	61. Danzig,	65. russische und andere Häfen;

es betrug nach Beilage II<sup>a</sup> Summe 3

	<b>1914</b>	<b>1913</b>	
die Zufuhr vom deutschen Rhein her . . . . .	210 817 t	290 133 t <sup>1)</sup>	mithin 1914 weniger 79 316 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	155 200 t	224 997 t	" 1914 " 69 797 t
Zusammen	366 017 t	515 130 t	mithin 1914 weniger 149 113 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 27,3%, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 31,0%, im ganzen um 28,9% abgenommen, gegen 8,2%, 7,0% und 7,7% Zunahme im Vorjahr.

Der Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) betrug nach Beilage II<sup>a</sup> Summe 4:

	<b>1914</b>	<b>1913</b>	
Zufuhr vom deutschen Rhein her . . . . .	13 347 181 t	17 715 070 t	mithin 1914 weniger 4 367 889 t
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	12 414 139 t	19 814 579 t	" 1914 " 7 400 439 t
Zusammen	25 761 320 t <sup>2)</sup>	37 529 649 t	mithin 1914 weniger 11 768 328 t

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 31,3% gegen 8,4% Zunahme im Vorjahr; die Abnahme in der Zufuhr beträgt 24,7%, in der Abfuhr 37,4%, gegen 8,4% und 10,9% Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen,

belgischen und überseeischen Häfen mit . . . . .	25 761 320 t
den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit . . . . .	52 195 472 t
so ergibt sich im Jahr 1914 als <b>Gesamthafenverkehr</b>	<b>77 956 792 t</b>
gegen 1913	104 917 513 t
Sonach 1914 weniger	26 960 721 t
oder bei Ausscheiden des Umschlagverkehrs in 1914 von Schiff zu Schiff mit	971 761 t
gegen das Vorjahr weniger	<b>27 932 482 t</b> <b>oder 26,6%</b>

<sup>1)</sup> Für 1913 ist der Verkehr nach den Anschreibungen in Lobith eingesetzt, die 39 748 t weniger betragen haben als in Emmerich.

<sup>2)</sup> Zieht man bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze die Anschreibungen der beiden Zollstellen in Emmerich und Lobith (Beilage III<sup>b</sup> und IV<sup>b</sup>) in Betracht, so erhält man das nachstehende Ergebnis:

	<b>Zufuhr vom deutschen Rhein</b>	<b>Abfuhr nach dem deutschen Rhein</b>	<b>Gesamtverkehr</b>
Aufzeichnungen in Emmerich . . . . .	13 267 790 t	12 470 267 t	25 738 057 t
Aufzeichnungen in Lobith . . . . .	13 341 992 t	12 413 954 t	25 755 946 t
In Emmerich	{ mehr	56 313 t	—
	{ weniger	74 202 t	17 889 t

Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstrecke nach dem Rhein bzw. Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 53 345 Tonnen.

Der in Beilage II<sup>b</sup> zusammengestellte

Durchgangs-Verkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen  
und Seitenkanälen des deutschen Rheins betrug im Berichts-  
jahr . . . . . 2 986 006 t

hierzu der Gesamthafenverkehr mit 77 956 792 t

mithin **Gesamtverkehr auf dem Rhein** 80 942 798 t

oder gegen das Vorjahr mit 109 181 065 t **weniger 28 238 267 t = 25,9 %**.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1914 ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

#### Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Gesamthafenverkehr Tonnen	Verkehr von und nach Nebenflüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
				Tonnen	%
1909	70 872 424 <sub>z</sub>	3 480 552 <sub>z</sub>	74 352 977	+ 5 783 414	8,4
1910	81 172 717 <sub>z</sub>	3 870 067 <sub>z</sub>	85 042 785	+ 10 689 808	14,4
1911	85 314 318 <sub>z</sub>	3 864 776 <sub>z</sub>	89 179 095	+ 4 136 310	4,9
1912	95 810 941 <sub>z</sub>	4 088 264	99 899 205 <sub>z</sub>	+ 10 723 460 <sub>z</sub>	12,0
1913	104 917 513 <sub>z</sub>	4 263 552	109 181 065 <sub>z</sub>	+ 9 281 860 <sub>z</sub>	9,3
Durchschnitt					
1909—1913	87 617 583	3 913 443	91 531 026	+ 8 122 971	10
1914	77 956 792 <sub>z</sub>	2 986 006	80 942 798 <sub>z</sub>	— 28 238 267 <sub>z</sub>	26
1914   mehr gegen 1909/13   weniger	— 9 660 790 <sub>z</sub>	— 927 437	— 10 588 227 <sub>z</sub>	— — 36 361 238 <sub>z</sub>	— —

Über die Art der Anschreibungen des Verkehrs ist noch folgendes zu bemerken:

Von 1882 bis zum Jahresschluß 1908 war in den Beilagen III<sup>a</sup> und III<sup>b</sup> (Zufuhr), IV<sup>a</sup> und IV<sup>b</sup> (Abfuhr) sowie III<sup>c</sup> und IV<sup>c</sup> (Durchfuhr) die Übersicht der einzelnen Verkehrsgegenstände, die in den jeweils am Eingang dieses Abschnitts aufgeführten deutschen Häfen sowie im Verkehr der dort genannten niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit dem deutschen Rhein verschifft wurden — geschieden nach den 62 auf den deutschen Wasserstraßen zur Anschreibung gelangenden Artikeln — zusammengestellt.

Seit dem 1. Januar 1909 wird der Verkehr in den wichtigeren Häfen, an den Durchgangsstellen der Nebenflüsse und Seitenkanäle des deutschen Rheins und an den beiden Grenzzollstellen, getrennt nach Zufuhr und Abfuhr, nach dem neuen Güterverzeichnis angeschrieben, das durch Beschluß des Bundesrats vom 25. Juni 1908 für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen mit Wirkung vom 1. Januar 1909 eingeführt wurde. Die Ergebnisse dieser Anschreibungen werden in den Beilagen III<sup>a</sup>, III<sup>b</sup>, III<sup>c</sup>, IV<sup>a</sup>, IV<sup>b</sup> und IV<sup>c</sup> mitgeteilt. An den minderwichtigen Ladeplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird aber nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis in Beilage II<sup>a</sup> summarisch für jeden Uferstaat angegeben. Das neue Güterverzeichnis mit 76 Güterklassen (Beilage VIII) ist das für die Statistik des deutschen Eisenbahnverkehrs maßgebende; doch sind für den Wasserstraßenverkehr die Güterklassen noch vielfach in Unterklassen getrennt, so daß tatsächlich die Anschreibung der Güter nach 138 Artikeln getrennt erfolgt. Da es nicht angängig war, die umfangreicheren Bezeichnungen einzelner Klassen des

Güterverzeichnisses in den genannten Beilagen vollständig abzudrucken, sind in den betreffenden Spalten teilweise nur charakteristische Stichworte angegeben.

In Übereinstimmung mit den obigen Vorschriften für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen wird bei den Anschreibungen das Gewicht auf halbe Tonnen derart abgerundet, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtladung von weniger als 500 Kilogramm ( $\frac{1}{2}$  Tonne) findet eine Anschreibung der Güter nicht statt.

Ausgeschlossen von der Anschreibung bleiben:

1. die Fahrten von Fahrzeugen, die zum Fischfang, zu Baggerarbeiten und Strombauten oder sonst zu einem anderen Zweck als zur Vermittlung des Güter- und Personenverkehrs zwischen zwei oder mehreren verschiedenen Uferplätzen ein- und ausgehen;
2. die Fahrten der Fähranstalten;
3. die Leichterungen;
4. der Verkehr zwischen den Häfen, Lösch- und Ladestellen derselben Gemeinde und zwischen denen mehrerer Gemeinden, die als wirtschaftliche Einheit anzusehen sind (sogenannter Nahverkehr).

Der Ausschluß von der Anschreibung erstreckt sich dagegen nicht auf die Fahrten von Fahrzeugen, die Baggergut oder Baustoffe zu Strombauten (Steine, Faschinen, Kies, Sand und dergleichen) führen, sofern diese Güter Gegenstand des Handels sind.

Bei der Umrechnung des Floßholzes in Gewicht ist ein Festmeter anzunehmen:

bei hartem Holz zu 0,8 Tonnen, bei weichem Holz zu 0,6 Tonnen.

Durch Erlaß des Herrn Reichskanzlers vom 18. November 1913 sind mit Wirkung vom 1. Januar 1914 für die deutsche Binnenschiffahrtsstatistik folgende Änderungen eingeführt:

1. Die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff werden angeschrieben.
2. Personenschiffe, die keinerlei Güterladung führen, werden nicht mehr angeschrieben.
3. Unbeladene Schlepper, Tau- und Kettenschiffe werden nicht mehr angeschrieben.
4. An den Schleusen der Nebenflüsse werden die Flaggen nicht mehr angeschrieben.

Diese Änderungen sind auch im Jahresbericht der Zentral-Kommission für 1914 erstmals durchgeführt.

## B. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen.

### I. Wichtigere Häfen.

#### 1. Hafen zu Straßburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	1 310 063	1 589	1 311 652	19 417	244 855	264 272	1 575 924
1913	1 653 283	2 247	1 655 530	25 121	307 659	332 780	1 988 310
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	343 220	658	343 878	5 704	62 804	68 508	412 386

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,8%, in der Abfuhr um 20,6%, im ganzen um 20,7% abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr ist insbesondere durch den gegen das Vorjahr außerordentlich geringen Getreideverkehr (222 054 t weniger) und den geringeren Kohlen-, Brikett- und Koksverkehr (70 303 t weniger) verursacht worden.

Die Zufuhr bestand in 1914 (in 1913) hauptsächlich in: 1368 t (1846 t) roher Baumwolle, 1534 t (4561 t) Blei, 4976 t (6819 t) Borke und Gerbstoffen, 62 909 t (69 729 t) Braunkohlenbriketts, 4831 t (394 t) Zement, 2903 t (3744 t) Chemikalien und Drogen, 3753 t (5248 t) phosphorsaurem Kalk, 6419 t (4542 t) Roheisen aller Art, 880 t (2956 t) Eisenbahnschienen usw., 1104 t (1055 t) eisernen Achsen usw., 580 t (1230 t) Maschinen und Maschinenteilen, 2451 t (2143 t) eisernen Röhren und Säulen, 941 t (3392 t) Tonerde, auch Chinaclay, 325 t (1197 t) sonstigen Erden, 229 973 t (409 926 t) Weizen, 2709 t (1955 t) Roggen, 41 364 t (58 925 t) Hafer, 6369 t (8081 t) Gerste, 3080 t (5988 t) Hülsenfrüchten, 9524 t (28 687 t) Mais, 1657 t (3087 t) Lein- und Ölsamen, 245 t (1508 t) Häute, Felle usw., 8964 t (14 004 t) außereuropäischen Hölzern, 733 t (1574 t) Holzzeugmasse usw., 3041 t (6309 t) Jute, 3904 t (4211 t) Kaffee und Kakao, 30 823 t (30 180 t) Weizenmehl, 707 t (1022 t) Roggenmehl, 1317 t (1936 t) Obst, frischem und getrocknetem, 5340 t (7547 t) Ölen, Fetten usw., 419 t (1067 t) Ölkuchen usw., 12 472 t (24 225 t) Petroleum und anderen Mineralölen, 3212 t (2101 t) Reis, 2166 t (2471 t) Soda, kalzinierter, 6368 t (9177 t) Stärke usw., 742 595 t (784 900 t) Steinkohlen, 3575 t (2697 t) Steinkohlenbriketts, 55 203 t (77 259 t) Steinkohlenkoks, 1624 t (1281 t) Tabak, 3766 t (4560 t) Teer, Asphalt, 2668 t (1750 t) Wolle aller Art, 1007 t (1321 t) Zink, 1875 t (2295 t) rohem Zucker, 10 472 t (14 355 t) Verbrauchszucker.

Die Abnahme in der Abfuhr ist hauptsächlich auf die Minderverfrachtung von Kalisalz (10 061 t weniger), Luppen von Schweißisen usw. (48 472 t weniger), roher Soda (14 253 t weniger) und von Steinkohlen (8046 t weniger) zurückzuführen.

Die Abfuhr bestand in 1914 (in 1913) insbesondere in: 677 t (1297 t) Blei, 3452 t (1449 t) Zement, 3510 t (4341 t) Chemikalien und Drogen, 61 121 t (71 182 t) Kalisalzen zum Düngen, 3358 t (5484 t) phosphorsaurem Kalk, 6594 t (2809 t) Roheisen aller Art, 38 067 t (86 540 t) Luppen von Schweißisen usw., 22 632 t (10 559 t) Eisen- und Stahlbruch, 1340 t (520 t) eisernen Röhren und Säulen, 1075 t (2048 t) unedlen Metallen, hauptsächlich Aluminium, 5287 t (6430 t) Eisenerz, 2737 t (546 t) Schlacken zur Verhüttung, 5323 t (7642 t) kondensierter Milch, auch Speck, 13 532 t (808 t) Weizen, 4450 t (44 t) Hafer, 6345 t (1892 t) Gerste, 2329 t (2941 t) hölzernen Eisenbahnschwellen, 28 308 t (36 209 t) europäischem weichem Schnittholz, 961 t (5127 t) Kalk, Kalksteinen zum Brennen, 3262 t (—) Kleie, 2329 t (2886 t) Ölen, Fetten usw., 2260 t (3004 t) Papier usw., 21 084 t (35 337 t) roher Soda usw., 921 t (1213 t) Stärke usw., 4038 t (12 085 t) Steinkohlen, 2275 t (8803 t) Pech und Asphalt, 1412 t (1447 t) Tonwaren usw., 1207 t (1735 t) Wein.

In dem oben dargestellten Gesamtergebnis des Verkehrs sind nicht enthalten die im sogenannten Nahverkehr (vgl. Seite 66 Ziff. 4) im Gemeindebezirk Straßburg zur Ausladung gelangten 8503 t Kies und Sand (im Vorjahr 27 263 t) aus dem Rhein und dem Kleinen Rhein.

## 2. Hafen zu Kehl.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	358 143	4952	363 095	820	74 757	75 577	438 672
1913	428 790	9977	438 768	198	71 072	71 271	510 039
Mithin 1914	mehr	—	—	621	3 684	4 306	—
	weniger	70 647	5025	—	—	—	71 367

5\*

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,2% ab-, in der Abfuhr um 6,0% zu-, im ganzen um 14,0% abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr hat ihre Ursache lediglich in den durch den Krieg hervorgerufenen Verhältnissen. Besonders stark betroffen wurde der Hauptartikel Getreide. Auf ihn allein entfällt ein Ausfall von 79 902 t. Schon im ersten Halbjahr war die Getreidezufuhr nicht besonders stark und mit Beginn des Krieges blieb sie ganz aus. Zugenommen hat die Zufuhr an Brennstoffen (Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Braunkohlenbriketts) um 25 255 t, an ausländischen Hölzern um 2300 t und an Zement um 5400 t. Dieser Artikel kam namentlich in den ersten Kriegsmonaten an. Alle anderen Hauptgüterarten haben mehr oder weniger große Ausfälle erlitten.

Der Talverkehr hat nicht nur die vorjährige Höhe erreicht, sondern diese um 4306 t überstiegen. Zunahmen haben aufzuweisen: Zement 3500 t, Schwefelkiesabbrände 2700 t, Asphalt 4700 t, kondensierte Milch 1692 t und Getreide 7800 t.

### 3. Hafen zu Lauterburg.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1914	222 008	—	222 008	190	1 397	1 587	223 595
1913	295 404	—	295 404	—	1 050	1 050	296 454
Mithin 1914							
{ mehr	—	—	—	190	347	537	—
{ weniger	73 396	—	73 396	—	—	—	72 859

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,8% ab-, in der Abfuhr um 51,1% zu-, im ganzen um 24,6% abgenommen.

Der Rückgang in der Zufuhr ist durch den verminderten Verkehr an Steinkohlen usw. hervorgerufen worden. Die Zufuhr bestand im Jahr 1914 (1913) in 8571<sub>5</sub> t (9031<sub>5</sub> t) Braunkohlenbriketts, 2825 t (315 t) Kies, Koksasche zum Anschütten, 174 574 t (255 500 t) Steinkohlen, 180 t (525 t) Steinkohlenbriketts und 35 677<sub>5</sub> t (30 032<sub>5</sub> t) Steinkohlenkoks.

Die Abfuhr war ebenso unbedeutend wie im Vorjahr. Sie betrug 1397 t europäisches Grubenholz (gegen 402<sub>5</sub> t in 1913 und 540 t europäisches hartes Rundholz), 140 t Steinkohlen und 50 t Steinkohlenkoks.

### 4. Hafen zu Karlsruhe.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1914	954 641	23 264	977 905	6055	232 708	238 758	1 216 663
1913	1 180 615	30 688 <sub>5</sub>	1 211 303 <sub>5</sub>	3077 <sub>5</sub>	263 176	266 253 <sub>5</sub>	1 477 557
Mithin 1914							
{ mehr	—	—	—	2977 <sub>5</sub>	—	—	—
{ weniger	225 974	7 424 <sub>5</sub>	233 398 <sub>5</sub>	—	30 473	27 495 <sub>5</sub>	260 894

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,3%, in der Abfuhr um 10,3%, im ganzen um 17,7% abgenommen.

Eine Abnahme von mehr als 17,7 % (Abnahme des Gesamtverkehrs) ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Braunkohlenbriketts . . . . .	um 44 845 t
„ Roheisen . . . . .	„ 17 279 t
„ Kies, Sand und Erde . . . . .	„ 28 787 t
„ Getreide . . . . .	„ 26 210 t
„ Holz . . . . .	„ 9 844 t
„ Ölen und Fetten . . . . .	„ 1 315 t

B. In der Abfuhr:

bei Papier . . . . .	um 4 317 t
----------------------	------------

Dagegen ist eine Zunahme zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei verarbeitetem Eisen . . . . .	um 2 237 t
„ Steinen aller Art . . . . .	„ 7 932 t
„ Koks . . . . .	„ 11 677 t

B. In der Abfuhr:

bei Bruch Eisen aller Art . . . . .	um 3 196 t
-------------------------------------	------------

Die geringeren Leistungen der Gruben, Zechen und Hütten während der Kriegszeit sind die Ursache der größeren Abnahme bei Braunkohlenbriketts und Roheisen, die Einstellung des Seeverkehrs hat die Verkehrsverminderung bei Getreide, Holz, Ölen, Fetten zur Folge gehabt und durch fast gänzliche Einstellung der Bautätigkeit fand in den letzten Monaten des Betriebsjahres kein Absatz von Kies statt.

Bei Kriegsbeginn ist der Stückgutverkehr eingestellt und erst lange Zeit nachher wieder aufgenommen worden, weshalb die Papiersendungen eine zeitlang der Schifffahrt verloren gingen.

Die Zunahme des Verkehrs bei Steinen ist auf den Bedarf von Pflastersteinen anlässlich der Herstellung des vierten Hafenbeckens und die bei Koks auf die vermehrte Verwendung desselben an Stelle von Kohlen zurückzuführen.

Vom gesamten Hafenverkehr entfallen: auf Steinkohlen, Koks und Briketts rund 59 %, auf Holz rund 17 %, auf Getreide, Ölsaaten und Ölfrüchte rund 8 %.

Der Nahverkehr mit 5120 t ist in obigen Angaben inbegriffen.

5. Hafen zu Speyer.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
	t	t	t	t	t	t	t
1914	43 548	14 510	58 058	130	12 326	12 456	70 515
1913	47 025	18 255	65 280	1 363	15 202	16 565	81 845
Mithin 1914							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	3 476	3 745	7 221	1 233	2 875	4 108	11 330

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,1 %, in der Abfuhr um 24,8 %, im ganzen um 13,9 % abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Erde und Steinkohlen.

Die Abnahme der Abfuhr bestand hauptsächlich in Eisenbahnschwellen, Mauersteinen und Steinkohlen.

#### 6. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.<sup>1)</sup>

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	5 149 356	489 947	5 639 303	266 839	836 512	1 103 351	6 742 654
Hierin sind erstmals inbegriffen die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff. Diese betragen:							
	191 994	269 808	461 802	180 026	272 013	452 039	913 841
Ohne diese Umladungen beträgt der Güterverkehr:							
1914	4 957 362	220 139	5 177 501	86 813	564 499	651 312	5 828 813
1913	6 289 274	273 464	6 562 738	94 440	740 036	834 476	7 397 215
Mithin 1914	{ mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	1 331 912	53 325	1 385 237	7 627	175 537	183 164	1 568 402

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,1 %, in der Abfuhr um 22,0 %, im ganzen um 21,2 % abgenommen.

Rheinau wurde am 1. Januar 1913 Mannheim eingemeindet. In den Beilagen IIa, IIIa, IVa, Va und VIa, ebenso in dem vorstehenden Text sind deshalb die Verkehrsangaben für beide Häfen zusammen angegeben. Zu Vergleichszwecken werden nachstehend die Verkehrssummen nochmals für den Hafen zu Rheinau und anschließend die Verkehrssummen für die beiden Häfen getrennt mitgeteilt.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
a) einschließlich der Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:							
1914	1 767 906	3776	1 771 682	16 470	39 111	55 581	1 827 263
b) ohne die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:							
1914	1 767 306	3776	1 771 082	15 870	39 111	54 981	1 826 063
1913	1 823 858	4164	1 828 022	15 844	32 679	48 523	1 876 545
Mithin 1914	{ mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	56 552	388	56 940	—	6 432	6 458	50 482

<sup>1)</sup> Hier sind zum erstenmal die Verkehrsangaben des in der Gemarkung Mannheim liegenden und zum Rheinauhafen zählenden Privathafen der Thyssenschen Handelsgesellschaft mitaufgenommen.

In Rheinau hat der Verkehr sonach in der Zufuhr um 3,1% ab-, in der Abfuhr um 13,3% zu-, im ganzen um 2,7% abgenommen.

H a f e n zu	Gesamtverkehr		Z u f u h r				A b f u h r			
	1914 t	1913 t	1914			1913 zu- sammen t	1914			1913 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Rheinau . . . .	1 827 263	1 876 545	1 767 906	3 776	1 771 682	1 828 022	16 470	39 111	55 581	48 523
Mannheim . . . .	4 915 391	5 520 679	3 381 450	486 171	3 867 621	4 734 716	250 369	797 401	1 047 770	785 953
Zusammen	6 742 654	7 397 214	5 149 356	489 947	5 639 303	6 562 738	266 839	836 512	1 103 351	834 476

Im einzelnen wird zu der Verkehrsbewegung mitgeteilt:

a) Rheinau. Die Minderzufuhr entfällt hauptsächlich auf folgende Güter: Chilisalpeter 2255 t, Roheisen 1138 t, Kies 9359 t, Leinsaat 1980 t, Steinkohlen 142 826 t, Rohzucker 10 001 t, Pflastersteine 3131 t.

Durch den fast ausschließlich günstigen Wasserstand konnten die Steinkohlenschiffe, ohne hier zu leichtern, nach den oberrheinischen Häfen gebracht werden.

Dieser Abnahme steht eine Mehrzufuhr bei den nachfolgend verzeichneten Gütern gegenüber: Braunkohlenbriketts 55 883 t, Superphosphat 3072 t, Pech 5436 t.

Die Mehrzufuhr an Braunkohlenbriketts ist darauf zurückzuführen, daß sich dieser Brennstoff seiner Billigkeit wegen immer mehr einbürgert.

Zu Tal wurden weniger abgeführt: Kunstdünger 710 t, Schwefelkiesabbrände 4077 t, Steinkohlen 2378 t.

Dagegen mehr: Zement 11 546 t, Bisulfat 1370 t.

b) Mannheim. Düngemittel aller Art. Zufuhr 46 913 t (— 9765); Abfuhr 4213 t (+ 2402 t).

Die Abnahme in der Zufuhr, bei der hauptsächlich Chilesalpeter und phosphorsaure Kalk in Betracht kommen, ist auf die Unterbindung der Einfuhr infolge des Kriegs zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr erklärt sich daraus, daß die vorhandenen Lagervorräte zur Befriedigung des durch den Krieg gesteigerten Bedarfs zum Versand gekommen sind.

Lumpen aller Art. Zufuhr 3218 t (+ 862 t); Abfuhr 13 128 t (+ 1351 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen, der es ermöglichte, daß größere Mengen, die sonst mit der Eisenbahn befördert wurden, zu Wasser angekommen oder versandt worden sind.

Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 33 072 t (— 16 131 t); Abfuhr 13 510 t (+ 6030 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß infolge des Krieges die Einfuhr aus den feindlichen Staaten ganz ausgefallen ist; die Mehrabfuhr dagegen findet darin ihre Erklärung, daß noch größere Bestände an Roh- und Brucheisen auf Lager waren, die zur Deckung des durch den Krieg erhöhten Bedarfs Verwendung fanden.

Andere unedle Metalle, roh oder als Bruch. Zufuhr 21 011 t (— 5960 t); Abfuhr 5221 t (— 2259 t).

Die Abnahme in der Zufuhr und demgemäß auch in der Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 62 751 t (— 119 t); Abfuhr 32 743 t (— 5334 t).  
Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

Zement, Traß und Kalk. Zufuhr 72 854 t (— 36 880 t); Abfuhr 83 740 t (— 28 346 t).

Die verminderte Zufuhr ist auf den Krieg und das dadurch bedingte Fehlen an Arbeitskräften und Aufträgen zurückzuführen. Der gleiche Grund spricht auch teilweise für den Rückgang in der Abfuhr; teilweise dürfte er auch darauf zurückzuführen sein, daß die Portlandzementwerke Heidelberg in neuerer Zeit größere Mengen Zement in Rheinau verladen, die dem hiesigen Hafenverkehr entgehen.

Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 146 809 t (— 56 151 t); Abfuhr 3375 t (+ 1538 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist auf die geringe Bautätigkeit zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist eine Folge des günstigen Wasserstandes und größeren Nachfrage.

Weizen und Spelz. Zufuhr 368 189 t (— 176 547 t); Abfuhr 61 623 t (+ 45 628 t).

Roggen. Zufuhr 6369 t (— 10 917 t); Abfuhr 1921 t (+ 1120 t).

Hafer. Zufuhr 42 895 t (— 27 344 t); Abfuhr 17 274 t (+ 8225 t).

Gerste. Zufuhr 31 607 t (— 28 834 t); Abfuhr 14 688 t (+ 12 449 t).

Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 54 552 t (— 122 727 t); Abfuhr 18 021 t (+ 13 630 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf die infolge des Krieges erfolgte Abschneidung der gesamten Getreideeinfuhr aus dem Ausland zurückzuführen, während die Zunahme in der Abfuhr ihre Erklärung darin findet, daß die Lager für den Inlandsbedarf geräumt wurden.

Ölsaart. Zufuhr 75 866 t (+ 8947 t); Abfuhr 39 586 t (+ 37 860 t).

Die gesteigerte Zufuhr ist auf vermehrten Bezug an Saat durch die Ölfabriken Süddeutschlands zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist eine Folge des Versandes der großen Lagervorräte, die hauptsächlich von württembergischen Ölfabriken auf dem Neckar bezogen wurden.

Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 1406 t (— 2263 t); Abfuhr 1388 t (— 547 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist lediglich auf den Krieg zurückzuführen.

Häute, Felle, Leder und Pelzwerk. Zufuhr 5237 t (— 1963 t); Abfuhr 4669 t (+ 965 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf den Krieg zurückzuführen, während die Zunahme in der Abfuhr ihre Erklärung darin findet, daß die vorhandenen Vorräte infolge großen Bedarfs abgesetzt werden konnten.

Harte Stämme (Bau-, Nutz- und Schiffsholz). Zufuhr 3904 t (— 1696 t); Abfuhr 1125 t (+ 869 t).

Die verminderte Zufuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist die Folge günstigen Wasserstandes und vermehrter Nachfrage im ersten Halbjahr 1914.

Harte Schnittware. Zufuhr 1128 t (+ 101 t); Abfuhr 1079 t (+ 154 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist von keiner Bedeutung.

Weiche Stämme. Zufuhr 229 755 t (— 172 017 t); Abfuhr 11 845 t (— 27 868 t).

Weiche Schnittware. Zufuhr 10 881 t (— 12 012 t); Abfuhr 15 236 t (— 8255 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist lediglich auf den Krieg und die geringere Abfuhr außer auf den Krieg auch darauf zurückzuführen, daß bei dem günstigen Wasserstand größere Mengen unmittelbar nach oberrheinischen Hafenplätzen verschifft wurden.

Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 8821 t (— 327 t); Abfuhr 5502 t (— 3898 t).

Die Abnahme in der Zufuhr wie auch in der Abfuhr ist lediglich auf den Krieg zurückzuführen.

Wein. Zufuhr 4719 t (— 1005 t); Abfuhr 1213 t (— 141 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist durch den Krieg begründet.

Mehl- und Mühlenfabrikate. Zufuhr 73 103 t (— 36 105 t); Abfuhr 76 863 t (— 15 290 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist lediglich auf den Krieg zurückzuführen.

Reis. Zufuhr 13 835 t (+ 777 t); Abfuhr 2927 t (+ 2819 t).

Die vermehrte Zufuhr ist auf den etwas billiger gewordenen Preis zurückzuführen, während die Zunahme in der Abfuhr ihre Erklärung darin findet, daß infolge des drohenden Krieges größere Mengen von hiesigen Lagern bezogen wurden.

Salz. Zufuhr 248 666 t (+ 245 099 t); Abfuhr 289 256 t (+ 234 179 t).

Die große Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist nur eine scheinbare, die sich daraus erklärt, daß die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff, die den größten Teil des Salzverkehrs ausmachen, im Jahr 1914 erstmals als Zu- und Abfuhr angeschrieben wurden, während sie bis zum Jahr 1913 außer Betracht blieben.

Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 12 593 t (+ 4179 t); Abfuhr 7458 t (+ 4267 t).

Die vermehrte Zufuhr ist eine Folge des Preisrückganges. Die Zunahme in der Abfuhr ist auf stärkeren Einkauf infolge des drohenden Krieges zurückzuführen.

Rohtabak. Zufuhr 12 110 t (+ 2620 t); Abfuhr 7710 t (+ 4286 t).

Die Zunahme in der Zufuhr und Abfuhr ist auf den durch die Kriegereignisse hervorgerufenen starken Verbrauch zurückzuführen.

Petroleum. Zufuhr 92 266 t (— 40 846 t); Abfuhr 13 887 t (— 10 628 t).

Der Rückgang sowohl in der Zufuhr wie auch in der Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Steinkohlen. Zufuhr 1 748 394 t (— 219 102 t); Abfuhr 20 623 t (+ 15 959 t).

Die verminderte Zufuhr hat darin ihren Grund, daß durch starkes Steigen der Zechenförderungen im Jahr 1913 große Vorräte in den Lagerplätzen angesammelt wurden, die weit über den Bedarf für den Winter 1913/14 hinausgingen und auf die Zufuhr im Jahr 1914 nicht ohne Einfluß geblieben sind.

Der Mehrabgang erklärt sich durch die infolge der geringen Zufuhr nötig gewordenen Räumung der Lager.

Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 19 552 t (— 6949 t); Abfuhr 3708 t (+ 1780 t).

Die Abnahme in der Zufuhr, die sich größtenteils auf Harze bezieht, ist nicht nur auf den Ausbruch des Krieges, sondern auch auf die eingetretene Preiserhöhung zurückzuführen.

Die Steigerung der Abfuhr hat ihren Grund darin, daß infolge verminderter Zufuhr die vorhandenen Lagervorräte abgesetzt worden sind.

Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 37 260 t (— 37 903 t); Abfuhr 937 t (— 544 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die durch den Krieg verursachte sehr geringe Bautätigkeit zurückzuführen.

## 7. Hafen zu Ludwigshafen.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1914	1 447 493	105 023	1 552 516	56 693	678 765	735 458	2 287 974
Hierin sind erstmals inbegriffen die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff. Diese betragen:							
	25 130	3 829	28 960	21 615	7 345	28 960	57 920
Ohne diese Umladungen beträgt der Güterverkehr:							
1914	1 422 363	101 193	1 523 556	35 078	671 420	706 498	2 230 054
1913	1 848 634	151 957	2 000 591	20 083	852 115	872 148	2 872 739
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	15 045	—	—	—
	426 271	50 763	477 035	—	180 695	165 650	642 685

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,8%, in der Abfuhr um 19,0%, im ganzen um 22,4% abgenommen.

Bei den nachfolgenden Vergleichen zwischen den Verkehrsziffern der Jahre 1914 und 1913 ist der in 1914 auf die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff entfallende Teil des Gesamtverkehrs außer Ansatz geblieben.

Die Gestaltung des hiesigen Hafenverkehrs im Berichtsjahr und insbesondere die Einwirkung des Kriegs auf denselben zeigt die nachstehende Reihe der monatlichen Verkehrsziffern in chronologischer Folge nach 1000 t:

122, 245, 260, 266, 265, 305, 284, 103, 98, 130, 105, 105.

Für den Vergleich mit dem Vorjahr empfiehlt es sich, das Jahr in zwei Abschnitte zu trennen, und zwar in die Zeit vor und nach dem Ausbruch des Krieges.

Es ergibt sich dann folgendes Bild:

Jahr	Januar bis Juli			August bis Dezember		
	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t
1914	1 141 010	552 203	1 693 213	382 545	154 295	536 840
1913	1 107 385	485 934	1 593 319	893 206	386 214	1 279 420

Trotz des durch Frostwetter verursachten bedeutenden Verkehrsausfalles im Monat Januar (gegen 1913 weniger 76 013 t) hatte der Güterverkehr im hiesigen Hafen Ende Juli im Vergleich mit dem Vorjahr eine Steigerung um rund 100 000 t aufzuweisen. Dieses Mehr entfällt mit rund 34 000 t oder  $\frac{1}{3}$  auf die Zufuhr, hauptsächlich auf Braunkohlenbriketts, Manganerz, Schwefelkies, Rheinkies und Ziegelsteine, und mit rund 66 000 t oder  $\frac{2}{3}$  auf die Abfuhr, namentlich auf die Erzeugnisse und Abfälle der Eisenindustrie, wie Eisenhalbzeug, Schienen, Schwellen, Röhren, Walzdraht, Abfalleisen, Drehspäne, auf Thomasmehl, Klebsand, Chemikalien und Steinkohlen, letztere zu Berg. Von dem zu Tal gehenden Oberbaumaterial waren größere Mengen für die Ruandabahn in Deutsch-Südostafrika bestimmt.

Es hätte also, falls nicht die kriegerischen Verwicklungen eingetreten wären, zweifelsohne auch für das Berichtsjahr wieder mit einer ansehnlichen Steigerung des Gesamtverkehrs gerechnet werden können. Naturgemäß mußte aber bei der Schwächung, die der Krieg der Rheinschifffahrt brachte, auch der hiesige Hafenverkehr eine Einbuße erleiden.

Gleich nach der Mobilmachung verursachte die Einberufung der gestellungspflichtigen Schiffsmannschaft eine fühlbare Stockung in der Rheinschiffahrt. Die Militärbehörde hat dann aber die Einberufung der landsturmpflichtigen Schiffsleute ausgesetzt und auch die Stromaufsichtsbehörden haben dem Mangel an Schiffsleuten durch Erleichterung der Bestimmungen über die Pflichtbemanning Rechnung getragen. Einen Ersatz für die einberufene Mannschaft fand man teilweise in holländischen Schiffsleuten. Mit dem Rückgang der für den Wassertransport zur Verfügung stehenden Gütermengen konnte später auch die Bemanning von den stillgelegten Schiffen weggezogen und den in Fahrt bleibenden Schiffen zugeteilt werden.

Eine weitere, sehr empfindliche Störung verursachte in der Rheinschiffahrt die bereits mit dem Ausspruch des Zustandes der drohenden Kriegsgefahr einsetzende Sperrung der Eisenbahnen. Dadurch kam nicht nur die Ausladung der in den Schiffen befindlichen und zum Weitertransport auf dem Schienenweg bestimmten Umschlagsgüter ins Stocken, sondern es wurde auch die Beifuhr von Gütern mit der Eisenbahn nach den Umschlagplätzen für die Weiterbeförderung auf der Wasserstraße unterbunden.

Auch die dauernde Inanspruchnahme eines sehr erheblichen Teils des Güterwagenparks durch die Heeresverwaltung beeinträchtigte den allgemeinen Verkehr, namentlich mit gedeckt zu verladenden Gütern.

Was nun den Hafenverkehr im einzelnen anbelangt, so wäre bezüglich des Auslandsverkehrs zu bemerken, daß alsbald nach Kriegsausbruch der Verkehr mit Antwerpen vollständig aufhörte; erst gegen Jahresschluß kamen von dort vereinzelt Zufuhren an Mais, Korkabfällen und Rohweinstein.

Auch der Verkehr von und nach Rotterdam hat bald nach Kriegsbeginn eine starke Abschwächung erfahren, einerseits infolge teilweiser Sperrung der Seezufuhren, andererseits infolge des teilweisen Aufhörens der deutschen Warenausfuhr. In den letzten Monaten beschränkte sich die Zufuhr von diesem Hafen in der Hauptsache auf Kaffee, Gewürze, Heringe, Tabak, fette Öle, Nitrite, Korkabfälle und Faßholz, welche Waren zum Teil in ganz ansehnlichen Mengen herangebracht wurden.

Auf diesen geänderten Verkehrsverhältnissen mit Antwerpen und Rotterdam beruhen denn auch ausschließlich oder in der Hauptsache die bedeutenden Ausfälle, die in der Bergzufuhr bei den Jahresziffern nachstehender Artikel zu verzeichnen sind:

Gerbhölzer (meist argentinisches Quebrachostammholz, — 3314<sub>5</sub> t), Chemikalien (— 4195<sub>5</sub> t), Chilisalpeter (— 10 078<sub>5</sub> t), phosphorsaurer Kalk (— 14 038<sub>5</sub> t), Schwefelkies (— 21 360 t), Bauxite (— 25 027 t), Weizen (— 91 856 t), Roggen (— 6 268 t), Hafer (— 12 653<sub>5</sub> t), Gerste (— 1180 t), Mais (— 9464<sub>5</sub> t), russisches Espenstammholz (— 2134 t), amerikanische Bretter und Faßhölzer (— 3078 t), nordische Zellulose (— 2403 t), Petroleum und andere Mineralöle (— 11 579<sub>5</sub> t), Harz (— 1512<sub>5</sub> t), Wein (— 1098 t), Biertreber und Malzkeime (— 2900 t).

Die Minderungen in der Talabfuhr nach den Seehäfen haben zum Teil ihren Grund auch in den erlassenen Ausfuhrverboten, von welchen u. a. auch Erzeugnisse der Eisen-, Mühlen-, Papier- und chemischen Industrie betroffen werden, also von Industriezweigen, die in unserem Einbezugsgebiet stark vertreten sind und zum großen Teile auf Export arbeiteten.

Die verschiedenen Beschränkungen der Ausfuhrmöglichkeiten verursachten hauptsächlich die Ausfälle in der Talabfuhr von Chemikalien (— 10 643 t), Eisenhalbzeug (— 40 840 t), Alt-eisen und Stahlabfälle, Schrott (— 8575<sub>5</sub> t), Stab- und Formeisen (— 31 136<sub>5</sub> t), Schienen (— 8167 t), Walzdraht (— 19 339 t), Gasreinigungsmasse (— 7962<sub>5</sub> t), Lumpen (— 2942<sub>5</sub> t), Weizenmehl (— 7070<sub>5</sub> t), Papier (— 2054<sub>5</sub> t), Schwerspät (— 5302<sub>5</sub> t), Steingut (— 2064<sub>5</sub> t) und Farben (— 17 581 t).

Von den Erzeugnissen der Eisenschwerindustrie gingen nach Kriegsausbruch nur noch größere Posten von eisernen Röhren nach Holland zum dortigen Verbrauch selbst; eiserne Schwellen und Formeisen erscheinen daneben in der Ausfuhr mit kleineren Mengen für Niederländisch-Indien oder Schweden und Norwegen.

Die Umgestaltung des deutschen Wirtschaftslebens durch den Krieg, besonders die Änderungen in der Produktion, in den Bezugsquellen, in den Absatz- und Transportmöglichkeiten sowie die Maßnahmen zur Befriedigung und Sicherstellung des Heeresbedarfs haben naturgemäß auch den Inlandsverkehr wesentlich beeinflußt.

Hierin finden denn auch ganz oder teilweise ihre Erklärung die Verschiebungen in den Jahresmengen nachstehender Waren:

In der Bergzufuhr: Steinkohlen (— 129 677<sub>s</sub> t), Steinkohlenbriketts (— 2777<sub>s</sub> t), Steinkohlenkoks (— 8104<sub>s</sub> t), Zement (— 3682<sub>s</sub> t), Roheisen (— 35 389 t), Kies (— 5042 t), Grubenholz (— 1828 t), Kalksteine (— 1282<sub>s</sub> t), Steinsalz (+ 2011<sub>s</sub> t), Schwefelsäure (+ 2555 t), Schwerspat (+ 1404 t).

In der Talzufuhr: Kies (— 43 707 t), Ziegelsteine (— 8851<sub>s</sub> t), Gerste (+ 1081 t).

In der Bergabfuhr: Hafer (+ 1803<sub>s</sub> t), Mais (+ 1488 t), Mühlenfabrikate aller Art (+ 2435 t).

In der Talabfuhr: Roheisen (+ 3165 t), Gerste (+ 3319 t), Graupen und Grieß (+ 2510<sub>s</sub> t), Petroleum (+ 4193<sub>s</sub> t), Steinkohlenteeröl (+ 1665<sub>s</sub> t), Kristallsoda (+ 1546 t), Schwefelkiesabbrände (— 16 018 t), Schwefelsäure (— 12 350<sub>s</sub> t) und Saarkohlen (— 6564 t).

Im September erscheinen in der Bergzufuhr erstmals auch Steinkohlen; diese wurden an den Ladestellen des neueröffneten Rhein-Hernekanals eingenommen.

Durch die Unsicherheit des Seetransports ist auch der Verkehr, der sich zwischen den Rheinhäfen und den deutschen Häfen der Nord- und Ostsee unter Benützung der Rheinwasserstraße über Rotterdam abzuwickeln pflegte, zum Stillstand gekommen.

Hierdurch sind die sonst auf diesem Weg aus Norddeutschland eintreffenden bedeutenden Mengen von Rohzucker, raffiniertem Zucker, Roggenmehl (Jahresausfälle: 8728, 2628<sub>s</sub> und 4514 t), sowie von Zellulose, Dextrin, Stärkesirup, fetten Ölen, Getreide und Hülsenfrüchten ausgeblieben. Andererseits hat auch die Verschiffung dorthin von Wein, Papier, Mühlenfabrikaten, Chemikalien, Stab- und Formeisen aufgehört.

Der Nahverkehr, der sich lediglich zwischen Ludwigshafen a. Rh. und Mannheim (einschließlich Rheinau) vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Übersicht nicht mit inbegriffen. Derselbe beträgt in der Zufuhr 6816 t, in der Abfuhr 4325 t, zusammen 11 141 t.

Nach der folgenden Übersicht zeigt derselbe im Berichtsjahr eine ausnehmend große Mannigfaltigkeit an angefallenen Gütergattungen. Dieses rührt davon her, daß die Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen aus militärischen Gründen vom 2. August bis 13. September für den öffentlichen Fuhrwerksverkehr gesperrt war, so daß, nachdem damals auch der allgemeine Eisenbahnverkehr eingestellt war, der Güteraustausch zwischen den beiden einander gegenüberliegenden Bezirken während dieser Zeit vollständig auf den Wasserweg angewiesen war.

Zur Ermöglichung einer direkten Übersetzung der Landfahrzeuge haben denn auch die Stadtverwaltungen von Mannheim und Ludwigshafen gemeinsam eine Dampffähre eingerichtet, die vom 23. August bis Ende November in Betrieb war. Die auf dieser Dampffähre überführten Gütermengen wurden statistisch nicht erfaßt.

## Im Nahverkehr angekommene und abgegangene Güter.

Gattung der Güter	An-	Ab-	Gattung der Güter	An-	Ab-
	gekommen	gegangen		gekommen	gegangen
	t	t		t	t
Putzwolle . . . . .	—	13	Übertrag	6133	3140
Blei . . . . .	2	—	Lumpen . . . . .	10	—
Braunkohlenbriketts . . . . .	1039	—	Weizenmehl . . . . .	61	131
Zement . . . . .	200	—	Roggenmehl . . . . .	8	30
Chemikalien . . . . .	46	422	Kleie . . . . .	—	50
Dachpappe . . . . .	5	—	Andere Müllereierzeugnisse . . . . .	14	184
Chilesalpeter . . . . .	5	—	Fette, Öle . . . . .	51	—
Stabeisen . . . . .	9	28	Papier . . . . .	19	11
Eisenblech . . . . .	2	0	Mineralöle . . . . .	23	5
Eisenbahnschienen . . . . .	1	—	Steinkohlenteeröl . . . . .	—	280
Maschinen . . . . .	2	—	Salzsäure . . . . .	—	12
Eiserne Röhren . . . . .	8	15	Speisesalz . . . . .	10	—
Eisendraht . . . . .	2	—	Glaubersalz . . . . .	50	—
Sonstige Eisenwaren . . . . .	13	—	Schwefelsäure . . . . .	1	71
Andere unedle Metalle . . . . .	3	1	Soda, kalzinierte . . . . .	209	204
Gasreinigungsmasse, eisenhaltig . . . . .	—	200	Soda, kaustische . . . . .	80	—
Kies, Sand . . . . .	90	—	Stärke, Sago . . . . .	13	23
Ton . . . . .	5	—	Teer, Harz . . . . .	2	—
Kondensierte Milch . . . . .	4	0	Steingut . . . . .	2	—
Garne . . . . .	2	0	Wein . . . . .	0	3
Weizen . . . . .	3320	701	Zink . . . . .	—	6
Roggen . . . . .	53	20	Verbrauchszucker . . . . .	—	5
Hafer . . . . .	654	1556	Sammelgut . . . . .	4	1
Gerste . . . . .	583	172	Gebrauchte Umschließungen . . . . .	38	2
Hülsenfrüchte . . . . .	41	0	Farben . . . . .	0	149
Glas . . . . .	14	3	Holzwaren . . . . .	—	3
Kaffee . . . . .	24	0	Sonstige Güter . . . . .	82	11
Kartoffeln . . . . .	—	5	Summe	6816	4325
zu übertragen	6133	3140	Gesamtsumme	11 141 t	

## 8. Hafen zu Worms.

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1914	318 292	11 109	329 401	4714	78 247	82 961	412 362
1913	424 875	9 865	434 740	3746	100 448	104 194	538 934
Mithin 1914							
mehr	—	1 244	—	968	—	—	—
weniger	106 583	—	105 339	—	22 201	21 233	126 572

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,2%, in der Abfuhr um 20,4%, im ganzen um 23,5% abgenommen.

Die Zufuhr hat ein Mehr ergeben bei Braunkohlenbriketts (+ 978 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1581 t), Maschinen und Maschinenteilen (+ 972 t), Manganerzen, Braunstein (+ 4282 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 6076 t), Steinkohlenbriketts (+ 2688 t).

Die Steigerung bei Braunkohlenbriketts ist durch die infolge des Kriegs verringerte Steinkohlenzufuhr verursacht. Es mußte zu diesem, übrigens auch sonst beliebter gewordenen, Feuerungsmaterial als Ersatz für Ruhrkohlen gegriffen werden. Die Mehrzufuhr an Eisen und Stahl in Stäben sowie an Manganerzen und Braunstein ist der Gewinnung neuer Hafeninteressenten zu verdanken. Das Mehr bei Maschinen und Maschinenteilen beruht auf Zufall. Der Zuwachs an Zuckerrüben ist durch Errichtung einer Zuckerfabrik im Hafengebiet hervorgerufen. Das Mehr an Steinkohlenbriketts steht mit der geringeren Zufuhr an Förderkohlen im Zusammenhang.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei Roheisen aller Art (— 17 331 t), Platten und Blechen aus Eisen (— 608 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 35 010<sup>5</sup> t), Ton, Lehm usw. (— 792 t), Schwefelkies (— 1372<sup>5</sup> t), Weizen und Spelz (— 26 323<sup>5</sup> t), Roggen (— 2134 t), Gerste (— 1533<sup>5</sup> t), Mais (— 607<sup>5</sup> t), gebrannten Mauersteinen (— 1267 t), Steinkohlen (— 31 050 t), sonstigen Gütern (— 1598<sup>5</sup> t).

Der größte Teil der mitunter recht beträchtlichen Ausfälle ist eine Begleiterscheinung des Kriegs. Für die zurückgegangenen Zufuhren an Roheisen, Platten und Blechen aus Eisen, Schwefelkies, Weizen und Spelz, Roggen, Gerste, Mais und Steinkohlen trifft dies besonders zu. Die See- und Flußschiffahrt waren teils lahmgelegt, teils gesperrt. Die Bezugsquellen waren verschlossen. Aus-, Ein- und Durchfuhrverbote behinderten den Verkehr.

Die Bautätigkeit war von der Zeit des Kriegsausbruchs an vollständig erlahmt; dadurch ging die Zufuhr an Erde, Kies, Sand usw. sowie an gebrannten Mauersteinen erheblich zurück.

Die Abfuhr weist Verkehrssteigerungen auf bei Bier (+ 667 t), tierischem Dünger (+ 2154 t), eisernen Röhren und Säulen (+ 1786<sup>5</sup> t), Gerste (+ 12 632<sup>5</sup> t).

Die größere Abfuhr an Bier ist eine zufällige Erscheinung. Tierischer Dünger wurde bei Erzielung guter Preise vor Kriegsausbruch in größeren Mengen nach dem Ausland geführt. Die gesteigerte Abfuhr an eisernen Röhren und Säulen ist auf die bessere Geschäftstätigkeit des ansässigen Werkes vor Ausbruch des Kriegs zurückzuführen. Gerste wurde in erheblichen Mengen zu Futterzwecken sowie zur Herstellung von Graupen und Gersten- und Malzkaffee nach dem Niederrhein verschifft.

In der Abfuhr zurückgegangen sind: Andere künstliche Düngemittel (— 1255 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1019 t), Eisen- und Stahldraht (— 533<sup>5</sup> t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 9447 t), Ton, Lehm usw. (— 13 449 t), Schwefelkies (— 3115 t), Grubenholz (— 515<sup>5</sup> t), Weizenmehl (— 1149<sup>5</sup> t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 5300<sup>5</sup> t), gebrannte Mauersteine (— 902 t), Verbrauchszucker (— 700 t).

Der Versand an künstlichen Düngemitteln nach dem Ausland ist infolge Ausfuhrverbots nach Kriegsausbruch eingestellt worden, wodurch sich der Ausfall an diesem Gegenstand erklärt. Bei Eisen- und Stahlbruch sind die in früheren Jahren erfolgten Versendungen von altem Eisenbahnmaterial nach niederrheinischen Hüttenwerken im Berichtsjahr ausgefallen. Bei Eisen- und Stahldraht sowie bei Grubenholz liegen Verschiebungen nach anderen Hafenplätzen vor. Dem Ausfall an Erde, Sand, Kies usw. sowie an gebrannten Mauersteinen liegt die Erlahmung der Bautätigkeit zugrund. Bei dem Weniger an Ton, Lehm, kommt Klebsand in Betracht, der nach Kriegsausbruch nicht mehr verladen wurde.

Die Ausfälle an Schwefelkies, Weizenmehl, Rüben, Futter- und Zuckerrüben sind ebenfalls eine Folge des Kriegs. Für die geringere Abfuhr an Verbrauchszucker wird Zufall als Ursache angegeben.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr beliefen sich auf 13 427<sup>5</sup> t gegen 7255 t im vorausgegangenen Jahr. In Betracht kommen Sand und Kies.

## 9. Hafen zu Gernsheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	80 404	34 655	115 059	328	8 349	8 677	123 736
1913	97 440	43 249	140 689	165	9 402	9 567	150 256
Mithin 1914							
{ mehr	—	—	—	163	—	—	—
{ weniger	17 036	8 594	25 630	—	1 053	890	26 520

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,1 %, in der Abfuhr um 9,3 %, im ganzen um 17,6 % abgenommen.

Die Zufuhr ergab ein Mehr bei Zuckerrüben (+ 3596 t). Der Zuwachs wurde verursacht durch vermehrte Bezüge der Zuckerfabrik von auswärts und Mangel an Wagen im Eisenbahnverkehr infolge des Kriegs.

Ein Ausfall hat sich ergeben bei Chemikalien und Drogen (— 503 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 5637 t), Schwefelkies (— 3346 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (— 1381<sub>5</sub> t), Steinkohlen (— 17 379 t), Steinkohlenkoks (— 1007<sub>5</sub> t).

Mehr oder weniger sind die Ausfälle eine Folge des Kriegs. Insbesondere aber trifft dies für Chemikalien und Drogen und Schwefelkies zu, die infolge der Kriegswirren und den damit verbundenen Verkehrs- und Geschäftsstörungen von der ansässigen chemischen Fabrik in verringertem Maß bezogen wurden. Erde, Kies usw. wurden durch eingeschränkte Bautätigkeit in geringerer Menge verbraucht. An Bau-, Bruch- und Werksteinen für Uferbauten war weniger Bedarf. Für Steinkohlen und Steinkohlenkoks konnten nicht genügend Eisenbahnwagen für die unmittelbare Weiterverladung zur Verfügung gestellt werden. Auch die Förderung der Belegschaften war zu gering.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei Kupfererzen (+ 929 t) und Gerste (+ 1845<sub>5</sub> t).

Als Ursache für die gesteigerte Abfuhr an Kupfererzen wird eine vermehrte Herstellung von Schwefelsäure bei der chemischen Fabrik angegeben. Die Mehrabfuhr an Gerste erklärt sich dadurch, daß die ortsansässige Malzfabrik ihre Räume an die Militärverwaltung vermietete und die vorrätige Gerste nach ihrer Zweigfabrik in Nierstein überführte.

Zurückgegangen in der Abfuhr sind: Andere künstliche Düngemittel (— 520<sub>5</sub> t), Schwefelkies (— 2081<sub>5</sub> t) und gebrannte Mauersteine (— 646<sub>5</sub> t).

Andere künstliche Düngemittel waren in den vorausgegangenen Jahren eine Zufallserscheinung; sie sind im Berichtsjahr ziemlich weggefallen. Bei Schwefelkies kommen Abbrände in Betracht, von denen Verladungen nicht vorgekommen sind. Die geringere Abfuhr an gebrannten Mauersteinen ist dadurch verursacht, daß die Brennereien infolge des Kriegs ihren Betrieb einstellen mußten.

Güterbewegungen im Nahverkehr kamen im Berichtsjahr nicht vor.

## 10. Hafen zu Nierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	12 105	16 338	28 443	476	2 904	3 380	31 823
1913	16 003	14 541	30 544	1360	10 191	11 551	42 095
Mithin 1914							
{ mehr	—	1 797	—	—	—	—	—
{ weniger	3 898	—	2 101	884	7 287	8 171	10 272

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,9%, in der Abfuhr um 70,7%, im ganzen um 24,4% abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 519 t) und Steinkohlen (+ 826 t).

An Kies und Sand war für das Baugewerbe in der ersten Hälfte des Berichtsjahrs ein größerer Bedarf. In den an der Bahnstrecke Nierstein—Udenheim—Alzey gelegenen Orten wurden besonders viel Scheunen neu errichtet. Steinkohlen gingen ebenfalls in größeren Mengen in dieses Gebiet. Der Absatz dahin ist im Steigen begriffen.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei Braunkohlenbriketts (— 772 t), tierischem Dünger (— 911 t), Gerste (— 1171 t).

Braunkohlenbriketts wurden mehr mit der Bahn zugeführt. Verbrauch und Absatz haben sich nicht geändert. Seit Ausbruch des Kriegs wurde tierischer Dünger nicht mehr zugeführt. Außerdem hat es an Fuhrwerk für den Abtransport von den Ausladestellen gefehlt. Gerste kam infolge Einschränkung des Betriebs bei der ansässigen Malzfabrik in geringerer Menge zur Ausladung. Die Malzdarre der Fabrik ist zum Trocknen von Gemüse für die Heeresverwaltung verwendet.

Die Abfuhr hat bei Bau-, Bruch- und Werksteinen einen Ausfall (— 7884 t) erlitten.

Durch den Ausbruch des Kriegs wurde der Betrieb eines Kalksteinbruchs eingestellt.

#### 11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	41 175	3770	44 945	5036	58 688	63 724	108 669
1913	80 359	7049	87 408	4055	96 298	100 353	187 761
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	981	—	—	—
	39 184	3279	42 463	—	37 610	36 629	79 092

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,6%, in der Abfuhr um 36,5%, im ganzen um 42,1% abgenommen.

Die Zufuhr ist zurückgegangen bei sonstigen Erden und Traß (— 2869 t), Steinkohlen (— 33 779 t), Steinkohlenkoks (— 3127 t), Teer, Pech, Harz (— 1397 t).

Die Abfuhr hat einen Ausfall an Zement (— 33 744 t) ergeben.

Sämtliche Verluste sind eine Folge des Kriegs.

Die Zufuhren im Nahverkehr beliefen sich auf 3290 t gegen 5730 t im vorausgegangenen Jahr. Sie erstreckten sich auf Sand und Kies.

#### 12. Hafen zu Gustavsburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	895 914	5138	901 052	1196	71 711	72 907	973 959
1913	1 080 782	4886	1 085 668	738	40 408	41 146	1 126 814
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	458	31 303	31 761	—
	184 868	—	184 616	—	—	—	152 855

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17% ab-, in der Abfuhr um 77,2% zu-, im ganzen um 13,6% abgenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Braunkohlenbriketts (+ 2909<sub>5</sub> t), Chemikalien (+ 1334<sub>5</sub> t), Platten und Blechen aus Eisen (+ 1916<sub>5</sub> t), eisernen Achsen und Bandagen (+ 1900<sub>5</sub> t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1250 t), Schwefelkies (+ 1234 t), Weizen und Spelz (+ 2877<sub>5</sub> t), Gerste (+ 968 t), weichem Stammholz (+ 4378 t), Zedernholz (+ 645 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 854 t), Roggenmehl (+ 1203<sub>5</sub> t), Ölen, Fetten, Tran und Talg (+ 1348 t), Papier und Pappe (+ 1069 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1258 t), sonstigen Gegenständen (+ 2692<sub>5</sub> t).

Zum allergrößten Teil sind diese Mehrzufuhren darauf zurückzuführen, daß die Schifffahrt auf der kanalisiertem Mainstrecke während der Monate Juni und Juli wegen Arbeiten an den Schleusen gesperrt gewesen ist. Güter, die sonst ihren Weg zu Wasser nach Frankfurt a. M. nehmen, wurden in dieser Zeit in Gustavsburg umgeschlagen und mit der Eisenbahn weiterbefördert.

Die Steigerung bei Braunkohlenbriketts ist eine auch andernorts wahrgenommene Erscheinung und dürfte damit zusammenhängen, daß sich die Briketts als ein beliebter und billigerer Feuerungsstoff immer mehr einführen. Vielleicht trägt auch die geringere Kohlenförderung der Zechen daran schuld. Platten und Bleche aus Eisen gingen für die Brücken- und Wagenbauanstalten in größerer Menge ein. Eiserner Achsen und Bandagen für Eisenbahnwagenräder wurden von der bayerischen Staatsbahn für ihre Reparaturwerkstätten über Gustavsburg viel bezogen. Kies und Sand gelangten in größerer Menge zur Ausladung und Weiterbeförderung mit der Bahn. Sie wurden für Bauten und Anschüttungen verwendet. Bei der Mehrzufuhr an weichem Stammholz kommt Stamm- und Gerüstholz in Betracht, das von der Brückenbaugesellschaft bei der Wiederherstellung zerstörter Brücken in Belgien benötigt wurde.

Ein Weniger hat sich in der Zufuhr ergeben bei Zement (− 982<sub>5</sub> t), tierischem Dünger (− 686 t), Chilesalpeter (− 895 t), Roheisen aller Art (− 2265<sub>5</sub> t), Eisen und Stahl in Stäben (− 629 t), unedlen Metallen und Waren daraus (− 2393<sub>5</sub> t), Hafer (− 979 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (− 941<sub>5</sub> t), Lein- und Ölsamen (− 6570<sub>5</sub> t), Rundholz zu Zellstoff (− 3279 t), anderen außereuropäischen Hölzern (− 1054 t), Ölkuchen und Ölkuchenmehl (− 840 t), Steinkohlen (− 193 592<sub>5</sub> t), Teer, Pech, Harz (− 2168 t).

In der Hauptsache sind diese Ausfälle auf den Krieg zurückzuführen. So sind insbesondere nach Kriegsausbruch die Zufuhren an belgischem Zement, tierischem Dünger (Guano), Chilesalpeter, englischem Roheisen, unedlen Metallen (Kupfer und Zinn), Hafer, Hülsenfrüchten, Lein- und Ölsamen (Palmkernen), Rundholz zu Zellstoff, anderen außereuropäischen Hölzern, Ölkuchen und englischen Steinkohlen vollständig weggefallen. Eisen und Stahl in Stäben wurde durch die ansässigen Brücken- und Wagenbauunternehmungen mehr mit der Bahn bezogen. Dasselbe gilt für die Pechbezüge der Brikettsfabriken. Bei Steinkohlen hängt der große Ausfall außer mit dem Wegfall der Zufuhr von englischen Kohlen auch damit zusammen, daß die Kohlenbezüge der bayerischen Staatsbahn nach Kriegsausbruch längere Zeit unterbrochen gewesen sind.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Zement (+ 5028 t), Chemikalien und Drogen (+ 3129<sub>5</sub> t), tierischem Dünger (+ 1167<sub>5</sub> t), anderen künstlichen Düngemitteln (+ 802<sub>5</sub> t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 5528 t), Eisenbahnschwellen (+ 1140 t), Grubenholz (+ 1670<sub>5</sub> t), gesägtem weichem Holz (+ 614 t), Papier und Pappe (+ 2284<sub>5</sub> t), Polier-, Schleif-, Wetzsteinen (+ 2619<sub>5</sub> t), Steinkohlen (+ 789<sub>5</sub> t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 3671 t), Farben (+ 2155 t), allen sonstigen Gütern (+ 2732 t).

Wie in der Zufuhr, sind auch in der Abfuhr die Steigerungen auf die Sperre der Schifffahrt auf der kanalisiertem Mainstrecke in den Monaten Juni und Juli zurückzuführen. Güter, die sonst im Hafen zu Frankfurt a. M. von der Eisenbahn auf den Wasserweg übergeführt oder unmittelbar dort verschifft zu werden pflegen, gingen zur Umladung nach Gustavsburg. Bei

Eisen und Stahl in Stäben hat außerdem die Verladung von Konstruktionsteilen für die Brückenneubauten bei Rüdesheim und Köln die Steigerung der Abfuhr beeinflusst. Ebenso ist das Mehr an Eisenbahnschwellen auf die Verladung größerer Mengen hölzerner Schwellen nach Belgien zurückzuführen. Die Schwellen wurden in den Wäldern bei Wiesbaden gewonnen.

Ein Ausfall in der Abfuhr hat sich ergeben bei weichem europäischem Stammholz (— 5119 t), Kartoffeln (— 629<sup>s</sup> t).

Der Ausfall an weichem Stammholz ist dadurch verursacht, daß die Transporte von Gerüstholz nach der Brückenbaustelle bei Rüdesheim weggefallen sind. Für Kartoffeln bestand Ausfuhrverbot.

Im Nahverkehr wurden zugeführt 26 665 t, abgeführt 932 t, zusammen 27 597 t gegen 24 606 t im Vorjahr. Beteiligt waren Braunkohlenbriketts, Sand und Kies, Rundholz zu Zellstoff, gesägte weiche Bretter, Bau-, Bruch- und Werksteine.

### 13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	700 861	399 896	1 100 757	134 040	379 288	513 328	1 614 085
1913	720 918	492 965	1 213 883	146 397	450 164	596 561	1 810 444
Mithin 1914	<div style="display: flex; align-items: center;"> <span style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</span> <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <span>mehr</span> <span>weniger</span> </div> </div>		—	—	—	—	—
	20 057	93 069	113 126	12 357	70 876	83 233	196 359

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,3 %, in der Abfuhr um 14 %, im ganzen um 10,8 % abgenommen.

In der Zufuhr hat sich der Verkehr gesteigert bei Braunkohlenbriketts (+ 9130<sup>s</sup> t), Chilesalpeter (+ 573 t), Roggen (+ 625<sup>s</sup> t), Mais (+ 615 t), Zedernholz (+ 855<sup>s</sup> t), anderen außereuropäischen Hölzern (+ 644 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 693 t), Küchengewächsen, Gemüse (+ 564<sup>s</sup> t), Erdöl und anderen Mineralölen (+ 8162 t), Salz (+ 957<sup>s</sup> t), Pflastersteinen aller Art (+ 55 411 t), Steinkohlenbriketts (+ 1148 t).

Braunkohlenbriketts führen sich als beliebter Feuerungstoff in den Haushaltungen mehr und mehr ein; außerdem kann die geringere Förderung bei den Zechen als Ursache für die Mehrzufuhr an Braunkohlenbriketts mitangesehen werden. An Chilesalpeter ging während der Mainsperre für eine mainaufwärts gelegene chemische Fabrik ein größerer Posten ein. Bei der Mehrzufuhr an Roggen und Mais kommt ein größerer Bedarf der Heeresverwaltung zum Ausdruck. Die Zufuhr erfolgte aus inländischen Häfen. Zedernholz und anderes außereuropäisches Holz (Okoumeholz) gingen bei der Mainsperre in größeren Mengen ein. Bei offener Mainschiffahrt wären sie nach Frankfurt a. M. weitergegangen. Kaffee, Kakao und Tee gelangten nach Kriegsausbruch zur Mehrung der Lagerbestände in größeren Mengen aus Holland zur Einfuhr. Bei der Mehrzufuhr an Küchengewächsen kommen frische Speisezwiebeln in Betracht, die ebenfalls aus Holland in größeren Posten eingeführt wurden. An Petroleum kamen nach Ausbruch des Kriegs noch zwei Schiffsladungen aus einem anderen Rheinhafen an. Salz wurde aus Wagenmangel mit Neckarschiffen angebracht, während es sonst regelmäßig mit der Bahn befördert wird. Die Mehrzufuhr an Pflastersteinen ist durch Schottersteine entstanden, die in erheblichen Mengen zu Festungsbauten verwendet wurden. Steinkohlenbriketts wurden anstelle von Förderkohlen mehr zugeführt. An letzteren hat es bei den Zechen gemangelt.

Ein Ausfall hat sich in der Zufuhr ergeben bei tierischem Dünger (— 503 t), phosphorsaurem Kalk (— 16 741<sub>5</sub> t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 24 474 t), Schwefelkies (— 7669), Fischen und Schaltieren (— 529<sub>5</sub> t), Weizen und Spelz (— 2042<sub>5</sub> t), Hafer (— 3473<sub>5</sub> t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 1286 t), Rundholz zu Zellstoff (— 24 363<sub>5</sub> t), weichem Stammholz (— 7526<sub>5</sub> t), gesägtem Weichholz (— 6963<sub>5</sub> t), Brennholz (— 4410<sub>5</sub> t), Weizenmehl (— 2814 t), Roggenmehl (— 816 t), Obst und Beeren (— 657 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 1267 t), Papier und Pappe (— 5435 t), gebrannten Mauersteinen (— 3370 t), Steinkohlen (— 65 535<sub>5</sub> t), Steinkohlenkoks (— 920<sub>5</sub> t), Rohzucker (— 811<sub>5</sub> t), Verbrauchszucker (— 1222<sub>5</sub> t), gebrauchten leeren Umschließungen (— 761 t), Farben (— 821<sub>5</sub> t).

Fast ausschließlich sind die Ausfälle eine Folge des Kriegs. See- und Flußschiffahrt waren lahmgelegt; die Betriebstätigkeit vieler Unternehmungen war eingeschränkt oder hat ganz geruht. Das Baugewerbe hat sich nur mit der Ausführung des Allernötigsten befaßt; im Bergbau hat es an den erforderlichen Arbeitskräften gemangelt. Aus-, Ein- und Durchfuhrverbote haben weiterhin den Verkehr beeinträchtigt.

Die Abfuhr ist gestiegen bei Chemikalien und Drogen (+ 3781 t), tierischem Dünger (+ 651<sub>5</sub> t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2710<sub>5</sub> t), Weizen und Spelz (+ 816 t), Gerste (+ 1975<sub>5</sub>), Ölen, Fetten, Tran, Talg (+ 593<sub>5</sub> t).

Von einer benachbarten chemischen Fabrik wurden viel Desinfektionsmittel für die Heeresverwaltung verladen, daher der Zuwachs bei Chemikalien und Drogen. Für das Mehr an tierischem Dünger ist die Ursache nicht ermittelt. Ebenso für die Steigerung an Erde, Sand, Kies. Weizen wurde während der Mainsperre im Getreidelagerhaus untergebracht und später wieder eingeladen, um mainaufwärts weiterbefördert zu werden. Das gleiche war bei Ölen, Fetten usw. der Fall. An Gerste hat eine ansässige Getreidehandlung nach niederrheinischen Hafenplätzen größere Mengen Braugerste verschifft.

Einen Ausfall hat die Abfuhr erlitten bei Zement (— 47 810<sub>5</sub> t), phosphorsaurem Kalk (— 4486<sub>5</sub> t), unedlen Metallen und Waren daraus (— 1515 t), Farberden, Graphit (— 517<sub>5</sub> t), Schwefelkies (— 8159 t), weichen Stämmen (— 15 740 t), Kartoffeln (— 1900<sub>5</sub> t), Papier und Pappe (— 1831 t), gebrannten Mauersteinen (— 1287 t), Steinkohlen (— 4904<sub>5</sub> t), Wein (— 3226<sub>5</sub> t), sonstigen Gütern (— 3438<sub>5</sub> t).

Wie bei der Zufuhr sind auch bei der Abfuhr die Minderungen zum überwiegenden Teil auf die Kriegswirren unmittelbar oder mittelbar zurückzuführen. So ist besonders der Versand von Zement über See fast vollständig weggefallen. Für die geringere Abfuhr an phosphorsaurem Kalk und unedlen Metallen ist die Ursache nicht genügend aufgeklärt. Für weiche Stämme, Farberden und frische Kartoffeln bestand Ausfuhrverbot. Bei der geringeren Abfuhr an Schwefelkies handelte es sich um Abbrände, deren Verladung im Berichtsjahr unterblieb. Sie gehen sonst nach niederrheinischen Hüttenwerken. Eine benachbarte Papierfabrik hatte nach Kriegsausbruch ihren Betrieb eingestellt, wodurch ihre Verladungen von Papier ausblieben. Das Weniger an gebrannten Mauersteinen erklärt sich durch verminderte Bautätigkeit. Die Steinkohlenabfuhr sind dadurch zurückgegangen, daß das Einnehmen von Kohlen durch Schlepp- und Güterdampfer bei den Lagern im Hafen nach Kriegsausbruch fast vollständig wegfiel und die in der Nähe des Hafengebiets beschäftigten Baggermaschinen ihren Betrieb einstellten. Der Versand von Wein nach dem Ausland und über See nach norddeutschen Plätzen fiel aus.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 34 262 t in der Zufuhr und 8502 t in der Abfuhr, zusammen 42 764 t gegen 55 921 t im vorausgegangenen Jahr. Beteiligt waren Zement, Erde, Kies, Sand, Mergel, weiches Stammholz und Steinkohlen.

## 14. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	50 871	16 418	67 289	860	10 958	11 818	79 107
1913	59 058 <sub>a</sub>	17 701 <sub>a</sub>	76 760 <sub>a</sub>	2231 <sub>a</sub>	12 232 <sub>a</sub>	14 464 <sub>a</sub>	91 224 <sub>a</sub>
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	8 187 <sub>b</sub>	1 283 <sub>b</sub>	9 471 <sub>b</sub>	1371 <sub>b</sub>	1 274 <sub>b</sub>	2 646 <sub>b</sub>	12 117 <sub>b</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,3 %, in der Abfuhr um 18,3 %, im ganzen um 13,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 569 t), Chilesalpeter (— 287 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 531 t), europäisches Nutzholz (— 542 t), andere außer-europäische Hölzer (— 438 t), Papier und Pappe (— 421 t), Steinkohlen (— 5816 t), Wein (— 363 t), Farben (— 316 t), Holzwaren und Möbel (— 418 t), sonstige Güter (— 948 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1778 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 217 t), Steinkohlenbriketts (+ 303 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Tierischer Dünger (— 102 t), Eisen- und Stahlwaren (— 104 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 134 t), europäisches Nutzholz (— 125 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 481 t), Röhren von Ton und Zement (— 562 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 171 t), Farben (— 1082 t), Holzwaren und Möbel (— 107 t); zugenommen haben: Bier (+ 173 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 91 t), Eisen und Stahlbruch (+ 87 t), sonstige Güter (+ 104 t).

## 15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	8 617	50 277	58 894	8 453	39 610	48 063	106 957
1913	10 563 <sub>a</sub>	56 556 <sub>a</sub>	67 120 <sub>a</sub>	6 179 <sub>a</sub>	54 463 <sub>a</sub>	60 642 <sub>a</sub>	127 762 <sub>a</sub>
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	2 273 <sub>b</sub>	—	—	—
	1 946 <sub>b</sub>	6 279 <sub>b</sub>	8 226 <sub>b</sub>	—	14 853 <sub>b</sub>	12 579 <sub>b</sub>	20 805 <sub>b</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,3 %, in der Abfuhr um 20,7 %, im ganzen um 16,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1161 t), europäisches Nutzholz (— 5244 t), Knochen (— 328 t), Steinkohlen (— 1691 t); zugenommen hat: Tierischer Dünger (+ 155 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Tierischer Dünger (— 1355 t), europäisches Nutzholz (— 15 518 t); zugenommen haben: Gebrannte Mauersteine (+ 4323 t).

## 16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	20 848	539	21 387	999	189 322	190 321	211 708
1913	32 192	—	32 192	2222	303 742	305 964	338 156
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	11 344	—	10 805	1223	114 420	115 643	126 448

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33,6%, in der Abfuhr um 37,8%, im ganzen um 37,4% abgenommen.

In der Zufuhr hat sich eine Steigerung ergeben bei sonstigen Erden, Traß (+ 539 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 753 t).

Die Mehrzufuhr an sonstigen Erden, Traß ist eine zufällige Erscheinung. Die Nachfrage nach Ölkuchen als Futtermittel war außergewöhnlich stark. Die ortsansässige Ölfabrik mußte solche von auswärts beziehen, da ihre Erzeugnisse zur Deckung des Bedarfs nicht ausreichten.

Einen Ausfall hat die Zufuhr erlitten bei Chemikalien und Drogen (— 1089 t), Lein- und Ölsamen (— 5068 t), Steinkohlen (— 5337 t).

Die ansässige chemische Fabrik hat sich mehr auf die Herstellung von Kaffeesatzstoffen verlegt und hatte deshalb an Chemikalien einen geringeren Bedarf. Für Lein- und Ölsamen waren durch die Kriegereignisse die Bezugsquellen zum Teil verstopft. Der Ausfall an Steinkohlen ist durch Einführung des elektrischen Betriebs in der Ölfabrik und der chemischen Fabrik — Anschluß an die Überlandzentrale in Mainz — und das Stilllegen einer Flaschenfabrik herbeigeführt.

Die Abfuhr ergab ein Mehr bei gebrannten Mauersteinen (+ 570 t).

Wegen ruhender Bautätigkeit am Platz sind die vorher zugeführten Backsteine wieder weggeführt worden.

Ein Weniger in der Abfuhr ergab sich bei Zement (— 2005 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (— 113 537 t).

Zement ging infolge der allerorts herrschenden geringen Bautätigkeit in der Abfuhr zurück. Der Ausfall bei Bau-, Bruch-, Werksteinen ist dadurch verursacht, daß ein auswärtiges Zementwerk, das seinen Bedarf an Kalksteinen aus den Steinbrüchen der Gemarkung bezieht, infolge des Kriegs stillgelegt wurde.

#### 17. Hafen zu Bingen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1914	80 204	5946	86 150	14 492	32 125	46 617	132 767
1913	106 103	8511	114 614	9 136	27 696	36 832	151 446
Mithin 1914	mehr weniger	— —	— —	5 356 —	4 429 —	9 785 —	— 18 679

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,8% ab-, in der Abfuhr um 26,5% zu-, im ganzen um 12,3% abgenommen.

In der Zufuhr gestiegen sind Thomasmehl (+ 799 t), Eisen- und Stahldraht (+ 685 t), Manganerz, Braunstein (+ 1180 t), Steinkohlen (+ 1652 t).

Die Mehrzufuhr an Steinkohlen wird auf den Mangel an Eisenbahnwagen zurückgeführt. Es wurden infolgedessen mehr Kohlen auf dem Wasserweg bezogen. Für die übrigen Steigerungen ist die Ursache nicht genügend festzustellen.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei phosphorsaurem Kalk (— 605 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1308 t), Weizen und Spelz (— 13 006 t), Hafer (— 2845 t), Gerste (— 989 t), Mais (— 1234 t), Lein- und Ölsamen (— 2197 t), Häute, Felle, Leder (— 1244 t), Telegraphenstangen (— 13 442 t), weichem Stammholz (— 1578 t), Weizenmehl (— 1644 t), Kleie (— 633 t), Öle, Fette, Tran (— 894 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 2388 t), Wein (— 570 t), Verbrauchszucker (— 607 t).

Im allgemeinen werden für diese Ausfälle die Kriegswirren als Ursache angegeben. Vom Ausbruch des Krieges an waren See- und Flußschiffahrt gehemmt, zum Teil gesperrt; die Bezugsquellen für verschiedene Gegenstände waren verstopft. Durch Aus- und Durchfuhrverbote wurde der Verkehr weiterhin stark beeinträchtigt.

Was die Wenigerzufuhr an Erde, Kies, Sand sowie an weichen Stämmen (Floßholz) im besonderen betrifft, so ist solche auf die geringe Bautätigkeit zurückzuführen.

Die Abfuhr hat einen Zuwachs aufzuweisen bei Zement (+ 2166<sub>s</sub> t), Gerste (+ 8244 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (+ 3489<sub>s</sub> t), Polier-, Schleif-, Wetzsteinen (+ 1216 t), Steinkohlen (+ 945<sub>s</sub> t), Steinkohlenbriketts (+ 575<sub>s</sub> t).

An Zement sowie an Bau-, Bruch- und Werksteinen war zum Bau der rheinaufwärts errichteten neuen Rheinbrücke ein größerer Bedarf. Die erwähnten Baustoffe wurden am Platz verladen und der Baustelle in Schiffen zugeführt. Das Mehr an Steinkohlen und Steinkohlenbriketts hängt ebenfalls mit dem Brückenbau zusammen. Das für die Heizung der zur Erdbewegung bestimmten Maschinen und Lokomotiven erforderliche Feuerungsmaterial ist ebenso auf dem Wasserweg zur Baustelle verbracht worden. Für die stärkere Abfuhr an Gerste ist ein gutes Ernteergebnis als Ursache anzugeben. Bei dem Mehr an Polier-, Schleif-, Wetzsteinen kommt Schwerspat in Betracht, der wieder in größeren Mengen aus dem Hunsrück angefahren und im Hafen verladen wurde.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Steinkohlenteeröl (— 522<sub>s</sub> t), Wein (— 2150 t), Holzwaren und Möbeln (— 3707<sub>s</sub> t).

Bei Steinkohlenteeröl und Wein ist der Rückgang auf den Krieg zurückzuführen. Die Einbuße an Holzwaren ist durch den Wegfall der Beförderung von Baugeräten nach der Brückenbaustelle verursacht.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr beliefen sich auf 40 350 t gegen 52 642 t im vorausgegangenen Jahr. In Betracht kommen Sand und Kies.

#### 18. Hafen zu Oberlahnstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1914	38 416	54 796	93 212	714	204 568	205 282	298 494
1913	78 880 <sub>s</sub>	78 138	157 018 <sub>s</sub>	1656 <sub>s</sub>	244 713 <sub>s</sub>	246 369 <sub>s</sub>	403 388 <sub>s</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —
	40 464 <sub>s</sub>	23 342	63 806 <sub>s</sub>	942 <sub>s</sub>	40 145 <sub>s</sub>	41 087 <sub>s</sub>	104 894 <sub>s</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 40,6 %, in der Abfuhr um 16,7 %, im ganzen um 26,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 3125 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 16 958 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 28 136 t), Ton, Lehm usw. (— 19 086 t), Blei, Kobalt, Nickelerze (— 1967 t), Weizen und Spelz (— 2141 t), Hafer (— 1649 t), Steinkohlen (— 3956 t), Steinkohlenkoks (— 3506 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 429 t), andere Erze (+ 459 t), Kleie (+ 876 t), Steinkohlenbriketts (+ 1018 t), Umschließungen, gebraucht (+ 613 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1415 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 42 264 t), Farberden, Graphit (— 778 t), Kupfererze, Kupferstein (— 850 t), Pflastersteine aller Art (— 3647 t), sonstige Güter (— 989 t); zugenommen haben: Blei, Kobalt, Nickelerze (+ 810 t), Zinkerze (+ 282 t), gebrannte Mauersteine (+ 653 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 6137 t), Steinkohlen (+ 1394 t).

## 19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	54 134	54 914	109 048	2647	24 951	27 598	136 646
1913	49 632 <sub>s</sub>	73 686 <sub>s</sub>	123 318 <sub>s</sub>	4021	42 634 <sub>s</sub>	46 655 <sub>s</sub>	169 974 <sub>s</sub>
Mithin 1914	4 501 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	18 772 <sub>s</sub>	14 270 <sub>s</sub>	1374	17 683 <sub>s</sub>	19 057 <sub>s</sub>	33 328 <sub>s</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,6%, in der Abfuhr um 40,9%, im ganzen um 19,6% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Tierischer Dünger (—1075 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (—10 110 t), Manganerze, Braunstein (—5112 t), Hafer (—1867 t), Gerste (—3248 t), europäisches Nutzholz (—2641 t), Roggenmehl (—1719 t), Öle, Fette, Tran und Talg (—1373 t), Wein (—1498 t), Verbrauchszucker (—1349 t); zugenommen haben: Weizenmehl (+1110 t), gebrannte Mauersteine (+4722 t), Steinkohlen (+5181 t), sonstige Güter (+2207 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (—815 t), Ton, Lehm usw. (—2861 t), Hafer (—229 t), Kartoffeln (—6544 t), Lumpen (—700 t), Küchengewächse, Gemüse (—280 t), Öle, Fette, Tran und Talg (—272 t), Papier und Pappe (—586 t), gebrannte Mauersteine (—1807 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (—365 t), Wein (—2580 t), sonstige Güter (—1510 t); zugenommen hat: Gerste (+50 t).

## 20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	2782	215 184	217 966	19 592	75 466	95 058	313 024
1913	6602	260 362 <sub>s</sub>	266 964 <sub>s</sub>	2 111 <sub>s</sub>	92 225 <sub>s</sub>	94 336 <sub>s</sub>	361 300 <sub>s</sub>
Mithin 1914	—	—	—	17 480 <sub>s</sub>	—	721 <sub>s</sub>	—
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	3820	45 178 <sub>s</sub>	—	16 759 <sub>s</sub>	—	48 276 <sub>s</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,4% ab-, in der Abfuhr um 0,8% zu-, im ganzen um 13,4% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (—41 t), Ton, Lehm usw. (—6177 t), Jute (—3675 t), Kalk, gebrannter (—38 646 t), Öle, Fette, Tran und Talg (—82 t), gebrannte Mauersteine (—969 t); zugenommen hat: Europäisches Nutzholz (+565 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Steine, Platten von Zement (—1233 t), Garne und Twiste (—209 t), gebrannte Mauersteine (—2637 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (—21 966 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (—6175 t), sonstige Güter (—672 t); zugenommen haben: Zement (+7750 t), Pflastersteine aller Art (+25 850 t).

## 21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	19 217	15 460	34 677	2069	2833	4902	39 579
1913	22 008 <sub>s</sub>	17 825 <sub>s</sub>	39 833 <sub>s</sub>	2013	3270	5283	45 116 <sub>s</sub>
Mithin 1914	—	—	—	56	—	—	—
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	2 791 <sub>s</sub>	5 156 <sub>s</sub>	—	437	381	5 597 <sub>s</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,9%, in der Abfuhr um 7,2%, im ganzen um 12,3% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Ton, Lehm usw. (—1913 t), europäisches Nutzholz (—1894 t), Jute (—229 t), Papier und Pappe (—409 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (—492 t), Steinkohlen (—1175 t), sonstige Güter (—666 t); zugenommen haben: Bier (+295 t), außer-europäische Hölzer (+422 t), Kaffee, Kakao, Tee (+237 t), Weizenmehl (+412 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (—59 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (—96 t), Papier und Pappe (—155 t), Erdöl und andere Mineralöle (—50 t), Stückgüter [Sammelgüter] (—73 t), sonstige Güter (—537 t); zugenommen haben: Jute (+80 t), Kaffee, Kakao, Tee (+80 t), Obst und Beeren (+56 t), Küchengewächse, Gemüse (+115 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+50 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+72 t), Umschließungen, gebraucht (+55 t), Holzwaren und Möbel (+52 t).

### 22. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1914	12 962	9722	22 684	721 013	43 004	764 017	786 701
1913	9 417 <sub>1</sub>	6561 <sub>1</sub>	15 978 <sub>2</sub>	645 115 <sub>2</sub>	37 417 <sub>7</sub>	682 533 <sub>2</sub>	698 511 <sub>7</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger	3 544 <sub>2</sub> —	3160 <sub>2</sub> —	6 705 <sub>2</sub> —	75 897 <sub>2</sub> —	5 586 <sub>2</sub> —	81 483 <sub>2</sub> —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,0%, in der Abfuhr um 11,9%, im ganzen um 12,6% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Zement (+1177 t), Eisenbahnschwellen aus Holz (+659 t), Steinkohlenkoks (+600 t); abgenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (—642 t), Ton Lehm usw. (—647 t), europäisches Nutzholz (—769 t), Kalk, gebrannter (—1267 t), gebrannte Mauersteine (—293 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (—279 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+7985 t), Braunkohlenbriketts (+67 331 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+407 t), Gerste (+175 t), Mais [Kukuruz] (+100 t), europäisches Nutzholz (+720 t), Kalk, gebrannter (+1186 t), Steinkohlenkoks (+6939 t), Teer, Pech, Harz (+600 t); abgenommen haben: Ton, Lehm usw. (—926 t), gebrannte Mauersteine (—3148 t).

Die Verkehrszunahme des Hafens liegt hauptsächlich bei der Abfuhr und ist auf den stärkeren Versand von Braunkohlenbriketts nach Holland und Belgien, zum größten Teil jedoch auf den stets zunehmenden Brikettversand nach den von dem Braunkohlenbrikett-Verkaufsverein in Mannheim und Straßburg eingerichteten größeren Brikettlagern zurückzuführen.

### 23. Hafen zu Cöln.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1914	466 556	295 500	762 056	111 129	144 141	255 270	1 017 326
1913	561 775 <sub>7</sub>	510 612 <sub>2</sub>	1 072 388 <sub>2</sub>	173 957 <sub>1</sub>	166 164 <sub>7</sub>	340 122 <sub>1</sub>	1 412 510 <sub>2</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger	95 219 <sub>7</sub> —	215 112 <sub>2</sub> —	310 332 <sub>2</sub> —	62 828 <sub>2</sub> —	22 023 <sub>7</sub> —	84 852 <sub>1</sub> —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,9%, in der Abfuhr um 24,9%, im ganzen um 28,0% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 3066 t), Chilesalpeter (— 4312 t), phosphorsaurer Kalk (— 5059 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 143 898 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 8127 t), Zinkerze (— 4156 t), Weizen und Spelz (— 30 806 t), Hafer (— 8969 t), Gerste (— 10 036 t), Mais [Kukuruz] (— 5467 t), europäisches Nutzholz (— 27 832 t), andere Hölzer, außereuropäische (— 5422 t), Roggenmehl (— 6642 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 6244 t), Salz [Koch-, Speise-, Viehsalz] (— 4613 t), Bitter- und Glaubersalz (— 3532 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 4313 t), Teer, Pech, Harz (— 6361 t), Wein (— 5840 t), Zucker, roh (— 6087 t), sonstige Güter (— 5066 t); zugenommen haben dagegen hauptsächlich: Zement (+ 4908 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 6785 t), Steinkohlen (+ 11 494 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 10 538 t), Thomasmehl (— 3657 t), Zinkerze (— 4119 t), Schwefelkies (— 4929 t), Weizen und Spelz (— 15 726 t), Weizenmehl (— 11 026 t), Papier und Pappe (— 3812 t), Wein (— 4078 t), Zink, Zinkbrocken (— 4113 t), Farben (— 9027 t), sonstige Güter (— 3469 t); zugenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (+ 3952 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (+ 2746 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 3175 t).

24. Hafen zu Cöln-Mülheim a. Rhein (städtisches Werft einschließlich des Privatwerfts von Felten & Guillaume).

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	157 257	72 381	229 638	30 152	99 520	129 672	359 310
1913	253 507 <sub>4</sub>	81 924 <sub>7</sub>	335 432 <sub>1</sub>	33 548 <sub>1</sub>	202 606	236 154 <sub>1</sub>	571 586 <sub>1</sub>
Mithin 1914	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	96 250 <sub>1</sub>	9 543 <sub>7</sub>	105 794 <sub>1</sub>	3 396 <sub>1</sub>	103 086	106 482 <sub>1</sub>	212 276 <sub>1</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,5 %, in der Abfuhr um 45,1 %, im ganzen um 37,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 8751 t), Chilesalpeter (— 12 009 t), Eisen- und Stahldraht (— 7956 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 4881 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 12 814 t), Ton, Lehm usw. (— 8907 t), Weizen und Spelz (— 19 524 t), Hafer (— 4543 t), europäisches Nutzholz (— 5364 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 4319 t); zugenommen haben: Zement (+ 2088 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 3554 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chilesalpeter (— 2906 t), Roheisen aller Art (— 22 389 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 4665 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 4413 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 3061 t), Eisen- und Stahldraht (— 14 495 t), Eisen- und Stahlwaren (— 3178 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 5274 t), Schlacken zur Verhüttung (— 4182 t), gebrannte Mauersteine (— 5621 t), Pflastersteine aller Art (— 3030 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 28 334 t), Farben (— 7868 t); nennenswerte Zunahmen sind bei der Abfuhr nicht zu verzeichnen.

25. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	254 329	42 628	296 957	4952	91 861	96 813	393 770
1913	280 292 <sub>1</sub>	65 979 <sub>4</sub>	346 272 <sub>1</sub>	3866	98 532	102 398	448 670 <sub>1</sub>
Mithin 1914	mehr weniger	— —	— —	1086	—	—	—
	25 963 <sub>1</sub>	23 351 <sub>1</sub>	49 315 <sub>1</sub>	—	6 671	5 585	54 900 <sub>1</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,2 %, in der Abfuhr um 5,5 %, im ganzen um 12,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 2776 t), Chemikalien und Drogen (— 1058 t), Chilesalpeter (— 2590 t), phosphorsaurer Kalk (— 4500 t), Schwefelkies (— 8588 t), europäisches Nutzholz (— 1816 t), Kalk, gebrannter (— 1627 t), Schwefelsäure (— 7888 t), gebrannte Mauersteine (— 8336 t), Pflastersteine aller Art (— 6545 t), Steinkohlen (— 24 370 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 10 488 t), Soda, rohe, kalzinierte (+ 1676 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (+ 1313).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 3861 t), Farben (— 6253 t); zugenommen haben: Schwefelkies (+ 904 t), Bitter- u. Glaubersalz (+ 1378 t), Schwefelsäure (+ 2762 t).

#### 26. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	430 823	7 566	438 389	21 299	17 425	38 724	477 113
1913	500 629 <sub>4</sub>	15 699 <sub>4</sub>	516 329	19 984 <sub>1</sub>	18 402 <sub>2</sub>	38 386 <sub>3</sub>	554 715 <sub>2</sub>
Mithin 1914	mehr weniger	69 806 <sub>4</sub> 8 133 <sub>3</sub>	77 940	1 314 <sub>4</sub> —	— 977 <sub>2</sub>	337 <sub>7</sub> —	77 602 <sub>2</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,1 % ab-, in der Abfuhr um 0,9 % zu-, im ganzen um 14,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 69 336 t), Weizen und Spelz (— 1609 t), Gerste (— 1271 t), Lein- und Ölsamen (— 1757 t), Rundholz zu Zellstoff (— 21 790 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 2001 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 637 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 738 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 5191 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 11 785 t), Soda, rohe, kalzinierte (+ 1107 t), Steinkohlen (+ 680 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 1189 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 990 t), andere Müllereierzeugnisse (— 970 t), Papier und Pappe (— 598 t), Soda, rohe, kalzinierte (— 973 t), sonstige Güter (— 1070 t); zugenommen haben: Eiserne Röhren und Säulen (+ 303 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 2128 t).

Die Güter, die dem Hafen zu Reisholz rheinaufwärts zugeführt werden, stammen, abgesehen von Kies und Sand, zumeist aus dem Ausland; die Zufuhr dieser Güter hörte mit Kriegsbeginn fast ganz auf. Die Anfuhr von Kies und Sand hat sich erheblich verringert infolge der verminderten Bautätigkeit und der Wenigerverwendung für Staatsbahnzwecke.

Die verringerte Zufuhr von Rohmaterialien bedingte auch einen Ausfall bei fertigen Waren und somit eine geringere Abfuhr. Die Abfuhr solcher Güter zu Tal ruht seit Juli 1914 fast ganz, da die Güter zumeist für das Ausland bestimmt waren oder durch das Ausland weiterbefördert wurden. Insbesondere kommen hier Nahrungs- und Futtermittel in Betracht sowie Produkte, die im Haushalt Verwendung finden.

#### 27. Hafen zu Neuß.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	272 875	88 523	361 398	209 766	51 695	261 461	622 859
1913	415 508 <sub>7</sub>	121 892 <sub>2</sub>	537 401	232 059 <sub>3</sub>	45 099 <sub>2</sub>	277 158 <sub>5</sub>	814 559 <sub>8</sub>
Mithin 1914	mehr weniger	142 633 <sub>7</sub> 33 369 <sub>2</sub>	176 003	22 293 <sub>3</sub> —	— 6 595 <sub>7</sub>	15 697 <sub>8</sub> —	191 700 <sub>8</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,8 %, in der Abfuhr um 5,7 %, im ganzen um 23,5 % abgenommen.

Die Abnahme des Verkehrs liegt fast ausschließlich bei der Zufuhr. Abgenommen haben hier hauptsächlich: Chilesalpeter (— 3673 t), phosphorsaurer Kalk (— 4903 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 30 753 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 6115 t), Weizen und Spelz (— 36 090 t), Roggen (— 7339 t), Gerste (— 4211 t), Lein- und Ölsamen (— 21 179 t), Rundholz zu Zellstoff (— 3888 t), europäisches Nutzholz (— 31 724 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 6225 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 12 360 t). Nennenswerte Zunahmen sind bei der Zufuhr nicht zu verzeichnen.

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Thomasmehl (— 5911 t), phosphorsaurer Kalk (— 1232 t), Weizenmehl (— 4673 t), Steinkohlen (— 32 417 t); zugenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (+ 3575 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (+ 3684 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1820 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3053 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 4260 t), Steinkohlenbriketts (+ 7882 t), Steinkohlenkoks (+ 3533 t).

#### 28. Hafen zu Düsseldorf.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	484 312	409 826	894 138	75 001	138 448	213 449	1 107 587
1913	725 323 <sub>1</sub>	547 548 <sub>1</sub>	1 272 871 <sub>1</sub>	109 150 <sub>7</sub>	184 797 <sub>3</sub>	293 948	1 566 819 <sub>2</sub>
Mithin 1914	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	241 011 <sub>1</sub>	137 722 <sub>1</sub>	378 733 <sub>2</sub>	34 149 <sub>7</sub>	46 349 <sub>3</sub>	80 499	459 232 <sub>2</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,8 %, in der Abfuhr um 20,6 %, im ganzen um 29,3 % abgenommen.

Das Berichtsjahr 1914, das neunzehnte Betriebsjahr des rechtsrheinischen Düsseldorfer Hafens seit seiner Eröffnung im Jahr 1896, zeigte noch bis Ende Juli trotz Störung der Schifffahrt durch Eistreiben im Januar und durch Hochwasser im März die gewohnte fortschreitende Entwicklung. Seit Anfang August, dem Beginn des Krieges, ließ dann der Verkehr plötzlich bedeutend nach, so daß der Gesamtverkehr 1914 von 1 566 819 t auf 1 107 587 t = 459 232 t, d. h. um 29,3 % zurückging.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 98 126 t), Ton, Lehm usw. (— 5291 t), Weizen und Spelz (— 72 444 t), Hafer (— 23 363 t), Gerste (— 17 041 t), europäisches Nutzholz (— 44 185 t), außereuropäische Hölzer (— 14 768 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 16 619 t), Roggenmehl (— 5418 t), Papier und Pappe (— 6014 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 21 723 t), Pflastersteine aller Art (— 17 299 t), Teer, Pech, Harz (— 6995 t); zugenommen haben dagegen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 5727 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 3097 t), Zement (+ 4416 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 2525 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 5934 t), Eisen- und Stahldraht (— 2087 t), Eisen- und Stahlwaren (— 9570 t), Glas- und Glaswaren (— 14 542 t), Telegraphenstangen (— 3395 t), Weizenmehl (— 21 446 t), Papier und Pappe (— 6396 t), Steinkohlenkoks (— 2554 t), Farben (— 2726 t), sonstige Güter (— 4 354 t). Nennenswerte Zunahmen weist die Abfuhr nicht auf.

Im gleichen Maße ungünstig wie im rechtsrheinischen Hafen war das Ergebnis des Verkehrs auch im linksrheinischen, dem Heerdter Werft. Hier sank die Verkehrsziffer von 371 087 t im Jahr 1913 auf 229 712 t im Berichtsjahr 1914. Dieser Rückgang verteilt sich in der Hauptsache auf Kies und Sand (— 118 000 t), Holz (— 5300 t), Phosphat (— 4000 t), Schwefelkies (— 5000 t); eine Zunahme war nur bei Baumwolle mit + 5500 t zu verzeichnen.

## 29. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	153 385	85 229	238 614	26 515	13 867	40 382	278 996
1913	275 014 <sub>a</sub>	102 694 <sub>a</sub>	377 708 <sub>a</sub>	37 786 <sub>a</sub>	12 255 <sub>a</sub>	50 042 <sub>a</sub>	427 751 <sub>a</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 17 465 <sub>a</sub>	— 139 094 <sub>a</sub>	— 11 271 <sub>a</sub>	1 611 <sub>a</sub> —	— 9 660 <sub>a</sub>	— 148 755 <sub>a</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,8%, in der Abfuhr um 19,3%, im ganzen um 34,8% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Tierischer Dünger (— 10 249 t), phosphorsaurer Kalk (— 19 139 t), Roheisen aller Art (— 9833 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 7949 t), Weizen und Spelz (— 26 346 t), Gerste (— 20 557 t), europäisches Nutzholz (— 16 467 t), Schwefelsäure (— 12 334 t), Pflastersteine aller Art (— 7873 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 5894 t), Steinkohlen (— 5015 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 1592 t), andere künstliche Düngemittel (+ 5576 t), Schwefelkies (+ 2015 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Andere künstliche Düngemittel (— 6506 t), Weizenmehl (— 6917 t), gebrannte Mauersteine (— 2527 t), Steinkohlen (— 3425 t); dagegen haben zugenommen: Tierischer Dünger (+ 2665 t), Roggen (+ 1151 t), Roggenmehl (+ 1330 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1283 t), Papier und Pappe (+ 1687 t), Verbrauchszucker (+ 978 t).

## 30. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	125 562	25 759	151 321	39 799	11 587	51 386	202 707
1913	188 358 <sub>a</sub>	23 322 <sub>a</sub>	211 681 <sub>a</sub>	47 398 <sub>a</sub>	17 574 <sub>a</sub>	64 972 <sub>a</sub>	276 653 <sub>a</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 2 436 <sub>a</sub>	— 60 360 <sub>a</sub>	— 7 599 <sub>a</sub>	— 5 987 <sub>a</sub>	— 13 586 <sub>a</sub>	— 73 946 <sub>a</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,5%, in der Abfuhr um 20,9%, im ganzen um 26,7% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Chilesalpeter (— 2514 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3990 t), Schwefelkies (— 1895 t), Gerste (— 7460 t), Mais [Kukuruz] (— 1516 t), Lein- und Ölsamen (— 14 720 t), europäisches Nutzholz (— 4754 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 2224 t), Pflastersteine aller Art (— 1825 t), Zucker, roh (— 10 858 t), sonstige Güter (— 2254 t); zugenommen hat Kaffee, Kakao, Tee (+ 1112 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 2079 t), Weizen und Spelz (— 601 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1704 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 3850 t), Papier und Pappe (— 1828 t), Verbrauchszucker (— 2461 t), Farben (— 390 t), sonstige Güter (— 2248 t); zugenommen haben: Eiserne Achsen und Bandagen (+ 201 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1639 t).

Der allgemeine Rückgang des Verkehrs ist, abgesehen von der Beeinträchtigung durch Eistreiben und Hochwasser im Januar und März 1914, wie bei den übrigen Häfen fast ausschließlich auf den Krieg zurückzuführen. Die Zunahme im Umschlag von Kaffee und Tee

gegenüber 1913 hat ihren Grund darin, daß diese Güter in größeren Mengen aus Holland für Österreich-Ungarn auf dem Wasserweg ankommen und von hier aus mit der Eisenbahn nach Bodenbach und Wien verfrachtet werden.

Seit dem Ausbruch des Krieges haben die Rheinseedampfer den Betrieb eingestellt, die Personen- und Güterdampfer verkehren zwar noch regelmäßig, vermitteln aber meistens nur den Verkehr innerhalb Deutschland, da die holländische Grenze für viele Güter gesperrt ist. Eine durch den Krieg nicht unmittelbar hervorgerufene Abnahme ist die bei Kies, Sand; hier ist die Abnahme hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß Baggerfelder in solcher Nähe von Uerdingen, die eine Verfrachtung von hier aus lohnen, zurzeit nicht vorhanden sind.

### 31. Hafen zu Rheinhausen (Firma Friedrich Krupp).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	1 063 255	155 399	1 218 654	22 092	106 310	128 402	1 347 056
1913	1 592 713 <sub>s</sub>	177 560 <sub>t</sub>	1 770 273 <sub>s</sub>	40 262 <sub>t</sub>	176 488 <sub>s</sub>	216 750 <sub>s</sub>	1 987 023 <sub>s</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	529 458 <sub>s</sub>	22 161 <sub>t</sub>	551 619 <sub>s</sub>	18 170 <sub>t</sub>	70 178 <sub>s</sub>	88 348 <sub>s</sub>	639 967 <sub>s</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,2%, in der Abfuhr um 40,8%, im ganzen um 32,2% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Steine, Platten von Zement (— 4434 t), phosphorsaurer Kalk (— 17 275 t), Roheisen aller Art (— 8757 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 478 936 t), Mangenerze, Braunstein (— 15 109 t), Schlacken zur Verhüttung (— 29 502 t); zugenommen hat Schwefelkies (+ 1878 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 28 558 t), Luppen von Schweiß-eisen (— 1714 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 9905 t), Eisenbahnschienen (— 44 768 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 7119 t); zugenommen hat Zement (+ 2717 t).

Der Verkehr im Hafen zu Rheinhausen hatte bis zum Ausbruch des Krieges seine normale Entwicklung genommen. Da durch den Krieg aber die Zufuhr von Rohstoffen über Rotterdam unterbunden wurde, so ging der Schiffsverkehr ganz wesentlich zurück. Andererseits zwang die Sperrung des Eisenbahnverkehrs, Rohstoffe, wie Kohlen und Koks solange wasserwärts heranzuholen, bis die Eisenbahn einen regelmäßigen Betrieb wieder hergestellt hatte.

### 32. Duisburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	4 136 960	1 693 116	5 830 076	6 860 537	8 495 062	15 355 599	21 185 675
1913	6 757 170 <sub>s</sub>	2 313 391 <sub>s</sub>	9 070 562	8 529 132	11 313 766 <sub>s</sub>	19 842 898 <sub>s</sub>	28 913 460 <sub>s</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	2 620 210 <sub>s</sub>	620 275 <sub>s</sub>	3 240 486	1 668 595	2 818 704 <sub>s</sub>	4 487 299 <sub>s</sub>	7 727 785 <sub>s</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,7%, in der Abfuhr um 22,6%, im ganzen um 26,7% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisen- und Stahlbruch (— 59 737 t), Eisenerz außer Schwefelkies (— 1 528 241 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 846 570 t), Ton, Lehm usw. (— 34 248 t),

Zinkerze (— 31 824 t), Schwefelkies (— 91 247 t), Schlacken zur Verhüttung (— 52 812 t), Weizen und Spelz (— 44 262 t), Roggen (— 93 414 t), Hafer (— 72 647 t), Gerste (— 134 069 t), Grubenholz (— 46 750 t), europäisches Nutzholz (— 117 447 t), Roggenmehl (— 15 078 t), Pflastersteine aller Art (— 23 011), Teer, Pech, Harz (— 17 270 t); zugenommen haben dagegen: Roheisen aller Art (+ 14 380 t), Kleie (+ 6656 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 3917 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 34 230 t), Salz [Koch-, Speise-, Viehsalz] (+ 16 261 t), Steinkohlen (+ 9734 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 19 201 t), Thomasmehl (— 40 836 t), Roheisen aller Art (— 61 519 t), Luppen von Schweißisen (— 48 522 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 51 087 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 19 321 t), Eisenbahnschienen (— 92 000 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 65 746 t), Steinkohlen (— 3 986 336 t), Steinkohlenbriketts (— 96 791 t), Steinkohlenkoks (— 68 707 t), Teer, Pech, Harz (— 16 722 t); zugenommen haben dagegen: Kalisalze zum Düngen (+ 41 989 t), andere künstliche Düngemittel (+ 11 367 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 32 542 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 10 260 t).

Die erhebliche Abnahme des Verkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ist, wie bei den anderen Rheinhäfen, auf den Krieg zurückzuführen und erstreckte sich auf fast alle Güterarten. Kohlen sind hierbei als Hauptverkehrsgut am meisten beteiligt. Im besonderen wirkte auf den Rückgang der Kohlenabfuhr hin: das Kohlenausfuhrverbot zu Anfang des Krieges und die geringeren Zufuhren von den Zechen, die infolge von Einziehungen zur Fahne nur etwa 66 % ihrer gewöhnlichen Förderung leisteten. Die Einfuhr von Erz und Getreide hörte im August infolge Abschneidens der Zufuhren zur See zunächst gänzlich auf, abgesehen von geringen Beständen, die Rotterdam bereits erreicht hatten oder dort für deutsche Rechnung lagerten. Später stellten sich geringe Zufuhren von Rotterdam wieder ein, auch Güter aus den Antwerpener Lagern.

Über den Steinkohlenverkehr einschließlich Koks und Briketts aus den Häfen zu Duisburg wird nachstehende Übersicht beigefügt:

a) die Kohlenanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug:

im Jahr 1914 . . . . .	14 391 284 <sup>5</sup> t
„ „ 1913 . . . . .	19 159 142 <sup>5</sup> t

also 1914 weniger 4 767 858 t,

b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1914 . . . . . 7 434 t,

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1914 t	1913 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich . . . . .	10 552	8 483
Cöln bis Coblenz ausschließlich . . . . .	75 518	42 209
Coblenz . . . . .	2 500	3 085
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich . . . . .	169 807	318 210 <sup>6</sup>
den Mainhäfen . . . . .	978 989 <sup>6</sup>	1 320 906 <sup>6</sup>
Mainz bis Mannheim ausschließlich . . . . .	1 065 210	1 290 036
Mannheim und oberhalb . . . . .	4 281 825	5 253 345
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich . . . . .	189 238 <sup>6</sup>	235 337
Holland . . . . .	4 783 151 <sup>6</sup>	6 086 817
Belgien . . . . .	2 389 951	3 485 090
Frankreich . . . . .	163 618	218 805
Zusammen	14 110 360 <sup>5)</sup>	18 262 324 <sup>7)</sup>
also 1914 weniger	4 151 963 <sup>6</sup>	—

<sup>5)</sup> Außerdem 316 129 t Bootkohlen.

<sup>7)</sup> Außerdem 438 079 t Bootkohlen.

## 33. Hafen zu Homberg (einschließlich Zeche Rheinpreußen).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	23 475	56 033	79 508	488 207	758 581	1 246 788	1 326 296
1913	35 951 <sub>2</sub>	81 701 <sub>4</sub>	117 652 <sub>6</sub>	433 446 <sub>6</sub>	744 833 <sub>2</sub>	1 178 280	1 295 932 <sub>8</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	54 760 <sub>8</sub>	13 747 <sub>7</sub>	68 508	30 363 <sub>4</sub>
	12 476 <sub>2</sub>	25 668 <sub>4</sub>	38 144 <sub>6</sub>	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,4% ab-, in der Abfuhr um 5,8% zu-, im ganzen um 2,3% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Schwefelkies (— 10 821 t), Weizen und Spelz (— 10 017 t), Roggen (— 5342 t), Salz [Koch-, Speise-, Viehsalz] (— 2386 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 14 523 t); zugenommen haben: Europäisches Nutzholz (+ 720 t), Pflastersteine aller Art (+ 4372 t).

Die Zunahme bei der Abfuhr erstreckt sich auf: Andere Müllereierzeugnisse (+ 1160 t), gebrannte Mauersteine (+ 1383 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (+ 938 t), Steinkohlen (+ 69 332 t), Steinkohlenkoks (+ 14 734 t); abgenommen haben dagegen: Schwefelkies (— 718 t), Roggenmehl (— 1392 t), Teer, Pech, Harz (— 17 278 t).

## 34. Häfen zu Alsum mit Schwelgern (Gewerkschaft Deutscher Kaiser).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	1 524 428	209 382	1 733 810	497 631	837 751	1 335 382	3 069 192
1913	2 551 814 <sub>8</sub>	304 595 <sub>4</sub>	2 856 410 <sub>2</sub>	478 462 <sub>2</sub>	968 080 <sub>2</sub>	1 446 543 <sub>4</sub>	4 302 953 <sub>6</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	19 168 <sub>8</sub>	—	—	—
	1 027 386 <sub>8</sub>	95 213 <sub>4</sub>	1 122 600 <sub>2</sub>	—	130 329 <sub>2</sub>	111 161 <sub>4</sub>	1 233 761 <sub>6</sub>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,3% ab-, in der Abfuhr um 7,7% ab-, im ganzen um 28,7% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Thomasmehl (— 53 961 t), Luppen von Schweißseisen (— 52 583 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 584 870 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 135 916 t), Ton, Lehm usw. (— 5977 t), Manganerze, Braunstein (— 189 310 t), Schwefelkies (— 24 056 t), Grubenholz (— 10 354 t), Kalk, gebrannter (— 120 607 t), Schwefelsäure (— 5132 t); zugenommen haben: Zement (+ 9250 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 4491 t), Steinkohlen (+ 5081 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 31 199 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 53 353 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 2620 t), Pflastersteine aller Art (— 4468 t), Steinkohlen (— 30 155 t); zugenommen haben: Andere künstliche Düngemittel (+ 6490 t), Eisenbahnschienen (+ 3853 t), Steinkohlenkoks (+ 2164 t).

35. Hafen zu Walsum<sup>1)</sup> (Aktienverein „Gutehoffnungshütte“).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	607 577	84 801	692 378	395 474	557 074	952 548	1 644 926
1913	1 001 761	59 033 <sub>7</sub>	1 060 794 <sub>7</sub>	406 838	792 425	1 199 263	2 260 057 <sub>7</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	394 184	25 767 <sub>3</sub>	368 416 <sub>2</sub>	11 364	235 351	246 715	615 131 <sub>7</sub>

<sup>1)</sup> Ausschließlich des Verkehrs der Maschinenpapierfabrik in Walsum, deren Ladestelle für die Reichsstatistik als minderwichtiger Hafen gilt.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,7%, in der Abfuhr um 20,6%, im ganzen um 27,2% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisen- und Stahlbruch (— 12 050 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 281 243 t), Kupfererze, Kupferstein (— 2362 t), Manganerze, Braunstein (— 29 251 t), Schlacken zur Verhüttung (— 50 443 t), Kalk, gebrannter (— 1540 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2205 t); zugenommen hat Schwefelkies (+ 11 722 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 15 972 t), Luppen von Schweiß-eisen (— 13 688 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 8013 t), Eisenbahnschienen (— 37 908 t), Eisen- und Stahldraht (— 3265 t), Steinkohlen (— 173 437 t), Steinkohlenkoks (— 4276 t); zugenommen haben Eisenbahnschwellen, eiserne (+ 3479 t).

### 36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr *
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	40 670	47 749	88 419	2236	2432	4668	93 087
1913	37 996	52 100	90 096	—	1051	1051	91 148
Mithin 1914	2 674	—	—	2236	1380	3616	1 939
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	4 351	1 677	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,9% ab-, in der Abfuhr um 344,1% zu-, im ganzen um 2,1% zugenommen.

Bei der Zufuhr ist eine Abnahme zu verzeichnen bei Salz [Koch-, Speise-, Viehsalz] (— 5463 t); zugenommen hat Kalk, gebrannter (+ 3785 t).

Bei der Abfuhr betrifft die Zunahme Soda, rohe, kalzinierte (+ 3616 t).

### 37. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	126 138	339 132	465 270	3806	1865	5 671	470 941
1913	169 672	319 708	489 381	5462	5313	10 776	500 157
Mithin 1914	—	19 423	—	—	—	—	—
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	43 534	24 111	1656	3448	5 105	29 216

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,9%, in der Abfuhr um 47,4%, im ganzen um 5,8% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 811 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 8687 t), Ton, Lehm usw. (— 872 t), Hafer (— 1576 t), Gerste (— 6765 t), europäisches Nutzholz (— 3881 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1391 t); zugenommen haben: Lein- und Ölsamen (+ 769 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1124 t), Steinkohlen (+ 1827 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 589 t), andere künstliche Düngemittel (— 175 t), Eisen- und Stahldraht (— 108 t), Eisen- und Stahlwaren (— 95 t), Hafer (— 100 t), Gerste (— 100 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 2244 t), Steinkohlen (— 166 t), sonstige Güter (— 160 t); zugenommen haben: Öle, Fette, Tran und Talg (+ 131 t), Farben (+ 160 t).

Im Anschluß an die Verkehrsangaben über die wichtigeren Rheinhäfen folgt nachstehend nach den Angaben der Handelskammer Duisburg-Ruhrort<sup>1)</sup> eine Übersicht nebst Erläuterungen über den Gesamtverkehr — 1914 und 1913 — in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum.

Das Jahr 1914 hat man, auch unter dem Gesichtspunkt des Rheinschiffverkehrs, in die Zeit vor und nach Ausbruch des Krieges zu zerlegen. Während der ersten 7 Monate bewegte sich der Verkehr der Rhein-Ruhr-Häfen, trotz des durch Hochwasser- und Eisverhältnisse im Januar bedingten Ausfalls, auf der Höhe des Vorjahres; hingegen ist während der letzten 5 Monate 1914 ein außerordentlich starker Rückgang eingetreten. Dieser erklärt sich sowohl aus der verminderten Gewerbetätigkeit des Inlandes nach Einberufung der Heerespflichtigen als auch aus der wesentlichen Abnahme der Zufuhren zur See.

#### Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in den Jahren 1914 und 1913.

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr		Z u f u h r				A b f u h r				
	1914	1913	1914			1913		1914			1913
			zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu- sammen	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu- sammen	
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	13442221	17575504	1650444	446849	2097294	3400086	4586532	6758395	11344927	14175418	
Duisburger Hafen	5139770	7480620	1354307	345154	1699461	2665281	2154136	1286173	3440309	4815339	
D.-Hochfelder Hafen	698606	1107515	143304	172229	315533	467341	47974	335099	383073	640174	
D.-Ruhrorter Eisen- bahnhafen	360999	660458	70616	268930	339546	624152	3104	18349	21453	36306	
DuisburgerRheinufer Verladestelle d. A.-G. Phönix (Laar)	1249373	1564371	631431	495931	1067362	1373908	74455	107556	182011	190463	
Hamborner Werft	31478	11155	22894	8557	31451	11155	8	19	27	—	
Häfen in Alsum und Schwelgern	3191737	4334163	1606744	220351	1827095	2872239	509272	855370	1364642	1461924	
Hafen in Walsum	1647220	2289119	597117	96856	693973	1093263	395695	557552	953247	1195856	
Verladestelle der A.- G. für Maschinen- papierfabrikation Walsum	64484	99604	41894	8285	50179	88830	10241	4064	14305	10774	
Hafen Rheinhausen	1386392	1985058	1095100	162289	1257389	1767104	23037	105966	129003	217954	
Verladestelle Dier- gardt	178491	32428	—	—	—	—	84943	93548	178491	32428	
Homberg-Essen- berger Rheinufer	124236	175296	28575	54384	82959	127099	2397	38880	41277	48197	
Hafen Rheinpreußen	1044766	1147804	—	—	—	—	411777	632989	1044766	1147804	
Zusammen	28926913	39019255	7554447	2274934	9829381	15046616	8303571	10793960	19097532	23972639	

<sup>1)</sup> Die Angaben der Handelskammer Duisburg-Ruhrort stimmen mit den im Jahresbericht nach den Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amtes enthaltenen Zahlen über den Umschlagsverkehr der Häfen Alsum und Schwelgern Walsum, Rheinhausen und Homberg nicht vollständig überein.

Der Gesamtverkehr der Rhein- und Ruhrhäfen hat demnach um 10 092 341 t oder 25,6 % gegenüber 1913 abgenommen. An dieser Abnahme ist die Anfuhr stärker beteiligt als die Abfuhr; die Anfuhr ist um 5 217 234 t, die Abfuhr um 4 875 107 t zurückgegangen. Verhältnismäßig stellt sich der Rückgang der Anfuhr auf 34,7 %, der der Abfuhr auf 20,3 % gegenüber dem Vorjahr. Eine Steigerung in der Abfuhr ist trotz des allgemeinen sonstigen Rückganges bei der erst 1913 in Betrieb genommenen Verladestelle Diergardt und der Ladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation zu verzeichnen.

In den Massengütern: Eisenerz, Getreide, Holz, Roheisen und verarbeitetem Eisen aller Art sowie Kohlen und Koks hat sich der Verkehr folgendermaßen gestaltet:

I. Eisenerz.<sup>1)</sup>

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen . . . . .	1 429 466	89 716	1 519 182	2 274 619
Duisburger Hafen . . . . .	633 183	40 318	673 501	1 151 018
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	61 106	13	61 119	53 769
Duisburger Rheinufer . . . . .	240 444	27 087	267 531	607 073
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar) . . . . .	312 021	55 118	367 139	556 157
Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	1 417 871	89 479	1 507 350	2 212 605
Hafen in Walsum . . . . .	597 117	72 013	669 130	1 050 543
Hafen in Rheinhausen . . . . .	1 025 357	144 789	1 170 146	1 673 631
Homburg-Essenberger Rheinufer . . . . .	—	24 707	24 707	36 820
Zusammen	5 716 565	543 240	6 259 805	9 616 235

Der Erzverkehr hat gegenüber 1913 eine Abnahme von 3 356 430 t oder 34,9 % erfahren; sie erklärt sich in erster Linie durch das fast völlige Stocken der Zufuhr ausländischer Erze zur See nach Kriegsausbruch.

II. Getreide.<sup>2)</sup>

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen . . . . .	51 864	2 503	54 367	94 082
Duisburger Hafen . . . . .	470 565	56 553	527 118	839 710
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	169	376	545	221
Homburg-Essenberger Rheinufer . . . . .	22 833	—	22 833	36 243
Zusammen	545 431	59 432	604 863	970 256

Infolge der Unterbindung der Zufuhr überseeischen Getreides in den letzten 5 Monaten ist der Getreideverkehr im Vergleich zu dem des Vorjahres stark zurückgegangen. Die Abnahme beträgt 365 393 t oder 37,65 %.

<sup>1)</sup> Eisenerz, Manganerz, Braunstein, Schwefelkies und zur Verhüttung bestimmte Schlacken.

<sup>2)</sup> Weizen und Spelz, Roggen, Hafer, Gerste, Mais (Kukuruz).

III. Holz.<sup>1)</sup>

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen . . . . .	34 623	46 888	81 511	131 106
Duisburger Hafen . . . . .	56 621	61 111	117 732	179 442
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	19 367	98 581	117 948	183 652
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen . . . . .	2 095	—	2 095	3 462
Duisburger Rheinufer . . . . .	6 707	3 759	10 466	17 851
Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	6 004	23 089	29 093	41 317
Werft in Hamborn . . . . .	—	31	31	—
Hafen in Walsum . . . . .	—	1 839	1 839	1 719
Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum . . . . .	39 238	—	39 238	76 087
Homburg-Essenberger Rheinufer . . . . .	867	2 106	2 973	5 115
Zusammen	165 522	237 404	402 926	639 752

Mit dem Ausfall der Zufuhr überseeischer Hölzer während der Kriegszeit ist auch im Holzumschlagsverkehr ein erheblicher Rückgang eingetreten; er beziffert sich auf 236 825 t oder 37,01 %.

## IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen . . . . .	4 491 037	6 114 303	10 605 340	13 205 097
Duisburger Hafen . . . . .	2 091 676	1 158 730	3 250 406	4 634 209
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	1 688	252 926	254 614	423 018
Duisburger Rheinufer . . . . .	—	7 339	7 339	—
Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	445 800	645 523	1 091 323	1 100 420
Hafen in Walsum . . . . .	381 190	431 816	813 006	988 863
Hafen Rheinpreußen . . . . .	408 548	632 989	1 041 537	1 127 297
Verladestelle Diergardt . . . . .	84 943	93 548	178 491	32 428
Zusammen	7 904 883	9 337 174	17 242 057	21 511 332

An der Abnahme des Kohlenumschlags, der sich mit 4 269 275 t auf etwa 19,8 % beläuft, sind mit Ausnahme von der Verladestelle Diergardt, wo der Umschlagsverkehr beträchtlich gestiegen ist (s. o.), sämtliche Häfen und Verladestellen beteiligt. Die Ursache liegt vor allem in dem Förderausfall der Zechen, der während des Krieges etwa 40 % der Mengen in Friedenszeit betrug, daneben in dem Stocken der Kohleanfuhr auf den Staatseisenbahnen während der Zeit der Truppenbeförderungen und schließlich auch in den Beschränkungen der Kohlenausfuhr.

Es verdient besondere Aufmerksamkeit, daß die Abnahme der Abfuhr aus den Privatzechenhäfen verhältnismäßig viel geringer gewesen ist als aus den staatlichen Häfen; sie betrug

<sup>1)</sup> Nutzholz, ausschließlich Brennholz, Reisig, Späne (31 i des Güterverzeichnisses).

bei den Häfen Alsum und Schwelgern . . . . .	9 097 t = 0,8 %
beim Hafen Rheinpreußen . . . . .	85 760 t = 7,6 %
„ „ Walsum . . . . .	175 857 t = 17,8 %
„ Ruhrorter Hafen . . . . .	2 599 757 t = 19,7 %
„ Duisburger Hafen . . . . .	1 383 803 t = 29,8 %
„ Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	168 404 t = 39,8 %

Die Erklärung hierfür ist darin gegeben, daß während der Zeit der Truppenbeförderungen und besonders der Zeit der Mobilmachung die Zechen mit eigenen Häfen auf ihren Hafenbahnen die geförderten Kohlen, unabhängig von den Unterbrechungen des Staatsbahnbetriebs, zum Umschlag anrollen lassen konnten. Wäre das nicht der Fall gewesen, so wäre die Kohlenversorgung und die Lage der Schifffahrt, insbesondere im August, noch ungleich schwieriger als ohnehin gewesen. Auch damit ist erwiesen, wie wichtig das Bestehen von Privathäfen mit eigenen Anschlußbahnen neben den staatlichen Häfen und Bahnen ist.

#### V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen . . . . .	41 492	432 668	474 161	730 355
Duisburger Hafen . . . . .	27 049	44 020	71 069	80 370
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	5 483	25 298	30 781	39 848
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen . . . . .	2 835	6 349	9 184	5 765
Duisburger Rheinufer . . . . .	60 274	68 515	128 789	152 247
Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	54 374	182 837	237 211	323 972
Werft in Hamborn . . . . .	3	—	3	—
Hafen in Walsum . . . . .	14 504	125 733	140 237	206 967
Hafen in Rheinhausen . . . . .	18 772	105 926	124 698	217 168
Zusammen	224 787	991 346	1 216 133	1 756 692

Die Abfuhr von Roheisen und verarbeitetem Eisen hat sich um 540 559 t oder 30,77 % gegenüber 1913 verringert. Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf die nach Kriegsausbruch erheblich zurückgegangene Leistungsfähigkeit der Hüttenwerke und die Unterbindung der überseeischen Ausfuhr zurückzuführen.

#### II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

##### 38. In Elsaß-Lothringen:

Jahr	Zufuhr		
	zu Berg	zu Tal	zusammen
t	t	t	t
1914	2606	4136	6 742
1913	3012	7389	10 401
Mithin 1914	—	—	—
{ mehr	406	3253	3 659
{ weniger			

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 13,5 %, die Zufuhr zu Tal um 44,0 % und die Gesamtzufuhr um 35,2 % abgenommen, gegen 78,8 %, 69,5 % und 73,0 % Abnahme im Vorjahr.

## 39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	46 783	225	47 008
1913	48 326½	3568	51 894½
Mithin 1914	mehr weniger	— 3343	— 4886½

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 3,2%, die Zufuhr zu Tal um 93,7% und die Gesamtzufuhr um 9,4% abgenommen, gegen 73,5%, 79,3% und 35,4% Abnahme im Vorjahr.

## 40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	13 174	2305	15 479
1913	23 427½	1260	24 687½
Mithin 1914	mehr weniger	— 1045	— 9 208½

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 43,8% ab-, die Zufuhr zu Tal um 82,9% zu- und die Gesamtzufuhr um 37,3% abgenommen.

## 41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	69 713	30 557	100 270
1913	99 697	24 916	124 613
Mithin 1914	mehr weniger	— 5 641	— 24 343

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 30,1% ab-, die Zufuhr zu Tal um 22,7% zu- und die Gesamtzufuhr um 19,5% abgenommen.

## 42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	503 518	—	503 518
1913	884 925½	—	884 925½
Mithin 1914	mehr weniger	— 381 407½	— 381 407½

Die Zufuhr hat demnach um 43,1% abgenommen, gegen 35,9% Abnahme im Vorjahr.

## C. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein

(Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze).

### 1. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen.

Der Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein betrug nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith

im Berichtsjahr . . . . .	25 395 303 <sup>t 1)</sup>
im Vorjahr . . . . .	37 014 518 <sup>t</sup>

sonach im Jahr 1914 weniger 11 619 215 t oder 31,4%.

Dieser Verkehr verteilt sich nach den Zusammenstellungen in den Beilagen II<sup>a</sup>, III<sup>b</sup> und IV<sup>b</sup> auf die nachstehend aufgeführten Häfen:

#### 43. Hafen zu Nijmwegen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1914	46 823	1661	48 484
1913	125 781 <sup>s</sup>	1007	126 788 <sup>s</sup>
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 654	{ — 78 304 <sup>s</sup>
	78 958 <sup>s</sup>	—	78 304 <sup>s</sup>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63% ab-, in der Abfuhr um 65% zu-, im ganzen um 62% abgenommen.

#### 44. Hafen zu Tiel.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1914	14 300 <sup>s</sup>	504	14 804 <sup>s</sup>
1913	16 758 <sup>s</sup>	412	17 170 <sup>s</sup>
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 92	{ — 2 366
	2 458	—	2 366

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15% ab-, in der Abfuhr um 23% zu-, im ganzen um 14% abgenommen.

#### 45. Hafen zu Zalt-Bommel.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1914	2695	—	2695
1913	4363	—	4363
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1668
	1668	—	1668

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39% ab-, im ganzen um 39% abgenommen.

<sup>1)</sup> Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstrecke nach dem Rhein bzw. Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 53 345 Tonnen.

## 46. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	40 710s	—	40 710s
1913	59 712	294s	60 006s
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 294s	{ — 19 296

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32 %, im ganzen um 32 % abgenommen.

## 47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	124 848	9486	134 334
1913	106 020	3018s	109 038s
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 18 828 6467s	{ 25 295s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18 %, in der Abfuhr 215 %, im ganzen um 23,2 % zugenommen.

## 48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	40 910s	1868s	42 779
1913	46 124s	1489s	47 614
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 379	{ — 4 835

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,3 % ab-, in der Abfuhr um 25 % zu-, im ganzen um 10,2 % abgenommen.

## 49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	7596s	—	7596s
1913	8452	—	8452
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — 855s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,2 %, im ganzen um 10,2 % abgenommen.

## 50. Hafen zu Wijk bij Duurstede. belgischen und niederländischen Häfen

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	4206	82	4288
1913	8189	—	8189
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 82	{ — 3901

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 49%, im ganzen um 48% abgenommen.

## 51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	9 815	—	9 815
1913	11 734	—	11 734
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1 919

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16%, im ganzen um 16% abgenommen.

## 52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	2634	179	2813
1913	2495s	235s	2731
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 138s 56s	{ 82 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,5% zu-, in der Abfuhr um 24% ab-, im ganzen um 3% zugenommen.

## 53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	26 929	—	26 929
1913	50 076	—	50 076
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — 23 147

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 46%, im ganzen um 46% abgenommen.

## 54. Hafen zu Rotterdam (in den überseeischen Häfen)

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1914	5 498 929	9 837 053	15 335 982	
1913	7 024 259	15 739 982	22 764 241	
Mithin 1914	{ mehr weniger	1 525 330	5 902 929	7 428 259

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,7%, in der Abfuhr um 36,3%, im ganzen um 32,6% abgenommen.

## 55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1914	861 981	457 105	1 319 086	
1913	975 089	556 683	1 531 772	
Mithin 1914	{ mehr weniger	113 108	99 577	212 686

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,6%, in der Abfuhr um 17,9%, im ganzen um 14,9% abgenommen.

## 56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1914	2 239 690	306 032	2 545 722	
1913	2 805 430	393 770	3 199 201	
Mithin 1914	{ mehr weniger	565 740	87 738	653 478

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20%, in der Abfuhr um 22,5%, im ganzen um 20,4% abgenommen.

## 57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1914	4 214 295	1 644 968	5 859 263	
1913	6 180 452	2 892 688	9 073 140	
Mithin 1914	{ mehr weniger	1 966 156	1 247 720	3 213 877

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,8%, in der Abfuhr um 46,6%, im ganzen um 35,4% abgenommen.

## 2. Verkehr in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr).

Der Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) betrug nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle in Emmerich

im Jahr 1914 . . . . .	366 017 t
" " 1913 . . . . .	515 130 <sub>5</sub> t <sup>1)</sup>
Mithin 1914 weniger	149 113 <sub>5</sub> t.

Dieser Verkehr verteilt sich nach den Zusammenstellungen in den Beilagen II<sup>a</sup>, III<sup>b</sup> und IV<sup>b</sup> auf die nachstehend aufgeführten Häfen:

### 58. Hafen zu Bremen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	4694	4986	9 680
1913	8017	8159	16 176
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 3323	{ — 6 496

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 41,8%, in der Abfuhr um 38,9%, im ganzen um 40,2% abgenommen.

### 59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	43 051	25 847	68 898
1913	76 332 <sub>5</sub>	46 486 <sub>5</sub>	122 819
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 20 639 <sub>5</sub>	{ — 53 921

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,6%, in der Abfuhr um 44,4%, im ganzen um 43,9% abgenommen.

### 60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	8 403	21 086	29 489
1913	12 741	6 024	18 765
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 15 062 —	{ 10 724 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,0% ab-, in der Abfuhr um 250,0% zu-, im ganzen um 57,2% zugenommen.

<sup>1)</sup> Für 1913 ist der Verkehr nach den Anschreibungen in Lobith eingesetzt, die 39 748<sub>5</sub>t weniger betragen haben als in Emmerich.

## 61. Hafen zu Danzig.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	9 322	6049	15 371
1913	14 506	9221	23 727
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 3172	{ — 8 356

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,7%, in der Abfuhr um 34,4%, im ganzen um 35,2% abgenommen.

## 62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	13 490	14 807	28 297
1913	21 240	25 720	46 960
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 10 913	{ — 18 663

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,5%, in der Abfuhr um 42,4%, im ganzen um 39,8% abgenommen.

## 63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	53 948	29 322	83 270
1913	44 253	73 093	117 347
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 9 694 43 771	{ — 34 077

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,9% zu-, in der Abfuhr um 59,9% ab-, im ganzen um 29,0% abgenommen.

## 64. Englische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	40 179	38 782	78 961
1913	55 641	32 542	88 183
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 6 240	{ — 9 222

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,0% ab-, in der Abfuhr um 16,1% zu-, im ganzen um 10,5% abgenommen.

## 65. Russische und andere Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	37 730	14 321	52 051
1913	57 401 <sup>1)</sup>	23 751	81 152 <sup>2)</sup>
Mithin 1914	mehr weniger 19 671 <sup>1)</sup>	— — 9 430	— — 29 101 <sup>1)</sup>

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,4%, in der Abfuhr um 39,7%, im ganzen um 35,9% abgenommen.

## 3. Gesamtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Nach und von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen wurden nach Beilage II<sup>a</sup>, III<sup>b</sup> und IV<sup>b</sup> über die deutsch-niederländische Grenze an Gütern einschließlich Floßholz befördert

in 1914 . . . . . 25 761 320<sup>1)</sup> t

„ 1913 . . . . . 37 529 649 t

Sonach 1914 . . . . . 11 768 328<sup>2)</sup> t oder 31,4% Abnahme, gegen 8,4% Zunahme im Vorjahr.

An Schiffen und Gütern außer Floßholz gingen nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle zu Emmerich über die Landesgrenze laut Beilage VII:

Jahr	Einfuhr nach Deutschland (Abfuhr von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen)		Ausfuhr aus Deutschland (Zufuhr nach niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen)		Zusammen	
	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t
	1914	25 718	12 470 267	26 150	13 244 404	51 868
1913	48 189	19 822 138 <sup>1)</sup>	48 009 <sup>2)</sup>	17 597 225 <sup>2)</sup>	96 198	37 419 363 <sup>2)</sup>
Mithin 1914	mehr weniger 22 471	— — 7 351 871 <sup>1)</sup>	— — 21 859	— — 4 352 821	— — 44 330	— — 11 704 692 <sup>2)</sup>

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 37,1%, bei der Ausfuhr um 24,8%, im ganzen um 31,3% abgenommen.

Von der erheblichen Abnahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland besonders folgende Güter betroffen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2 902 135 t), Schwefelkies (— 230 821 t), Schlacken zur Verhüttung (— 104 481 t), Weizen und Spelz (— 873 149 t), Roggen (— 152 998 t), Hafer (— 204 485 t), Gerste (— 349 040 t), Mais [Kukuruz] (— 223 224 t), Lein- und Ölsamen (— 138 868 t), Rundholz zu Zellstoff (— 315 739 t), europäisches Nutzholz (— 212 109 t), Kalk, gebrannter (— 135 732 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 117 850 t), Steinkohlen (— 251 216 t).

<sup>1)</sup> Für 1914 sind die Anschreibungen von Emmerich für den Rhein-See-Verkehr eingesetzt; werden diese auch für 1913 eingesetzt, so vergrößert sich die Verkehrsabnahme um 39 748 t und beträgt 11 808 077 t.

<sup>2)</sup> Im Jahresbericht für 1913 sind bei „Ausfuhr aus Deutschland“ die Angaben von Lobith eingesetzt.

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze betrifft: Eisen und Stahl in Stäben (— 188 385 t), Eisenbahnschienen (— 163 225 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 428 250 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 129 224 t), Steinkohlen (— 2 386 957 t).

Von den übrigen gegen das Vorjahr eingetretenen Änderungen sind folgende bemerkenswert.

A. Bei der Einfuhr nach Deutschland:

ein Weniger von	19 617 t	bei	Blei in Blöcken, Bleiwaren,
" "	34 809 t	"	Borke, Lohe, Gerbstoffe,
" "	11 288 t	"	Zement,
" "	30 324 t	"	Chemikalien und Drogen,
" "	12 894 t	"	tierischem Dünger,
" "	9 715 t	"	Thomasmehl,
" "	58 593 t	"	Chilesalpeter,
" "	77 131 t	"	phosphorsaurem Kalk,
" "	32 221 t	"	Roheisen aller Art,
" "	62 458 t	"	Eisen- und Stahlbruch,
" "	5 449 t	"	Erde, Kies, Sand, Mergel,
" "	31 229 t	"	Ton, Lehm usw.,
" "	5 628 t	"	sonstigen Erden, Traß,
" "	29 584 t	"	Blei-, Kobalt-, Nickelerzen,
" "	34 540 t	"	Zinkerzen,
" "	84 705 t	"	Manganerzen, Braunstein,
" "	5 734 t	"	Farbhölzern, Farbholzauszügen,
" "	8 046 t	"	Fischen und Schaltieren,
" "	25 694 t	"	Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten,
" "	11 283 t	"	Häuten, Fellen, Leder, Pelz,
" "	17 275 t	"	Telegraphenstangen,
" "	5 775 t	"	Eisenbahnschwellen aus Holz,
" "	41 390 t	"	Grubenholz,
" "	60 170 t	"	anderen außereuropäischen Hölzern,
" "	41 888 t	"	Holzzeugmasse, Strohmasse,
" "	10 797 t	"	Jute,
" "	49 519 t	"	Roggenmehl,
" "	6 474 t	"	Kleie,
" "	11 899 t	"	anderen Müllereierzeugnissen,
" "	15 788 t	"	Obst und Beeren,
" "	31 646 t	"	Ölen, Fetten, Tran und Talg,
" "	36 568 t	"	Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
" "	10 220 t	"	Papier und Pappe,
" "	11 812 t	"	Schwefelsäure,
" "	9 687 t	"	Stärke, Traubenzucker,
" "	37 637 t	"	Pflastersteinen aller Art,
" "	9 762 t	"	Polier-, Schleif-, Wetzsteinen,
" "	34 302 t	"	Teer, Pech, Harz,
" "	8 470 t	"	Wein,

ein Weniger von	44 713 t	bei	Zucker, roh,
"	"	"	Verbrauchszucker,
"	"	"	sonstigen Gütern;
ein Mehr von	8 190 t	"	anderen künstlichen Düngemitteln,
"	"	"	Kaffee, Kakao, Tee,
"	"	"	Kartoffeln,
"	"	"	Reis, Reismehl, Reiskleie,
"	"	"	Steinkohlenkoks.

Gefloßt wurde bei der Einfuhr nichts.

#### B. Bei der Ausfuhr aus Deutschland:

ein Weniger von	9 274 t	bei	Baumwolle, roher, und Abfällen,
"	"	"	Blei in Blöcken, Bleiwaren,
"	"	"	Zement,
"	"	"	Chemikalien und Drogen,
"	"	"	Thomasmehl,
"	"	"	Roheisen aller Art,
"	"	"	Luppen von Schweißisen,
"	"	"	Platten und Bleche aus Eisen,
"	"	"	eisernen Achsen und Bandagen,
"	"	"	Maschinen und Maschinenteilen,
"	"	"	eisernen Röhren und Säulen,
"	"	"	Eisen- und Stahldraht,
"	"	"	Eisen- und Stahlwaren,
"	"	"	unedlen Metallen und Waren daraus,
"	"	"	Ton, Lehm usw.,
"	"	"	sonstigen Erden, Traß,
"	"	"	Schwefelkies,
"	"	"	Fleisch, auch Speck,
"	"	"	Glas und Glaswaren,
"	"	"	europäischem Nutzholz,
"	"	"	Kartoffeln,
"	"	"	Lumpen,
"	"	"	Weizenmehl,
"	"	"	Ölen, Fetten, Tran und Talg,
"	"	"	Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
"	"	"	Papier und Pappe,
"	"	"	Steinkohlenteerölen, Naphthalin,
"	"	"	Rüben, Futter-, Zuckerrüben,
"	"	"	Salz (Speise-, Koch-, Viehsalz),
"	"	"	Soda, rohe, kalzinierte,
"	"	"	Soda, kaustische,
"	"	"	gebrannten Mauersteinen,
"	"	"	Polier-, Schleif-, Wetzsteinen,
"	"	"	Steinkohlenbriketts,
"	"	"	Steinkohlenkoks,



## V. Schiffsverkehr.

### A. Im allgemeinen.

#### 1. Die Rheinflotte im allgemeinen.

Der Bestand der Rheinflotte an Schiffen von 15 Tonnen und mehr Tragfähigkeit ist in der 19. Ausgabe des Rheinschiffsregisters Ende November 1914 vom Rheinschiffsregister-Verband nachgewiesen zu insgesamt 11 689 Rheinschiffen mit 33 041 Mann Besatzung.

Davon sind:

1745 Stück Dampfschiffe mit 424 360 indizierten Pferdestärken der Maschinen und  
9944 „ Segelschiffe und Schleppkähne mit 5 125 848 t Gesamttragfähigkeit.

Von den insgesamt 424 360 Pferdestärken der Dampfschiffe entfallen auf:

898 deutsche	Schiffe	254 882	Pferdestärken oder rund	60,1 %
638 <sup>1)</sup> niederländische	„	137 028	„	32,3 %
209 belgische	„	32 450	„	7,7 %

Von den insgesamt 5 125 848 t Tragfähigkeit der Segelschiffe und Schleppkähne entfallen auf:

3235 deutsche	Schiffe	2 347 203 t	oder rund	45,8 %
3998 <sup>1)</sup> niederländische	„	1 760 712 t	„	34,4 %
2642 belgische	„	997 481 t	„	19,4 %
7 britische	„	1 102 t	„	} 0,4 %
30 französische	„	9 312 t	„	
32 luxemburgische	„	10 035 t	„	

Bis Ausgang 1914 hat sich der Bestand der Rheinflotte wie folgt geändert:

J a h r	Dampfschiffe	Schleppkähne und Segelschiffe		Im ganzen Rheinschiffe
		eiserne	hölzerne	
Bestand Ende November 1914 . .	1745	8626	1318	11 689
Zugang bis Ende 1914 . . . . .	.	.	.	.
Abgang „ „ 1914 . . . . .	.	.	.	.
Bestand Ende 1914	1745	8626	1318	11 689
gegen „ 1913	1759	8937	2395	13 091
Mithin Ausgang 1914 { mehr weniger	14	311	1077	1402

<sup>1)</sup> Bei den niederländischen Schiffen sind sämtliche Schiffe mitgezählt, für die ein Schiffsattest nach Artikel 22 der revidierten Rheinschiffsverkehrsakte ausgestellt ist; es sind also viele Schiffe darunter, die den Rhein oberhalb der niederländischen Grenze selten oder überhaupt nicht befahren.

## 2. Dampfschiffe und Motorboote.

Unter den in der 19. Ausgabe des Rheinschiffsregisters nachgewiesenen 1745 Stück Dampfschiffen der Rheinflotte sind:

170 Räderboote mit 128 540 indizierten Pferdestärken der Maschinen  
1575 Schraubenboote „ 295 820 „ „ „ „

Zusammen 424 360 indizierte Pferdestärken.

Davon entfallen 191 330 Pferdestärken auf die preußischen Rheindampfer und 63 552 Pferdestärken auf die der übrigen deutschen Rheinuferstaaten.

Bezüglich der Verwendung der Dampferflotte ist zu bemerken, daß:

198 Dampfer = rund 11,4% der Personenbeförderung dienen,  
71 „ = „ 4,1% „ Personen- und Güterbeförderung,  
278 „ = „ 15,9% „ Güterbeförderung,  
1126 „ = „ 64,5% dem Schleppdienst,  
21 „ = „ 1,2% „ Schleppdienst und der Güterbeförderung,  
51 „ = „ 2,9% verschiedenen Zwecken.

Zusammen 1745 Dampfer = 100,0%.

Von den Güterdampfern sind die größten auf dem Rhein und damit die größten Flußdampfer Europas die 1906 und 1907 in Bolnes erbauten Schraubendampfer „Karlsruhe IX, Erbgroßherzog von Baden“, „Karlsruhe X, Prinz Max“ und „Karlsruhe XI, Prinz Bertold“. Diese drei Schiffe haben je eine Länge von 83 m, eine Breite von 10,08 m und 2,50 m Tiefgang. Die Ladefähigkeit beträgt je 1306 t bei 650 und 600 indizierten Pferdestärken der Maschinen. Es folgt der Schraubendampfer „Karlsruhe VIII, Max Honsell“, der 80 m lang und 9,70 m breit ist und bei 2,50 m Tiefgang eine Ladefähigkeit von 1310 t besitzt.

Der Bestand der Rhein-See-Dampfer betrug Ende 1914 = 63. Der größte Dampfer ist, wie bisher, „Bingen“ mit einer Länge von 73 m bei 10,06 m Breite, 4,38 m Tiefgang und 1770 t Ladefähigkeit bei 600 indizierten Pferdestärken, der kleinste „Arion“ bei 36,7 m Länge, 6,26 m Breite, 3,57 m Tiefgang, einer Ladefähigkeit von 342 t und 160 indizierten Pferdestärken.

Von den Schleppdampfern, die etwa  $\frac{2}{3}$  der ganzen Dampferflotte ausmachen, sind die größten und stärksten nach den Angaben im Rheinschiffsregister 1914 die Radschleppdampfer „Rob. Muser“ mit 2200 indizierten Pferdestärken, „Mathias Stinnes XXII“ mit 75,0 m Länge, 8,9 m Breite, 1,25 m Tiefgang und 1700 indizierten Pferdestärken, „Hugo Stinnes I und II“ mit je 72,0 m Länge, 20,44 m Breite, 1,25 m Tiefgang und 1500 indizierten Pferdestärken, „T. Schürmann Söhne VI“ mit 1500 indizierten Pferdestärken, „Franz Haniel XIV“, 73,20 m lang, 8,80 m breit, 1500 indizierten Pferdestärken, „Mathias Stinnes VII“, 72,0 m lang, 8,80 m breit und 1450 indizierten Pferdestärken, „Raab, Karcher & Cie. Nr. VI und VII“ mit je 73,20 m Länge, 8,80 m Breite und 1400 indizierten Pferdestärken, „Mathias Stinnes XVII und XXI“ mit 73,0 m Länge und 9,0 m Breite beziehungsweise 73,3 m Länge und 8,84 m Breite sowie mit je 1400 indizierten Pferdestärken, „Kannengießer III und IV“ mit gleichfalls 1400 Pferdestärken.

In Baden waren im Jahr 1914 im Betrieb:

a) Motorboote: bei Karlsruhe . . . . .	2
„ Rheinau . . . . .	3
„ Mannheim . . . . .	18
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:	
bei Karlsruhe . . . . .	1
„ Mannheim . . . . .	3

Zusammen 27 gegenüber 33 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke waren 31 Motorboote mit rund 558 Pferdestärken vorhanden. Davon dienten 2 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 12 dem Ortspersonenverkehr und 14 dem Privatgebrauch.

Außerdem verkehrten auf der hessischen Mainstrecke 5 Motorboote mit zusammen 100 Pferdestärken, von denen 1 dem Ortspersonenverkehr und 4 dem Privatgebrauch dienten. — Als Betriebsmittel wurde fast durchweg Benzin, nur bei 2 Booten Petroleum, bei 2 Benzol und bei 3 Rohöl benutzt.

In der preußischen Stromstrecke waren 206 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3152,0 indizierten Pferdestärken, gegen 212 mit 3183,9 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:

4 dem Strompolizei- und Baudienst,
76 „ Fährdienst,
73 „ Ortspersonenverkehr,
7 anderen gewerblichen Zwecken,
39 dem Privatgebrauch,
7 sonstigen Zwecken.

Mit Beginn des Krieges sind davon 31 Motorboote in den Dienst der Heeresverwaltung eingestellt worden.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main . . . . .	20 Motorboote mit zusammen	320,6 Pferdestärken
2. Lahn . . . . .	12 „ „ „	110 „
3. Mosel . . . . .	8 „ „ „	97 „
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen	30 „ „ „	505,5 „
5. Schifffahrtsweg Cleve-Rhein	1 „ „ „	4,5 „

Zusammen 71 Motorboote mit zusammen 1037,6 Pferdestärken gegen 70 Motorboote mit 990,6 Pferdestärken im Vorjahr.

Von diesen Motorbooten sind während des Krieges 2 an die Militärverwaltung übergegangen.

Unter den Motorbooten, bei denen als Betriebsmaterial fast ausschließlich Benzin, bei wenigen Petroleum, ganz vereinzelt Naphtha, Spiritus oder Benzol benutzt wird, hat das stärkste einen Motor von 90 Pferdestärken.

Nach niederländischen Mitteilungen betrug der Bestand der in Niederland heimatsberechtigten Dampfschiffe, für die ein Schiffsattest nach Artikel 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte ausgestellt worden ist, nach der Zählung im Jahr 1914 = 608 Dampfschiffe, und zwar:

516 Schleppdampfer,
54 Güterdampfer,
11 Personendampfer (darunter 10 Raddampfer)
und 27 Motor-Güterschiffe.

Unter den Dampfschiffen sind auch die Schiffe inbegriffen, die den Rhein oberhalb der Grenze selten oder überhaupt nicht befahren.

### 3. Segelschiffe und Schleppkähne.

Unter den 9944 Stück Segelschiffen und Schleppkähnen der Rheinflotte sind:

8626 eiserne	mit 4 833 427,7 t	Tragfähigkeit,
1318 hölzerne	„	292 420,7 t

Die mittlere Tragfähigkeit der eisernen (560,3 t) übertrifft also diejenige der hölzernen (221,9 t) fast um das Dreifache. Die Zahl der für den Massentransport bestimmten großen eisernen Schleppkähne von mehr als 1000 t Tragfähigkeit betrug:

im Herbst 1914 = 1382	im Herbst 1904 = 752
" " 1912 = 1300	" " 1902 = 647
" " 1910 = 1229	" " 1900 = 537
" " 1908 = 1020	" " 1898 = 410
" " 1906 = 890	" " 1896 = 277

ist also in anhaltendem Zunehmen begriffen, während der Bestand der größeren Holzschiffe über 500 t Tragfähigkeit allmählich abnimmt. Die Zahl derselben betrug:

im Herbst 1914 = 1	im Herbst 1904 = 10
" " 1912 = 2	" " 1902 = 10
" " 1910 = 4	" " 1900 = 15
" " 1908 = 4	" " 1898 = 17
" " 1906 = 6	" " 1896 = 17

Von den 1382 eisernen Schleppkähnen über 1000 t Tragfähigkeit gehören 627 der preußischen Rheinflotte an.

Eine Übersicht der größten Schleppkähne gibt die nachfolgende Zusammenstellung:

Lfde. Nr.	N a m e	A b m e s s u n g e n			Tragfähigkeit t
		Länge m	Breite m	Tiefgang m	
1	Karl Schroers 31 . . . . .	123,0	14,08	2,85	3583
2	Transport I . . . . .	105,9	12,10	2,84	2596
3	Thyssen VI . . . . .	105,9	12,12	2,83	2583
4	" VII . . . . .	105,9	12,11	2,80	2568
5	" IV . . . . .	105,7	12,10	2,82	2581
6	" V . . . . .	105,7	12,10	2,83	2581
7	Richard IV . . . . .	102,9	12,08	2,98	2635
8	T. Schürmann Söhne Nr. 24	100,0	12,00	2,85	2530
9	" " " 23	100,0	12,00	2,80	2430

#### 4. Schiffsverkehr.

Für den Schiffsverkehr oberhalb Mannheim ist bezeichnend die Schiffsbewegung durch die Schiffbrücken zu Maximiliansau und Speyer, die aus nachstehender Übersicht ersichtlich ist:

Schiffbrücke	Personen- dampfer	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen Dampfer	Schlepp- schiffe	Segel- schiffe	Zusammen Schleppkähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
<b>Maximiliansau:</b>							
zu Berg . . . . .	65	2619	2684	3 803	—	3 803	6 487
zu Tal . . . . .	66	2601	2667	3 787	1	3 788	6 455
<b>Zus. Maximiliansau gegen 1913</b>	131	5220	5351	7 590	1	7 591	12 942
	197	6350	6547	9 624	—	9 624	16 171
<b>Speyer:</b>							
zu Berg . . . . .	117	2424	2541	4 337	—	4 337	6 878
zu Tal . . . . .	108	2441	2549	4 415	—	4 415	6 964
<b>Zusammen Speyer gegen 1913</b>	225	4865	5090	8 752	—	8 752	13 842
	62	5853	5915	11 528	—	11 528	17 443

8\*

Über den Verkehr auf den einzelnen Stromstrecken des preußischen Rheins ist folgendes zu berichten:

Es durchfahren:

die Schiffbrücke zu	1914			1913		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz . . . . .	18 044	30 563	48 607	22 414	38 499	60 913
Cöln . . . . .				31 622	41 375	72 997
Wesel . . . . .	19 913	44 717	64 630	26 862	63 285	90 147

Die Schiffbrücke zu Cöln ist vom Beginn der Mobilmachung ab als Kriegsbrücke in Linz aufgeschlagen worden. Eine Anschreibung des Verkehrs hat nicht stattgefunden.

Die Art des Verkehrs zeigt folgende Übersicht:

Schiffbrücke zu	Personen-dampfer und Motorboote	Güter- und Schlepp-dampfer	Zusammen Dampfer	Geschleppte Kähne	Freifahrende Segelschiffe	Zusammen geschleppte Kähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
Coblenz . . . . .	3577	14 467	18 044	30 389	174	30 563	48 607
Wesel . . . . .	1362	18 551	19 913	42 497	2220	44 717	64 630

Der gesamte Schiffsverkehr ausschließlich der Flöße durch die Schiffbrücke bei Wesel in den letzten 13 Jahren betrug:

Fahrzeuge insgesamt: — Darunter freifahrende Segelschiffe:

	Anzahl	Anzahl	Prozentsatz
1914	64 630	2220	3,4
1913	90 147	2909	3,2
1912	84 647	2746	3,2
1911	82 921	2643	3,2
1910	82 639	2999	3,6
1909	80 585	3289	4,1
1908	67 880	3334	5,0
1907	78 078	3660	4,7
1906	72 309	3832	5,3
1905	64 308	4151	6,3
1904	65 868	4501	6,8
1903	62 477	5513	9,0
1902	53 272	5294	9,9

Ein Bild des Schiffsverkehrs durch die Brücke über den Königshafen bei Rotterdam in den letzten 6 Jahren gibt folgende Übersicht:

Durchgefahrene Schiffe	1914	1913	1912	1911	1910	1909
Rheinschiffe . . . . .	9 547	13 851	15 407	13 686	13 590	12 737
Sonstige Flußschiffe . . . . .	2 329	2 769	2 797	3 213	3 151	3 468
Flußdampfschiffe . . . . .	16 631	22 558	22 239	20 264	18 844	18 078
Seeschiffe . . . . .	1 140	1 598	1 646	1 359	1 636	1 449
Zusammen	29 647	40 776	42 089	38 522	37 221	35 732
Durchschnittlich in 24 Stunden	81	112	115	105	102	98

## B. Schiffsverkehr in Deutschland.

Nachweisungen über die Zahl der in den größeren deutschen Rheinhäfen angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Berg- und Talfahrt, unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge sind in den Beilagen V\* und VI\* enthalten.

Nach den vom Bundesrat am 25. Juni 1908 erlassenen, am 1. Januar 1909 in Kraft getretenen Vorschriften für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen findet bei Fahrzeugen mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ( $\frac{1}{2}$  Tonne) eine Anschreibung der Güter nicht statt. Diese Fahrzeuge sind bei der Ankunft und dem Abgang in Häfen als leer anzuschreiben. Hierzu wird preußischerseits bemerkt, daß in einzelnen Häfen die ohne Ladung ein- und auslaufenden Schiffe nicht angeschrieben werden, wodurch die größere Verschiedenheit in den entsprechenden Zahlen sich erklärt.

Einen Vergleich des Schiffsverkehrs in 23 deutschen Rheinhäfen mit dem Vorjahr gibt folgende Übersicht:

Im Hafen zu	angekommen				abgegangen			
	1914	darunter Dampf- schiffe	1913	darunter Dampf- schiffe	1914	darunter Dampf- schiffe	1913	darunter Dampf- schiffe
Straßburg . . . . .	1 942 <sup>1)</sup>	209	4 268 <sup>2)</sup>	1 885	1 947 <sup>3)</sup>	210	4 262 <sup>4)</sup>	1 887
Kehl . . . . .	1 068	193	1 694	488	1 071	194	1 700	490
Lauterburg . . . . .	302	—	1 069	583	306	—	1 063	583
Karlsruhe . . . . .	2 075	177	3 464	1 159	2 065	172	3 445	1 153
Speyer . . . . .	681	26	1 090	319	688	27	1 088	321
Mannheim mit Rheinau . . . . .	12 202	1 526	18 089	5 892	11 799	1 538	17 366	5 956
Ludwigshafen . . . . .	5 862	1 239	10 771	4 381	5 882	1 241	10 789	4 380
Worms . . . . .	2 942	1 561	4 408	2 487	2 947	1 566	4 446	2 494
Gernsheim . . . . .	1 018	399	1 810	1 116	1 023	402	1 809	1 116
Gustavsburg . . . . .	2 019	390	2 364	492	1 995	396	2 358	489
Mainz . . . . .	5 521	2 044	9 983	5 845	5 622	2 164	9 986	5 856
Biebrich . . . . .	2 041	1 765	4 668	4 414	1 827	1 572	4 056	3 967
Schierstein . . . . .	190	8	191	15	190	8	196	21
Bingen . . . . .	2 071	1 525	6 210	5 525	2 078	1 538	6 260	5 579
Oberlahnstein . . . . .	1 727	1 333	2 448	1 720	1 153	964	1 584	1 333
Coblenz . . . . .	2 968	2 345	3 538	2 668	1 754	1 676	2 233	2 093
Cöln . . . . .	7 277	5 044	9 719	6 141	5 208	4 585	6 480	5 607
Mülheim . . . . .	2 833	1 995	3 748	2 566	2 561	2 240	3 728	3 136
Neuß . . . . .	1 761	304	2 636	500	1 657	280	2 319	487
Düsseldorf . . . . .	7 220	3 799	9 744	4 679	6 027	3 860	8 172	5 009
Uerdingen . . . . .	2 806	2 178	4 718	3 758	2 820	2 193	4 732	3 774
Duisburg-Ruhrorter Häfen	43 477	14 110	60 588 <sup>5)</sup>	19 098	43 023	13 529	60 270 <sup>6)</sup>	18 827
Wesel . . . . .	3 330	1 966	4 312	2 747	2 976	1 609	4 244	2 659

<sup>1)</sup> Hierunter 9 Kanalkähne (1 beladener und 8 leere), die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen sind, aber im Kanalverkehr nach den Kanälen abgingen. <sup>2)</sup> Hierunter 4 leere Motorschiffe und 34 Kanalkähne (3 beladene und 31 leere), zusammen 38 Schiffe, die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen sind, aber im Kanalverkehr nach den Kanälen abgingen. <sup>3)</sup> Hierunter 3 leere Motorschiffe und 5 leere Kanalkähne, zusammen 8 Schiffe, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben und alsdann zur Talfahrt nach den niederländischen und belgischen Häfen den Rhein benutzten. <sup>4)</sup> Hierunter 6 leere Motorschiffe und 25 Kanalkähne (4 beladene und 21 leere), zusammen 31 Schiffe, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben und alsdann zur Talfahrt nach den niederländischen und belgischen Häfen den Rhein benutzten. <sup>5)</sup> Die leeren Schiffe wurden im ersten Halbjahr von den Firmen nicht angeschrieben.

### C. Schiffsverkehr über die 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 den Beilagen VII 1. A. nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle zu Emmerich zusammengestellt.

Es fuhren hiernach über die Grenze:

1914 zu Berg	25 718 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr	429
1914 „ Tal	26 150 „ „ „ „	568
<b>zusammen 1914</b>	<b>51 868 Schiffe,</b> „ „ „ „	<b>997.</b>

Die Zahl der ohne Ladung über die Grenze gegangenen Segelschiffe und Schleppkähne hat betragen:

im Jahr 1914: 9414 von insgesamt 47 324 Segelschiffen und Schleppkähnen.

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

31 357 = 60,5 %	die niederländische Flagge,
12 012 = 23,2 %	„ Flagge deutscher Staaten,
8 385 = 16,2 %	„ belgische Flagge,
43 = 0,08 %	„ britische Flagge,
71 = 0,14 %	andere Flaggen.

Wie wiederholt hervorzuheben ist, beschränkt sich das starke Vorwiegen der Schiffe unter niederländischer Flagge auf den Stromverkehr unterhalb Duisburg-Ruhrort, während auf der ganzen deutschen Strecke oberhalb Duisburg-Ruhrort die deutsche Flagge vorwiegt.

Die Angaben der Niederländischen Zollstelle zu Lobith sind ebenfalls in Beilage VII unter 1. B. enthalten.

Es fuhren hiernach über die Grenze:

zu Berg	25 767 Schiffe, gegen 48 117 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal	26 148 „ „ 48 651 „ „
<b>Zusammen</b>	<b>51 915 Schiffe, gegen 96 768 Schiffe im Vorjahr.</b>

Von den 51 915 Schiffen führten:

30 861 = 59,44 %	die niederländische Flagge,
11 789 = 22,71 %	„ Flagge deutscher Staaten,
9 140 = 17,6 %	„ belgische Flagge,
42 = 0,08 %	„ britische Flagge,
83 = 0,16 %	andere Flaggen.

## VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen.

### 1. Die Rhein-See-Flotte.

Unmittelbarer Rhein-See-Verkehr, für den im Jahr 1888 nur 3 Dampfer mit zusammen 1860 t Tragfähigkeit eingestellt waren, wurde im Jahr 1914 mit 63 Rhein-See-Dampfern betrieben, von denen 59 insgesamt 56 517 t Tragfähigkeit besitzen. Nach der Tragfähigkeit auf dem Rhein geordnet sind dies die folgenden:

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungs-signal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde-stärken	Größe Trag-fähigkeit auf dem Rhein <sup>1)</sup> t	Bemerkungen
					cbm	Re-gister-tons			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Bingen	Argo	Bremen	Q.H.F.S.	2 207	779	600	1 770	
2	Rhenania	Rhein-See	Cöln	H.W.B.G.	1 360	480	500	1 542	
3	Prussia	Stenzel & Rolke	Stettin	J.F.Q.P.	1 693	598	650	1 400	
4	Dortmund	Argo	Bremen	Q.G.W.S.	1 781	629	480	1 375	
4a	Elbing VIII	Schichau	Elbing	H.J.K.T.	1 398	493	750	1 370	
5	Borussia	Rhein-See-schiffahrts-Gesellschaft	Cöln	H.W.C.P.	1 496	528	—	1 350	
6	Badenia	"	"	H.W.C.M.	1 445	510	—	1 300	
7	Westfalia	"	"	H.W.C.Q.	1 421	501	—	1 300	
8	Düsseldorf	Argo	Bremen	Q.G.S.F.	1 824	644	450	1 300	
9	Ark	Stockholms Rederiaktiebolag Svea	Stock-holm	—	—	—	—	1 300	
10	Embla	"	"	—	—	—	—	1 300	
11	Karlsruhe	Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	R.P.B.M.	1 494,6	527,58	500	1 200	
12	Straßburg	"	"	R.S.B.M.	1 500	552	600	1 200	
13	Mannheim	"	"	R.P.F.G.	1 491,5	526,51	500	1 200	
14	Bonn	Reederei Fred. Olsen	Kristi-ania	H.W.C.G.	1 453,4	513	550	1 200	
15	Bavaria	Rhein-See-schiffahrts-Gesellschaft	Cöln	—	—	510	—	1 150	
16	Vega	Rederiaktiebolag Svea	Stock-holm	—	—	—	—	1 100	
Zu übertragen								22 357	

<sup>1)</sup> Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungs-signal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde-stärken	Größte Trag-fähigkeit auf dem Rhein <sup>1)</sup>	Bemerkungen
					cbm	Re-gister-tous			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
							Übertrag	22 357	
17	Feronia	Neptun	Bremen	Q. G. P. M.	1 063	375	420	1 000	
18	Karlsruhe	Sinner	Stettin	J. F. M. V.	1 052	371	300	982	
19	Perseus	Neptun	Bremen	Q. J. S. R.	1 026	362	350	960	
20	Bacchus	"	"	Q. J. S. W.	1 026	362	350	960	
21	Phoebus	"	"	Q. J. S. V.	1 025	362	350	960	
22	Andromeda	"	"	Q. J. S. P.	1 028	363	350	960	
23	Ceres	"	"	Q. K. B. L.	1 028	363	350	960	
24	Nereus	"	"	Q. H. W. R.	1 086	383	320	950	
25	Latona	"	"	Q. H. W. S.	1 086	383	320	950	
26	Orest	"	"	Q. J. C. K.	1 084	383	320	950	
27	Pylades	"	"	Q. J. C. S.	1 084	383	320	950	
28	Niobe	"	"	Q. J. R. B.	1 028,5	363,05	350	950	
29	Cöln	Argo	"	Q. G. P. V.	1 204	425	360	935	
30	Pallas	Neptun	"	Q. H. V. C.	1 047	370	300	900	
31	Elin	"	"	Q. H. N. J.	987	348	300	900	
32	Jupiter	"	"	Q. H. J. G.	933	329	270	875	
33	Ariadne	"	"	Q. H. N. H.	1 058	373	370	870	
34	Juno	"	"	Q. H. L. P.	926	327	300	870	
35	Phädra	"	"	Q. G. N. K.	1 055	372	370	868	
36	Egeria	"	"	Q. G. M. N.	1 082	382	350	850	
37	Vulkan	"	"	Q. H. S. W.	983	347	350	850	
38	Leda	"	"	Q. H. S. G.	983	347	300	850	
39	Thalia	"	"	Q. G. D. J.	809	286	250	827	
40	Stella	"	"	Q. G. B. C.	834	294	250	819	
41	Mannheim	Argo	"	Q. G. S. P.	1 176	415	360	800	
42	Venus	Neptun	"	Q. G. B. T.	1 023	361	360	782	
43	Elbing II	Schichau	Elbing	H. J. C. G.	1 075	379	250	774	
44	Diana	Neptun	Bremen	Q. H. G. V.	848	300	270	760	
45	Fortuna	"	"	Q. F. S. P.	861	304	350	700	
46	Pax	"	"	Q. F. S. M.	854	301	300	700	
47	Castor	"	"	Q. G. D. R.	906	320	250	640	
48	Pollux	"	"	Q. G. D. V.	905	319	250	640	
49	Themis	"	"	Q. F. M. N.	777	274	250	612	
50	Rea	"	"	Q. F. P. N.	831	293	300	600	
51	Saturn	"	"	Q. F. M. G.	758	267	250	588	
52	Luna	"	"	Q. F. R. S.	791	279	300	560	
53	Flora	"	"	Q. F. N. K.	556	196	200	559	
54	Iris	"	"	Q. F. L. P.	571	201	200	557	
55	Elbing I	Schichau	Elbing	Q. J. C. D.	787	278	300	550	
56	Jason	Neptun	Bremen	Q. F. L. K.	558	197	200	512	
57	St. Antonio	A. Hammerstein	Rotterdam	—	—	—	—	470	
58	Rensiena	J. Albert	Groningen	—	—	—	—	390	
59	Arion	Neptun	Bremen	K. M. F. T.	483	170	160	342	
							Zusammen	55 839	

<sup>1)</sup> Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Neben diesen 63 Rhein-See-Dampfern waren weiter 32 verschiedene See-Schleppkähne (Seeleichter) und See-Segelschiffe für den unmittelbaren Rhein-See-Verkehr eingestellt, wie nachstehend näher ausgeführt ist. Während die Rhein-See-Dampfer bis zum Jahr 1908 ausschließlich deutschen Reedereien angehörten, haben im Jahr 1909 auch eine schwedische Gesellschaft „Stockholms Rederiaktiebolag Svea“ in Stockholm mit den Dampfern „Ark“, „Embla“ (und „Vega“ 1913) sowie eine niederländische Firma, A. Hammerstein in Rotterdam, mit dem Dampfer „St. Antonio“ den Rhein-See-Verkehr aufgenommen.

## 2. Der Rhein-See-Dampfer-Verkehr.

Der Verkehr wurde mit Beginn des Krieges eingestellt.

Im Jahr 1914 wurde der Verkehr von folgenden Gesellschaften betrieben:

1. Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Cöln. Im Jahr 1914 waren folgende Rhein-See-Dampfer im Betrieb:

„Energie“, „Rhenania“, „Westfalia“, „Borussia“, „Badenia“, „Bavaria“.

Mit diesem Dampfermaterial wurden, wie im Vorjahr, teils regelmäßige Fahrten von Cöln nach London und zurück ausgeführt, teils waren die Dampfer in unregelmäßigen Frachtfahrten zwischen niederrheinischen Häfen und Häfen der Ostsee sowie zwischen Häfen der Nordsee und Häfen der Ostsee beschäftigt.

Die im Londondienst beförderten Mengen bestanden aus Kaufmannsgut aller Art, während auf den übrigen Reisen Ladungen Massengut wie Kohlen, Koks, Holz, Eisen, Maschinen, Thomasmehl, Phosphat, Zucker, Kleie und Mehl befördert wurden.

Die beförderten Mengen betragen:

im London-Verkehr: bergwärts (nach dem Rhein)	36 928 t
talwärts (von „ „ )	43 064 t

2. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ zu Bremen, mit 35 Dampfern:

a) nach und von Bremen	alle 5 Tage,
b) „ „ „ Hamburg (Altona)	„ 5 „
c) „ „ „ Stettin	„ 7 „
d) „ „ „ Danzig	„ 6 „
e) „ „ „ Königsberg	„ 6 „
f) „ „ „ Kopenhagen	„ 7 „
g) „ „ „ Riga	„ 7 „
h) „ „ „ Kiel und Lübeck	„ 10 „
i) „ „ „ Rostock	„ 14 „
k) „ „ „ Aarhus	„ 14 „
l) „ „ „ Flensburg	„ 20 „
m) „ „ „ Aalborg	„ 21 „
n) „ „ „ Randers	„ 30 „

Die Ladungen nach den Nord- und Ostseehäfen bestanden, wie früher, vorwiegend aus Eisenröhren, Draht und Stiften, Bleiweiß, Farben, Baumwollwaren, Bleichsoda, Papier, Kurzwaren, Wein; nach dem Rhein aus Öl, Mehl, Stärke, Sprit, Rübsaat, Zellulose, Holz.

Eingefahren wurden im ganzen (zu Berg) 71 472 t, ausgefahren (zu Tal) 88 576 t, zusammen 160 048 t, gegen 270 832 t im Vorjahr.

3. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei „F. Schichau“ zu Elbing fuhr im Jahr 1914 mit 4 Dampfern, „Elbing I, II, VIII und IX“, soweit angängig in regelmäßiger Fahrt, — monatlich 4 Abfahrten — nach und von den Ostseehäfen, hauptsächlich von Königsberg und Memel nach den Rheinhäfen Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf und Cöln, und zurück vom Rhein hauptsächlich von Ruhrort nach Kopenhagen, Elbing und Königsberg i. Pr.

Die Ladungen nach den Ostseehäfen bestanden vorwiegend in bearbeitetem Handels- und Baueisen, Koks und Gießerei-Rohmaterialien; das Gewicht dieser Ladungen betrug 18 765 t. Von den Osthäfen nach dem Rhein wurden hauptsächlich Getreide, Hülsenfrüchte, Stückgüter und Zellulose = 7554 t, Holz (geschnitten) = 22 516 cbm, Grubenholz = 587 t gebracht.

4. Die Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg, unterhielt bis zum Kriegsausbruch mit den Rhein-See-Dampfern „Mannheim“, „Karlsruhe“, „Straßburg“, „Mainz“ und „Frankfurt“ einen regelmäßigen Verkehr von Hamburg nach Emmerich, Wesel, Duisburg-Ruhrort, Uerdingen, Düsseldorf und Cöln und umgekehrt. Die Fahrtdauer von Hamburg nach Cöln beträgt 5 bis 10 Tage und richtet sich jeweils nach der Jahreszeit und nach den für die Zwischenstationen vorhandenen Güterladungen.

Über Ladung, Einfuhr (zu Berg) und Ausfuhr (zu Tal) im Berichtsjahr, liegen Angaben nicht vor.

5. Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefen-Fabrikation, vormals „Gebr. Sinner“ in Karlsruhe-Grünwinkel (Baden).

Diese vermittelt mit dem Rhein-See-Tankdampfer „Karlsruhe“ hauptsächlich den Transport von Branntwein und Stückgütern von Stettin nach Düsseldorf mit etwa 6 Wochen Zwischenraum.

Die beförderten Gütermengen betragen im Bergverkehr ungefähr 2500 t; Talverkehr wurde nicht ausgeführt. Der Dampfer erhielt seine Rückladung stets in Rotterdam.

### 3. Der Rhein-See-Schleppverkehr.

Neben den vorgenannten Gesellschaften wurde bisher unmittelbarer Rhein-See-Verkehr mittels Schleppkähnen (Seeleichtern) betrieben. Für das Berichtsjahr liegen keine Mitteilungen über diesen Verkehr vor.

### 4. Der Rhein-See-Seglerverkehr.

Weiterhin wird der Rhein-See-Verkehr noch mit einer größeren Zahl von See-Segelschiffen betrieben.

Im Jahr 1914 wurden an der Grenze im ganzen 32 Stück verschiedene Seekähne und Seesegler (gegen 81 im Vorjahr) gezählt, mit einer Tragfähigkeit zwischen 1900 t und 150 t.

Diese Rhein-See-Kähne und -Segler machten zusammen 58 Fahrten zu Berg (gegen 130 im Vorjahr) nach Wesel, den Ruhrhäfen, Düsseldorf, Neuß, Cöln, Bonn, Remagen. Die Herkunftshäfen waren deutsche Ost- und Nordseehäfen sowie englische, dänische, schwedische und französische Seehäfen.

Während die Mehrzahl der Rhein-See-Segler, gleich wie die Dampfer, den Rhein nur bis Cöln hinauf befährt, kommen einzelne kleinere bis Remagen herauf, um dort Mineralwasser zu laden. Im Jahr 1914 kamen nach Remagen 8 englische Segelschiffe, die in der Zeit von Mitte Februar bis Ende Juli zusammen 17 mal dort anlegten, um Apollinariswasser zu laden. Die Fracht von England bestand hauptsächlich aus Porzellanerde für Wesel und Bonn.

Der Tiefgang dieser Rhein-See-Segelschiffe betrug 2,05 m bis 2,20 m.

Nach Oberlahnstein kamen im Berichtsjahr 2 Rhein-See-Schiffe, die Steinplatten (337 t) nach Königsberg eingeladen haben.

## VII. Floßverkehr im besonderen.

Über den Floßverkehr in den deutschen Rheinhäfen geben die Beilagen II<sup>a</sup>, III<sup>a</sup>, IV<sup>a</sup>, V<sup>a</sup> und VI<sup>a</sup> nähere Auskunft; danach beträgt der Floßverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen:

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	zusammen
	t	t	t
1914	407 199	217 216	624 415
1913	479 583 <sub>t</sub>	268 539 <sub>t</sub>	748 122 <sub>t</sub>
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 51 323 <sub>t</sub>	{ — 123 707 <sub>t</sub>

Der Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 15,1%, in der Abfuhr um 19,1%, im ganzen um 16,5% abgenommen; gegen 6,7%, 0,4% und 4,7% Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen von 624 415 t den Floßverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, Beilage II<sup>b</sup>, III<sup>c</sup>, IV<sup>c</sup>, V<sup>b</sup> und VI<sup>b</sup>, nämlich mit 590 t vom Rhein her und 259 859 t nach dem Rhein hin, also zusammen 260 449 t

so ergibt sich als **Gesamtfloßverkehr auf dem Rhein 884 864 t**

Gegen das Vorjahr mit zusammen 1 009 424<sub>t</sub> bedeutet dies eine Abnahme von 124 560<sub>t</sub> oder 12,3%, gegen 5,9% Abnahme im Vorjahr.

Nach den vom Bundesrat am 25. Juni 1908 erlassenen, am 1. Januar 1909 in Kraft getretenen Vorschriften für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen gilt für Flöße als solche als Ausladeort der Ort der Auflösung des Bestandes und als Einladeort der Platz, wo das Floß zusammengebunden worden ist. Findet auf dem Weg nach dem Ort, wohin das Floß zur Beförderung im Floßverkehr endgültig bestimmt ist, eine Auflösung des Floßes zu dem Zweck statt, das Holz zu neuen Verbänden zu vereinigen (Umbindung), so wird das Floß am Umbindeplatz als angekommen und, wenn dieser ein wichtigerer Hafen ist, das neu zusammengebundene Floß auch als abgegangen angeschrieben.

Als Gesamtladung eines Floßes ist der Bestand an Floßholz zuzüglich des Gewichts der beigeladenen Güter zu verzeichnen.

Bei der Umrechnung des in Festmetern angegebenen Bestandes der Flöße in Gewicht ist ein Festmeter anzurechnen: bei hartem Holz zu 0,8 Tonnen,  
bei weichem Holz zu 0,6 Tonnen.

Das Gewicht ist auf halbe Tonnen derart abzurunden, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

Weder auf der Rheinstrecke von Basel bis Mannheim noch in den Häfen zu Straßburg, Kehl, Lauterburg und Karlsruhe hat im Berichtsjahr Floßverkehr stattgefunden. Ebenso auch nicht von und nach der Kinzig und Murg.

Über den Verkehr im Hafen zu Mannheim liegen die folgenden Angaben vor:

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Floßhafen u. sonstigen Hafenteilungen										
1914	62	—	—	—	14 049	—	—	14 049	—	
1913	113	—	—	—	25 042	17	—	25 059	—	
Mithin 1914	mehr weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	
		51	—	—	10 993	17	—	11 010	—	
b) Abgang (Rhein) im Floßhafen:										
1914	10	—	—	—	4 993	12	—	5 005	—	
1913	27	—	—	—	18 899	176	—	19 076	—	
Mithin 1914	mehr weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	
		17	—	—	13 906	164	—	14 071	—	

Nach dem Erfelder Altrhein und nach Stockstadt sind im Berichtsjahr keine Flöße gegangen. Die dort ansässigen Holzhandlungen haben ihren an sich geringen Bedarf mit der Eisenbahn bezogen.

Über die Anzahl und den Bestand der im Berichtsjahr bei der Floßuntersuchungsstelle Mainz untersuchten, aus dem Hafengebiet von Mainz abgegangenen Flöße gibt die nachstehende Übersicht näheren Aufschluß:

Monat	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—		
Februar	3	—	—	—	2 736	18	—	2 754		
März	5	—	—	—	4 326	23	—	4 349		
April	19	—	—	—	21 271	104	2	21 378		
Mai	16	384	—	—	17 168	92	—	17 644		
Juni	18	—	—	—	17 475	96	3	17 574		
Juli	19	—	—	—	20 556	96	12	20 665		
August	7	—	—	—	5 238	31	—	5 269		
September	16	—	—	—	12 645	70	1	12 717		
Oktober	18	96	—	—	12 200	99	—	12 395		
November	14	—	—	—	8 548	57	—	8 605		
Dezember	1	—	—	—	1 057	4	—	1 062		
Zusammen 1914	136	480	—	—	123 223	695	19	124 418		
gegen 1913	154	2530	—	—	135 981	776	186	141 156		
Mithin 1914	mehr weniger	—	—	—	—	—	—	—		
		18	2050	—	12 757	81	1848	16 737		

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

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beige-ladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
a) Ankunft	1080	3012	—	—	221 141	15	—	224 168	—	gegen 231 514 t im Vorjahr.
b) Abgang	232	2501	—	—	175 899	505	—	178 905	—	gegen 194 635 t im Vorjahr.

Die Zahl und das Gewicht der durch die Schiffbrücken der preußischen Rheinstrecke durchgegangenen Flöße hat betragen:

Jahr	An der Schiffbrücke zu						
	Coblenz		Cöln		Wesel		
	Zahl	Gewicht t	Zahl	Gewicht t	Zahl	Gewicht t	
1914	192	183 432	nicht gezählt	—	63	45 043	
1913	225	214 608	210	193 887	80	63 331	
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 33	— 31 176	—	—	— 17	— 18 288

Bei Coblenz wurden sämtliche 192 Flöße von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 192 Flößen hatte das größte ein Gewicht von 2398 t, das kleinste ein Gewicht von 54 t. Unter den 192 Flößen hatten:

147 Flöße (große) ein Gewicht über 750 t,

45 „ (mittlere) „ „ zwischen 750 t und 50 t.

Der Floßverkehr über die deutsch-niederländische Grenze betrug nach den Aufzeichnungen der Zollstelle in Emmerich laut Beilage VII. 2:

Jahr	Einfuhr nach Deutschland		Ausfuhr aus Deutschland		zusammen		
	Anzahl	Floßbestand t	Anzahl	Floßbestand t	Anzahl	Floßbestand t	
1914	— <sup>1)</sup>	— <sup>1)</sup>	42	23 386	42	23 386	
1913	1	908 <sub>8</sub>	59	41 258 <sub>8</sub>	60	42 167	
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 1	— 908 <sub>8</sub>	— 17	— 17 872 <sub>8</sub>	— 18	— 18 781

Die Einfuhr an Floßholz hat sonach um 100%, die Ausfuhr um 43,3% und der gesamte Grenzverkehr mit Floßholz um 44,5% abgenommen.

<sup>1)</sup> Von der niederländischen Rheinstrecke nach dem deutschen Rhein, beziehungsweise dem Spoy-Kanal ging 1 Floß mit 590 t, das an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben wurde, gegen 10 Flöße mit 2590 t im Vorjahr.

## VIII. Verkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins.

Eine Übersicht über den Durchgangsverkehr von Gütern, Schiffen und Flößen von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, nämlich:

1. Ill-Rhein-Kanal,	Aufzeichnungsstelle Schleuse 88 bei Straßburg,
2. Neckar,	„ Mannheim,
3. Frankenthaler Kanal,	„ Frankenthal
4. Main,	„ Schleuse zu Kostheim,
5. Lahn,	„ Schleuse zu Niederlahnstein,
6. Mosel,	„ Fähr bei Güls,
7. Spoy-Kanal	„ Keeken

geben die Beilagen II<sup>b</sup>, III<sup>c</sup>, IV<sup>e</sup>, V<sup>b</sup> und VI<sup>b</sup>.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1914	1913		
von dem Rhein her	1 964 469 <sub>5</sub> t	2 835 670 <sub>5</sub> t,	mithin 1914 weniger	871 201 t
nach dem Rhein hin	1 021 536 <sub>5</sub> t	1 427 881 <sub>5</sub> t,	„ „ „	406 345 t
Zusammen	2 986 006 t	4 263 552 t,	mithin 1914 weniger	1 277 546 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 30,7%, nach dem Rhein hin um 28,5%, im ganzen um 30,0% abgenommen, gegen 3,4%, 6,2% und 4,3% Zunahme im Vorjahr.

Von und nach dem **Hüniger Kanal**, dem **Breisacher Kanal**, der **Kinzig** und der **Murg** hat auch im Jahr 1914, wie im Vorjahr, kein Verkehr stattgefunden.

Über den Verkehr der obigen 7 deutschen sowie 5 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanälen von und nach dem Rhein folgen nachstehend unter Ziffer 1 bis 12 noch nähere Angaben:

### 1. Ill-Rhein-Kanal.

Anschreibestelle: Schleuse 88 bei Straßburg Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	152	46	198 <sup>*)</sup>	14 244	4 520	—	—	*) Hierunter 136 beladene Kies- nachen von je 11 t Ladung.
nach dem Rhein hin	64	153	217 <sup>*)</sup>	20 305	12 918	—	—	
1914 zusammen	216	199	415	34 549	17 438	—	—	*) Hierunter 136 leere Kies- nachen von je 11 t Trag- fähigkeit.
1913 „	416	392	808	74 820	34 023	—	—	
1914 ( mehr weniger	— 200	— 193	— 393	— 40 271	— 16 585	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 48,1%, der Güterverkehr um 48,7% abgenommen.

Der Unterschied von 217 — 198 = 19 Schiffen zwischen dem Verkehr „nach dem Rhein hin“ und „von dem Rhein her“ rührt insbesondere davon her, daß ein Teil der leeren Kanalschiffe aus den elsäß-lothringischen Kanälen zur Talfahrt nach den niederländischen und belgischen Häfen den Rhein benutzten.

Bezüglich der von Straßburg nach dem Rhein abgegangenen Kanalschiffe (8) siehe die Fußnote <sup>3)</sup> zu Abschnitt V. B. Hafen Straßburg, Seite 117.

Die Verkehrsabnahme ist auf den bedeutend geringeren Bezug von Vogesensandsteinen für die Rheinregulierung (8501 t weniger) und auf die geringere Durchfuhr an Kreide aus Frankreich über Lagarde nach Kehl (5545 t weniger) zurückzuführen.

Von dem Rhein her kamen in 1914 (in 1913) hauptsächlich: 1496 t (2618 t) Kies und 2199 t (4004 t) Verbrauchszucker.

Nach dem Rhein hin gingen in 1914 (in 1913) vorwiegend: 3271 t (8816 t) Kreide, 7050 t (16 089 t) Bruchsteine und 2152 t (465 t) Steinkohlen.

Zu diesem Verkehr tritt hinzu der in den Beilagen II<sup>a</sup>, III<sup>a</sup> und IV<sup>a</sup> verzeichnete Verkehr zwischen dem Hafenplatz Straßburg und dem Rhein mit 1 311 652 t in der Zufuhr und 264 272 t in der Abfuhr (vergl. Seite 67, Hafen zu Straßburg).

## 2. Neckar.

Anschreibestelle: Mannheim	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
Verkehr								
von dem Rhein her . .	174	—	174	34 375	27 918 <sub>5</sub>	—	—	
nach dem Rhein hin . .	529	—	529	94 058	92 222	27	5764	
1914 zusammen	703	—	703	128 433	120 140 <sub>5</sub>	27	5764	
1913 „	995	—	995	179 777	169 574	17	3714	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	—	10	2050	
{ weniger	292	—	292	51 344	49 433 <sub>5</sub>	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 29,3%, der Güterverkehr um 29,1% abgenommen, dagegen hat der Floßverkehr um 55,2% zugenommen.

Die Aktien-Gesellschaft „Schleppschiffahrt auf dem Neckar“ teilt ferner das Folgende mit:

Durch Kettendampfer wurden befördert:

im Jahr	Leere Fahrzeuge	Beladene Fahrzeuge			Durchschnitts- ladung der Fahrzeuge	
		Anzahl	Lade- fähigkeit t	Ladung t	t	%
1914	2283	861	151 945	96 286	111 <sub>5</sub>	64,4
1913	2707	1439	240 605	122 171	84 <sub>5</sub>	50,8
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	26 <sub>5</sub>	13,6
{ weniger	424	578	88 660	25 885	—	—

Was den Wasserstand anbetrifft, so kann dieser als ein der Schifffahrt günstiger bezeichnet werden; während sonst häufige Betriebsunterbrechungen durch Niedrigwasser zu verzeichnen waren, sind im Berichtsjahr wiederholte Hochwasserperioden dem Schifffahrtsbetrieb hinderlich gewesen. Bis Mitte des Jahres war das Geschäft sowohl im Berg- wie im Talverkehr flott.

Mit Beginn des Krieges wurde jedoch auch der Schiffsverkehr auf dem Neckar mehrere Tag lang vollständig unterbunden, einmal dadurch, daß es an Schiffspersonal fehlte und ferner,

weil die Fahrzeuge militärischerseits in Mannheim festgelegt wurden. Es machte sich aber bald eine Neubelebung der Schifffahrt bemerkbar, so daß ein beschränkter Betrieb bis zum Jahresschluß aufrechterhalten werden konnte.

Wegen Hochwassers mußte die Schifffahrt in der Zeit vom 10. bis 12. Januar, 7. bis 15. und am 18. März, ferner vom 17. bis 18. Juni und vom 20. bis 21. September eingestellt werden, wegen Frostes und Eisganges vom 24. bis 27. Januar, so daß unter Berücksichtigung der durch den Kriegsbeginn veranlaßten Störung insgesamt 344 Betriebstage zur Verfügung standen, gegen 358 im Vorjahr.

Die Zahl der direkten Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 448 (505 im Jahr 1913), außerdem wurden 3 Lokalzüge (4 in 1913) und 10 Züge mit leeren Schiffen (6 in 1913) nach Lauffen gefahren.

Die Kettendampfer legten zusammen 51 238 Bergkilometer zurück mit 2283 leeren und 861 beladenen Fahrzeugen, gegen 2707 leere und 1439 beladene Fahrzeuge in 1913.

Die 3144 leeren und beladenen Schiffe legten 245 765 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 78,1 km gegen 75,3 km im Vorjahr. Die 861 beladenen Fahrzeuge enthielten 96 286 t Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 111,8 t gegen 84,9 t im Jahr 1913.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 151 945 t und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 63,4% gegen 50,8% im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 10 595 205 Tonnenkilometer gegen 12 995 705 Tonnenkilometer im Jahr 1913.

Nach hessischer Mitteilung haben im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach im Winter 1914/15 überwintert: 1 Badeanstalt von Neckar-Gemünd, 1 fliegende Nähe der Stadt Heidelberg sowie die Schwimmkörper von 3 Heidelberger Badeanstalten.

### 3. Frankenthaler Kanal.

Anschreibestelle: Frankenthal Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen	
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t		
von dem Rhein her . .	233	8	241	20 462	18 539	—	—	7 Schiffe beladen ange- kommen und beladen abgegangen.	
nach dem Rhein hin . .	15	226	241	20 462	2 248	—	—		
1914 zusammen	248	234	482	40 924	20 787	—	—		
1913	453	457	910	76 117	36 547	—	—		
Mithin 1914	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">mehr</div> <div style="margin-right: 5px;">weniger</div> </div>		—	—	—	—	—	—	
	205	223	428	35 193	15 760	—	—		

Der Schiffsverkehr hat sonach um 53%, der Güterverkehr um 43% abgenommen, gegen 21% und 10% Abnahme im Vorjahr.

Die Zufuhr hat betragen 18 539 t gegen 32 534 t im Vorjahr, sonach weniger 13 995 t.

Die Abfuhr hat betragen 2 248 t gegen 4 013 t im Vorjahr, sonach weniger 1 765 t.

Der Gesamtverkehr beläuft sich auf 20 787 t gegen 36 547 t, weniger 15 760 t.

Angefahren wurden 13 149 t Kies, 4 753 t Backsteine, 399 t Tuffsteine, 28 t Kohlen und 210 t Bruchsteine.

Die Abfuhr bestand aus 28 t Korn, 249 t Kartoffeln und 2 001 t Verbrauchszucker.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 233 gegen 427 im Vorjahr, sonach weniger 194.

Abgegangen sind 15 beladene Fahrzeuge gegen 26 im Vorjahr, mithin weniger 11.

Flöße sind wie im Vorjahr weder angekommen noch abgegangen.

## 4. Main.

Schiffs- und Güterverkehr. Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der kanalisierten Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein zeigt die folgende Übersicht:

Anschreibestelle: Kostheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	4094	3 686 <sup>1)</sup>	7 780	2 449 384	1 856 571	—	—	1) In diesen Summen sind Personen-, Schlepp- und Kettenboote einbegriffen.
nach dem Rhein hin . .	1854	5 894	7 748	2 577 489	621 112	1423	254 095	
1914 zusammen	5948	9 580	15 528	5 026 873	2 477 683	1423	254 095	
1913	9297	13 093	22 390	7 322 562	3 636 109	1466	254 998	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	3349	3 513	6 862	1 695 689	1 158 426	43	903	

Der Schiffsverkehr hat um 30,6 %, der Güterverkehr um 31,9 % und der Floßverkehr um 2,9 % abgenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr

die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 53,2 % abgenommen,

„ „ „ „ „ „ „ „ Frankfurt „ 38,3 % „

„ „ „ „ „ „ „ „ Kostheim „ 30,6 % „

Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr:

bei Offenbach zu Berg um 34,7 %, zu Tal um 9,2 % abgenommen,

„ Frankfurt „ „ „ 32,5 %, „ „ „ 37,2 % „

„ Kostheim „ „ „ 30,7 %, „ „ „ 34,9 % „

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

im Jahr 1914 für 839 Schiffe in 488 Schleusungen

gegen 1913 „ 2429 „ „ 1062

„ 1912 „ 2383 „ „ 959

„ 1911 „ 2710 „ „ 1028

„ 1910 „ 1504 „ „ 734

„ 1909 „ 1344 „ „ 663

„ 1908 „ 1526 „ „ 627

Die Anschreibung des Güterverkehrs einschließlich Floßholz bei den einzelnen Haltungen ergibt folgendes:

Lfde. Nr.	Haltung zu	Zufuhr zu Berg		Abfuhr zu Tal	
		insgesamt t	darunter durch Kette t	insgesamt t	darunter Floßholz t
1	Offenbach . . . . .	370 281	78 647	554 334	258 722
2	Frankfurt . . . . .	1 429 146	—	658 399	258 548
3	Höchst . . . . .	1 566 434	—	423 954	
4	Okriftel . . . . .	1 857 957	—	466 930	
5	Flörsheim . . . . .	1 819 199	—	491 068	
6	Kostheim . . . . .	1 856 571	—	875 207	254 095

Nach § 43 der  
Polizeiverordng.  
vom 28. Jan. 1899  
wird der Floßver-  
kehr nicht mehr  
angeschrieben.

Ein großer Teil der bei der Haltung Offenbach im Talverkehr angeschriebenen Güter ist für Frankfurt bestimmt und erscheint daher nicht mehr bei den Anschreibungen der übrigen 5 Haltungen. Um ein richtiges Bild von der Wirkung der Kanalisierung der Mainstrecke Offenbach—Frankfurt und dem Güterverkehr von und nach dem Rhein zu erhalten, sind in der folgenden Übersicht Anzahl und Ladung der während des Berichtsjahres durch die Haltung Offenbach gegangenen Rheinschiffe aufgeführt:

J a h r	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit			Ladung		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	640	451	1091	371 288	187 500	558 788	301 495	129 233	430 728
1913	929	541	1470	555 931	212 401	768 332	431 404	147 751	579 155
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	—	—
	289	90	379	184 643	24 901	209 544	129 909	18 518	148 427

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 25,8 %, der Tragfähigkeit nach um 27,3 % und der Ladung nach um 25,6 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 19 zu Berg und ebensoviel zu Tal, das sind 5 und 4 mehr als im Vorjahr.

Floßverkehr: Der Floßverkehr zeigt gegen das Vorjahr eine Abnahme in Weichholz, eine Zunahme in Hartholz.

Das Verhältnis dieser Ab- bzw. Zunahme bei den einzelnen Haltungen gegen das Vorjahr zeigt die folgende Übersicht:

J a h r	Weiches Holz (WeißböÙe)			Hartes Holz (HolländerböÙe)		
	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t
1914	254 398	254 024	249 867	4324	4524	4228
1913	258 289	257 749	251 077	3918	4081	3920
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	1150	443	308
	3 891	3 725	1 210	—	—	—
in Prozenten	1,5	1,4	0,4	10,4	10,8	7,9

Eine größere Zahl von Flößen nahm Dampfer zum Schleppen in Anspruch, hauptsächlich um die Beförderung zu beschleunigen. Es wurden mit Dampfern geschleppt:

Durch die Haltungen:

J a h r	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen
1914	—	—	23	101	23	103
1913	26	124	58	286	69	334
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—
	26	124	35	185	46	231

Verkehrsstörungen. Im Berichtsjahr war das Nadelwehr bei der Stauanlage zu Offenbach wegen Hochwasser bzw. Eisgefahr an 68 Tagen, und zwar in der Zeit vom 2. bis 5. Januar, 13. Januar bis 26. Februar und 7. bis 25. März niedergelegt. Störungen der Schifffahrt und Flößerei kamen im Berichtsjahr an der Haltung Offenbach nicht vor.

Wegen Treibeisbildung im Fluß und in den Kanälen war auf der preußischen Strecke am 13. Januar ein Ablassen des Staues notwendig geworden. Das unvermutet und rasch aufgetretene Treibeis hatte einer Anzahl Schiffe das Gewinnen der Schutzhäfen nicht mehr gestattet; sie hatten teils Zuflucht in den Unterkanälen und den großen Schleusenammern suchen müssen, teils waren sie auf freier Strecke eingefroren. Doch kamen die Schiffe dank des langsamen Tauens und des schwachen Eisganges unbeschädigt davon. Der am 28. Februar wieder hergestellte Stau mußte am 7. März wegen Hochwasser wieder abgelassen werden. Am 25. März wurde das Wehr der Haltung Frankfurt a. M., am 2. April die Wehre der übrigen Haltungen wieder aufgerichtet.

Wegen einer Brückenschlagübung in der Nähe der Nachenfähre bei Rüsselsheim (km 8,5) war vom 29. April 9 Uhr vormittags bis 30. April 3 Uhr nachmittags der Schiffs- und Floßverkehr in dieser Strecke zeitweilig gesperrt. Den dadurch angesammelten Schiffen war zu bestimmten Stunden Gelegenheit zum Durchfahren der Brückenbaustelle gegeben.

Bereits unter dem 29. Oktober 1913 war seitens des Königlichen Regierungspräsidenten zu Wiesbaden eine Bekanntmachung erlassen worden, daß wegen Erneuerungsarbeiten an den Schleusen in der Zeit vom 1. Juni bis 15. Juli 1914 sämtliche Schleusen auf der Stromstrecke Kostheim—Frankfurt gesperrt und die Wehre niedergelegt würden. Den Beteiligten war durch diese frühzeitige Bekanntmachung reichlich Gelegenheit gegeben, entsprechende Einrichtungen zu treffen.

Am 2. Juni wurden die Wehre gelegt, am 15. Juli war die Schifffahrt bis Höchst, am 22. Juli auch bis Frankfurt wieder offen. Schwierigkeiten bei Entfernung der Abdämmungsvorrichtung im Oberkanal der letzteren Schleuse hatten die Eröffnung des Verkehrs durch diese um einige Tage verzögert.

Bei den ausgeführten Arbeiten zur Ausbesserung der Bauwerke durch Erneuerung der linksseitigen Böschungsbefestigungen in der großen Schleusenammern und im Oberkanal der Schleuse Frankfurt und in der großen Kammer zu Flörsheim sowie zur Erneuerung von 4 Schleusentoren in den Unterhäuptern Frankfurt—Okriftel—Kostheim und im Mittelhaupt Höchst ergaben sich nach Leerpumpen der Schleusen weitere sehr umfangreiche unaufschiebbare Unterhaltungsarbeiten. Besonders war eine Instandsetzung der stark beschädigten Kammerwände in den sämtlichen kleinen Schleusen und den Häuptern unbedingt erforderlich. Desgleichen eine solche der Drehschützen und Aufzugsvorrichtungen. Ein Anbringen von Panzerplatten zur Sicherung der Ecken der Schleusenhäupter, von Schutzblechen in den Torwandnischen, von Schutzgittern vor den Umläufen war dringend geboten. An den vorhandenen Toren mußten ebenfalls größere Reparaturen vorgenommen werden.

Auf Grund von Sonderanschlägen waren Geldmittel im Betrage von 194 400 Mark zur Verfügung gestellt worden. Weiter wurde der Mainunterhaltungsfonds um 95 500 + 5000 Mark verstärkt.

Im Jahr 1914 war im ganzen der Stau im kanalisiertem Main abgelassen

an 124 Tagen, davon

„ 26 „ wegen Hochwasser,

„ 48 „ wegen Eis,

„ 50 „ wegen der Schifffahrtssperre.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle wegen zu geringer Stauhöhe oder aus anderen Gründen kamen auf der von Hessen zu unterhaltenden Strecke des kanalisiertes Mains im Berichtsjahr nicht vor.

Auf der von Preußen zu unterhaltenden Strecke ereignete sich ein Unfall. Am 28. August sank oberhalb des Wasserwerks bei Eddersheim ein mit Sand beladener Schelch; er wurde an Land gebracht.

Unterhaltung der Fahrstraße. Zur Erhaltung der Fahrtiefe auf der ganzen kanalisiertes Strecke von Offenbach bis zur Mündung waren im Berichtsjahr Baggerungen und besondere Räumungsarbeiten nicht erforderlich. Die Fahrrinne wurde durch wiederholtes Absuchen von Steinen geräumt.

Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt. Die im Jahr 1913 versuchsweise eingeführte Signalgebung für die Nachtschleusungen durch rot abgeblendete Laternen, die an den neben den Schleusen stehenden Gittermasten hoch gezogen werden, hat sich bewährt und ist an allen Schleusen durchgeführt worden.

Verschiedenes. Von Hessen wird mitgeteilt: Im Berichtsjahr sind außerordentliche Untersuchungen von Schiffsdampfkesseln während der Fahrt auf dem Main durch hessische Beamte nicht vorgenommen worden.

Übertretungen der Schifffahrts-Polizeiordnung für den kanalisiertes Main kamen auf der Strecke Offenbach—Frankfurt nicht zur Anzeige.

Von Preußen wird noch mitgeteilt: Mit dem Abbruch der „Alten Mainbrücke“ bei Frankfurt a. M. ist am 3. Juni begonnen worden, nachdem die hölzerne Notbrücke für Personen- und leichten Fuhrverkehr direkt unterhalb der alten Brücke fertiggestellt und der Benutzung übergeben war. Der größte Teil der „Alten Brücke“ ist über Wasser abgebrochen, mit Beseitigung der Pfeilerfundamente im Hauptstromarm kann jedoch erst im Jahr 1915, nach Ablauf der Frühjahrshochwasser, begonnen werden.

Im sogenannten Müllermain, längs Sachsenhausen, ist mit Fundierung des Landpfeilers begonnen worden. Auch konnte der Ausbau des Ufers daselbst zum größten Teil fertiggestellt werden. Der abgedämmte Müllermain war zu diesem Zweck leer gepumpt worden.

Infolge des Kriegsausbruches fanden die Arbeiten nicht die gewünschte Förderung, auch bereitete eintretendes Hochwasser größere Schwierigkeiten.

Die Schifffahrt mußte während der Bauperiode ausschließlich durch die 14,6 m weite Öffnung im sogenannten Kreuzbogen zu Berg und zu Tal geleitet werden. Zur Überwindung der starken Strömung bei Hochwasser und bei niedergelegten Wehren bedurfte es besonderer Schleppkraft, die vertragsmäßig von der den Bau ausführenden Firma zu stellen war. Ein auf der Notbrücke eingerichteter Wahrschendienst regelte den Verkehr; Schiffsunfälle sind an der Baustelle nicht vorgekommen.

Mit dem Bau der zweiten Schifffahrtsschleuse bei Kostheim ist im Frühjahr begonnen worden. Auch hier erfuhren die Arbeiten bei Kriegsausbruch eine wesentliche Einschränkung.

Nachrichtlich sei noch hinzugefügt, daß mit dem Bau der Schleusen zur Fortführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg sowohl von Preußen wie Bayern inzwischen

begonnen worden ist. Naturgemäß hatten infolge des Krieges auch hier die Arbeiten nicht den Fortgang, wie es vorgesehen war.

Hafenverkehr. Im Hafen zu Offenbach betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t
1914	208 469	7132	215 601
1913	300 359	8018	308 377
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 886	{ — 92 776

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 30,6 %, in der Abfuhr um 11 %, im ganzen um 30,1 % abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr zu Berg erstreckt sich hauptsächlich auf Kohlen (— 70 000 t), Baumaterialien (— 18 000 t) und Weizenmehl (— 900 t).

Der Rückgang in der Abfuhr zu Tal erstreckt sich besonders auf Erze, Schwefelkies und Frucht.

Im Hafen zu Frankfurt a. M. betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t
1914	1 098 420	248 101	1 346 521
1913	1 633 133	425 060	2 058 193
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 176 959	{ — 711 672

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,7 %, in der Abfuhr um 41,6 %, im ganzen um 34,6 % abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Güter: Blei in Blöcken (— 1682 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 3309 t), Zement (— 4685 t), Steine, Platten von Zement (— 2108 t), Chemikalien und Drogen (— 5842 t), Roheisen (— 13 226 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 128 132 t), Weizen und Spelz (— 42 737 t), Rundholz zu Zellstoff (— 40 508 t), außereuropäische Hölzer (— 15 100 t), Weizenmehl (— 24 768 t), Roggenmehl (— 7785 t), Öle, Fett, Tran und Talg (— 7942 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 14 665 t), Steinkohlen (— 162 662 t).

Zugenommen haben dagegen bei der Zufuhr: Braunkohlenbriketts (+ 8211 t), Steinkohlenkoks (+ 5431 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz (— 56 319 t), Ton, Lehm usw. (— 7112 t), Weizen und Spelz (— 10 790 t), Roggen (— 3324 t), Grubenholz (— 9855 t), Polier-, Schleif- und Wetzsteine (— 32 064 t).

Zugenommen haben dagegen bei der Abfuhr: Hafer (+ 2871 t), Weizenmehl (+ 4157 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ beförderte nach den verschiedenen Stationen des kanalisierten Mains:

zu Berg	Mainfahrzeuge				Rheinfahrzeuge			
	leer	be-laden	Trag-fähigkeit t	Ladung t	leer	be-laden	Trag-fähigkeit t	Ladung t
Von Mainz nach Offenbach . . . . .	—	30	9 862	9 679	—	41	34 013	29 408
„ „ „ Frankfurt . . . . .	9	154	41 875	38 684	7	90	72 966	63 225
„ „ „ Griesheim . . . . .	—	1	450	450	—	15	10 281	9 787
„ „ „ Höchst . . . . .	—	7	1 475	1 230	—	37	34 067	30 583
„ „ „ Okriftel u. Kelsterbach	—	2	425	425	1	1	1 015	350
„ „ „ Rüsselsheim und Flörsheim . . . . .	1	9	3 189	2 600	—	4	2 774	1 817
„ Zwischenstationen nach Frankfurt .	1	4	1 300	750	—	4	2 879	842
„ Frankfurt nach Offenbach u. Mainkur	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	11	207	58 576	53 818	8	192	157 995	136 014
zu Tal								
Von Offenbach nach Mainz	2	4	2 000	1 500	19	5	15 689	1 760
„ Frankfurt . . . . .	38	58	26 193	18 874	78	25	79 416	15 160
„ Griesheim . . . . .	—	5	968	935	7	—	4 245	—
„ Höchst . . . . .	7	—	1 546	—	26	7	24 462	5 675
„ Kelsterbach u. Okriftel . . . . .	1	—	115	—	5	2	3 365	785
„ Rüsselsheim u. Flörsheim . . . . .	1	1	782	450	5	3	3 976	1 879
„ Zwischenstationen . . . . .	5	6	1 976	1 370	1	1	1 225	450
„ Mainkur . . . . .	3	4	1 570	976	2	—	2 150	—
Summe	57	78	35 150	24 105	143	43	134 528	25 709

### 5. Die Lahn.

Der Schiffs- und Güterverkehr zwischen dem Rhein und der Lahn war folgender:

Anschreibestelle: Schleuse zu Niederlahnstein Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag-fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . . . . .	24	120	144	13 906	3 576	—	—	
nach dem Rhein hin . . . . .	117	28	145	13 970	8 576	—	—	
1914 zusammen	141	148	289	27 876	12 152	—	—	
1913	152	154	306	26 185	11 557	—	—	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	1 691	595	—	—	
{ weniger	11	6	17	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 5,6 % ab-, der Güterverkehr um 5,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 1066 t), Steinkohlen (+ 106 t), abgenommen dagegen: Erde, Kies, Sand (— 4798 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenerz (+ 2310 t), Bau- und Bruchsteine (+ 2134 t), Pflastersteine (+ 262 t).

## 6. Die Mosel.

Der Durchgangsverkehr an der Moselmündung (Fähre bei Güls) war:

Anschreibestelle: Fähre bei Güls Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her <sup>1)</sup>	—	95	95	24 875	—	—	—	<sup>1)</sup> Schiffe ohne eigene Trieb- kraft.
nach dem Rhein hin <sup>1)</sup>	95	8	103	29 323	24 571	—	—	
1914 zusammen	95	103	198	54 198	24 571	—	—	
1913	176	178	354	97 796	43 450	—	—	
Mithin 1914								
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	81	75	156	43 598	18 879	—	—	

Der Verkehr — ausschließlich Verkehr nach dem Rhein hin — hat sonach um 43,4 % abgenommen.

Die Güterbewegung in dem Moselhafen zu Trier hat betragen:

J a h r	Z u f u h r			Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	zu Berg t		zu Tal t			
1914	574	—	574	—	469	469	1043	
1913	1054	50	1104	—	1835	1835	2939	
Mithin 1914								
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	480	50	530	—	1366	1366	1896	

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 48,0 %, in der Abfuhr um 74,4 %, im ganzen um 64,5 % abgenommen.

## 7. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schifffahrtsverbindung zwischen Cleve und dem Rhein bildenden Spoy-Kanal ist die Güter- und Schiffsbewegung an der Durchgangsstelle zu Keeken wie folgt aufgenommen:

Verkehr von dem Rhein her	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
1914	405	—	405	72 258	52 755	1	590	
1913	621	—	621	97 315	70 990	10	2590	
Mithin 1914								
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	216	—	216	25 057	18 235	9	2000	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 34,8 %, in der Ladung um 25,6 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 77,2 % abgenommen.

Die Abnahme erstreckt sich hauptsächlich auf Zement (— 450 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 2158 t), Weizen und Spelz (— 297 t), Hafer (— 819 t), Gerste (— 2889 t), Mais (— 1700 t), Lein- und Ölsamen (— 5851 t), europ. Nutzholz, unbearbeitet, hart (— 1936 t), weich (— 2000 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 419 t), Ölkuchen (— 5364 t); zugenommen haben: Steine, bearbeitet (+ 383 t), gebrannte Mauersteine (+ 476 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1032 t), Pflastersteine (+ 985 t).

Der Verkehr nach dem Rhein hin wird nicht mehr angeschrieben.

## 8. Geldersche Yssel.

Der Verkehr durch die Eisenbahnbrücke zu Zutphen betrug:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
zu Berg . . . . .	3 467	3132	6 599	775 590	383 880	—	—	
zu Tal . . . . .	6 174	1422	7 596	871 875	772 095	12	2192	
1914 zusammen	9 641	4554	14 195	1 647 465	1 155 975	12	2192	
1913 ..	10 873	4465	15 338	1 576 340	1 174 509	20	5406	
Mithin 1914 { mehr	—	89	—	71 125	—	—	—	
{ weniger	1 232	—	1 143	—	18 534	8	3214	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 7,4% und der Ladung nach um 1,6% abgenommen.

## 9. Obere Maas.

Der Verkehr zwischen Waal und Maas durch die Schleuse bei St. Andries betrug:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von der Maas nach der Waal . . . . .	2150	955	3105	632 640	471 792	—	—	
von der Waal nach der Maas . . . . .	2363	514	2877	612 313	547 039	—	—	
1914 zusammen	4513	1469	5982	1 244 953	1 018 831	—	—	
1913 ..	5722	1818	7550	1 498 457	1 279 807	—	—	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	1219	349	1568	253 504	260 976	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 17% und der Ladung nach um 20% abgenommen.

## 10. Merwede-Kanal (früher Zederik-Kanal).

Auf diesem Kanal, der die Verbindung zwischen der Waal bei Gorinchem und dem Leck bei Vianen bildet, passierten:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung <sup>1)</sup> t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:								
in der Richtung nach dem Leck . . . . .	3294	1122	4 416	322 569	270 832	5	75	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	2526	1839	4 365	336 260	192 320	2	30	
1914 zusammen	5820	2961	8 781	658 829	463 152	7	105	
1913 ..	6965	3569	10 534	829 573	602 015	6	90	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	—	1	15	
{ weniger	1145	608	1 753	170 744	138 863	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 16,7%, der Tragfähigkeit nach um 20,6%, der Ladung nach um 23,1% abgenommen und der Floßverkehr um 16,7% zugenommen.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung <sup>1)</sup> t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
b) die Wilhelmina- und die Neue oder Große Schleuse zu Vianen an dem Leck zusammen:								
in der Richtung nach dem Leck . . . . .	6 864	2319	9 183	1 459 774	1 357 099	30	450	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	3 762	3471	7 233	926 686	421 918	152	2280	
1914 zusammen	10 626	5790	16 416	2 386 460	1 779 017	182	2730	
1913 ..	13 340	6737	20 077	3 006 526	2 358 164	197	3106	
Mithin 1914 { mehr weniger	2 714	947	3 661	620 066	579 147	15	376	

Demnach hat der Verkehr in Schiffen der Zahl nach um 18,2%, der Tragfähigkeit nach um 20,6%, der Ladung nach um 24,6% und der Floßverkehr um 12,1% abgenommen.

### 11. Merwede-Kanal.

Auf diesem Kanal, der eine direkte Verbindung von dem Leck bei Vreeswijk mit Amsterdam bildet, passierten die Koninginnen-Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach Amsterdam . . . . .			24 010	4 815 410		38	19 943	
in der Richtung von Amsterdam . . . . .			25 565	4 978 294		39	28 143	
1914 zusammen			49 575	9 793 704		77	48 086	
1913 ..			54 456	10 592 565		186	127 121	
Mithin 1914 { mehr weniger			4 881	798 861		109	79 035	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 7,5% und der Floßverkehr um 64% abgenommen.

### 12. Keulse Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Länge m	
nach dem Vaartschen Rhein . . . . .	4 584	2 809	12 393	678 331	409 009	3	56	
nach dem Leck . . . . .	2 624	9 909	12 533	679 628	139 454	1	40	
1914 zusammen	7 208	12 718	24 926	1 357 959	548 463	4	96	
1913 ..	16 935	16 698	33 633	1 692 220	718 204	13	1314	
Mithin 1914 { mehr weniger	9 727	3980	8 707	334 261	169 741	9	1218	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 26%, der Tragfähigkeit nach um 20% und der Ladung nach um 23,6% abgenommen.

## IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1914 liegen folgende Angaben vor:

Nach badischen Mitteilungen:

Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal					
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		
1. Der Verkehr der vereinigten badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport und der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel im Jahr 1914 verglichen mit dem Jahr 1913 betrug:											
1914	2464	1 922 235	246	195 339	2 117 574	1594	793 803	266	59 815	853 618	
1913	3433	2 742 070	337	220 445	2 962 515	2169	1 065 759	462	72 165	1 137 924	
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 969	— 819 935	— 91	— 25 106	— 845 041	— 575	— 271 956	— 196	— 12 350	— 284 306
2. Der Verkehr der vereinigten Mannheimer Lagerhausgesellschaft, der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und der Mannheimer Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft im Jahr 1914 verglichen mit dem Jahr 1913 betrug:											
1914	1151	879 229	—	—	879 229	417	161 337	—	—	161 337	
1913	1685	1 387 540	—	—	1 387 540	756	332 136	—	—	332 136	
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 534	— 508 311	— —	— 508 311	— 339	— 170 799	— —	— —	— 170 799	
3. Der Verkehr der Gesellschaft August und Emil Nieten in Karlsruhe, Spedition und Schiffahrt, betrug:											
1914	74	45 695	—	—	45 695	217	134 640	—	—	134 640	
1913	197	79 042	—	—	79 042	565	193 362	—	—	193 362	
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 123	— 33 347	— —	— 33 347	— 348	— 58 722	— —	— —	— 58 722	

Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal				
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t	
4. Der Verkehr der Neuen Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft in Karlsruhe betrug:										
1914	289	150 099	—	—	150 099	166	17 914	—	—	17 914
1913	357	174 110	—	—	174 110	200	17 155	—	—	17 155
Mithin 1914	{ mehr	—	—	—	—	—	759	—	—	759
	{ weniger	68	24 011	—	24 011	34	—	—	—	—
5. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahr 1914 verglichen mit dem Jahr 1913 betrug:										
1914	442	370 506	—	—	370 506	268	171 386	—	—	171 386
1913	578	443 444	11	11 103	454 547	189	169 505	—	—	169 505
Mithin 1914	{ mehr	—	—	—	—	79	1 881	—	—	1 881
	{ weniger	136	72 938	11	11 103	84 041	—	—	—	—
6. Der Verkehr der Speditionsgesellschaft Rhenania G. m. b. H. im Jahr 1914 verglichen mit dem Jahr 1913 betrug:										
1914	347	344 489	6	4 350	348 839	51	42 262	—	—	42 262
1913	504	511 546	—	—	511 546	43	47 955	—	—	47 955
Mithin 1914	{ mehr	—	—	6	4 350	—	8	—	—	—
	{ weniger	157	167 057	—	—	162 707	—	5 693	—	5 693

Nach hessischen Mitteilungen:

7. Der Frachtverkehr der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Filiale Mainz, betrug für den Oberrhein-Verkehr:

zu Berg:

von Rotterdam . . . . . 101 182 t

von Antwerpen . . . . . 58 907 t

zusammen 160 089 t

gegen 277 742 t im Vorjahr

mithin weniger 117 653 t

zu Tal:

nach Rotterdam . . . . . 59 554 t

nach Antwerpen . . . . . 31 756 t

zusammen 91 310 t

gegen 131 236 t im Vorjahr

mithin weniger 39 926 t

Nach preußischen Mitteilungen haben nur einige Dampfschiffahrtsgesellschaften Angaben über ihren Geschäftsbetrieb gemacht, die nachstehend, und zwar getrennt nach Schleppgüterverkehr, Güterdampferverkehr und Personenverkehr, zusammengestellt sind.

#### Schleppgüterverkehr.

8. Die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft, Abteilung Schiffahrt, in Duisburg-Ruhrort hatte im Berichtsjahr 10 Räderdampfer, 4 Schraubenboote und 69 eigene Kähne im Betrieb und beförderte zu Berg mit eigener Schleppkraft:

633 444 t in eigenen Kähnen,

359 363 t in fremden Kähnen

zusammen 992 807 t in 1914

gegen 1 345 350 t in 1913

mithin 1914 weniger 352 543 t.

9. Die Reederei T. Schürmann Söhne in Ruhrort hatte 4 Rad- und 1 Schraubenschleppdampfer sowie 26 Schleppkähne in ständigem Betrieb.

Es handelte sich ausschließlich um den Transport von Kohlen, Koks und Briketts von den Ruhrhäfen bis nach Straßburg und nach den Stationen des Mains.

Die beförderten Gütermengen sind nicht bekannt.

10. Die Reederei von Winschermann & Co. in Mülheim a. d. Ruhr hatte an eigenen Schiffen 3 Radschleppdampfer und 5 Schraubenschleppdampfer von zusammen 4500 indizierten Pferdestärken sowie 19 eiserne Schleppkähne und 1 Mietkahn von zusammen rund 21 500 t Tragfähigkeit im Betrieb.

Die Dampfer schleppten bergwärts

von Ruhrort bis Mannheim . . . . . 558 940 t

auf der Oberrheinstrecke zwischen Mannheim und Straßburg 117 463 t

zusammen 676 403 t.

Zu Tal geschleppt wurden 1085 beladene und leere Schiffe. Die Kahnreederei leistete mit eigenen und von Fall zu Fall angenommenen Frachtkähnen zu Berg

188 214 t

zu Tal 208 268 t

zusammen 396 482 t.

11. Die Reederei von Hugo Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr, deren Schiffspark im Jahr 1914 aus 3 Räderdampfern und 27 eisernen Schleppkähnen bestand, beförderte mit eigenen und fremden Kähnen:

407 045 t auf der Strecke von der Ruhr bis Mannheim,

193 443 t von Mannheim bis Straßburg,

93 884 t zwischen der Ruhr und Rotterdam;

durch eigene und fremde Boote wurden ferner geschleppt:

422 848 t von der Ruhr bis Mannheim,

204 643 t von Mannheim bis Straßburg;

insgesamt 1 321 863 t.

12. Die „Vereinigten Frankfurter Reedereien“ G. m. b. H. in Duisburg betreiben die Dampfschleppschiffahrt und den Transport mit 4 Radschleppdampfern, 7 Schraubendampfern und 49 eisernen Kähnen. Letztere besitzen zusammen eine Tragfähigkeit von 60 000 t.

13. Die Kohlengroßhandlung und Reederei de Gruyter & Co. G. m. b. H. zu Duisburg übernahm am 1. April 1914 das gesamte Betriebsmaterial der früheren Firma Julius

de Gruyter, das bis zu dem genannten Zeitpunkt aus 5 Schleppdampfern mit zusammen rund 4500 indizierten Pferdestärken und 15 eisernen Schleppkähnen von zusammen rund 20 500 t Tragfähigkeit bestand. Durch Übernahme des größten Teils des Betriebsmaterials der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft zu Düsseldorf vergrößerte sich der Schiffspark der Gesellschaft mit dem 1. April 1914 auf 5 Radschleppdampfer und 5 Schraubenschleppdampfer mit einer Gesamtmaschinenleistung von rund 7650 Pferdestärken und 27 eiserne Schleppkähne mit einer Gesamtladefähigkeit von rund 33 500 t. Von den Kähnen gingen im Monat August 1914 2 Schiffe mit zusammen zirka 3000 t Ladefähigkeit in den Besitz der Heeresverwaltung über und schieden damit aus dem Betrieb aus, während ein Raddampfer während des Zeitraums vom 18. August bis zum 2. Oktober 1914 an die Militärverwaltung verpachtet war und während dieser Zeit ebenfalls aus dem Reedereibetrieb in bezug auf die Beschäftigung ausfiel.

Diese Ausfälle an Kahnraum und Pferdestärken, letztere zirka 1200 Pferdestärken, kommen in den folgenden Zahlen entsprechend zum Ausdruck, beziehungsweise verringern die Ergebnisse nach Maßgabe des Zeitraums, während dessen die betreffenden Fahrzeuge nicht zur Verfügung der Gesellschaft standen.

Es wurden im ganzen Jahr 1914 mit eigenen Kähnen von Duisburg aus rheinaufwärts verfrachtet 276 525 t.

Die Schleppdampfer bewältigten in dem gleichen Zeitraum insgesamt 729 308 t, welche sich hinsichtlich der Beförderungsstrecken wie folgt verteilten:

1. Hauptstrecken von Ruhrort, Düsseldorf und Cöln nach Bingen, Mainz und Mannheim . . . . .	563 033 t
2. Teilstrecken von St. Goar nach Mainz und Mannheim . . . . .	95 951 t
3. Hauptstrecke von Mannheim nach Straßburg . . . . .	42 654 t
4. Teilstrecken von Mannheim nach Karlsruhe und Lauterburg, von Karlsruhe nach Straßburg und von Lauterburg nach Straßburg . . . . .	27 670 t
zusammen	729 308 t.

14. Gebr. Dörtelmann G. m. b. H. in Duisburg beförderten im Jahr 1914 mit 9 eigenen Kähnen 129 039 t Kohlen, Koks und Erz, ferner schleppten 2 eigene Dampfer im Jahr 1914 in Kähnen 311 680 t verschiedene Güter von der Ruhr stromaufwärts.

15. Die Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt zu Frankfurt a. M. unterhielt im Berichtsjahr einen Schiffspark von 23 Schleppkähnen.

16. Die Basalt-Aktiengesellschaft zu Linz a. Rh. beförderte im Jahr 1914 mit 9 eigenen und sonstigen Kähnen insgesamt 560 599 t Basalt nach Ladestellen zwischen Oberlahnstein und Beuel.

#### Güterdampferverkehr.

17. Die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Cöln unterhält außer dem unmittelbaren Rhein-See-Verkehr (vgl. Abschnitt VI Seite 121):

1. einen Güterdienst von den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam nach Cöln, Bingen, Mainz, Frankfurt a. M., Ludwigshafen, Heilbronn, Karlsruhe, Straßburg und zurück nebst Zwischenstationen;
2. einen Mittelrhein-Dampferdienst Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Coblenz, Oberlahnstein, Bingen, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Ludwigshafen, Heilbronn, Karlsruhe, Straßburg nebst Zwischenstationen und zurück;
3. einen Schleppkahnendienst Ruhrort, Mainz, Mannheim und zurück.

Die Gesellschaft beförderte mit 10 bzw. von Juli ab mit 12 Güterschraubendampfern, 8 Schleppdampfern, 48 Schleppkähnen und einer Anzahl Mietschiffen im Jahr 1914:

bergwärts . . . . .	580 281 t
talwärts . . . . .	255 375 t
zusammen	835 656 t Güter, gegen
	821 477 t im Vorjahr,
mithin 1914 mehr	14 179 t.

Im unmittelbaren Rhein-See-Dienst Cöln—London und zurück wurden mit 6 Rhein-See-Dampfern befördert:

ausgehend 43 064 t, eingehend 36 928 t.

Die in Charter-Reisen beförderten Mengen sind hierin nicht enthalten.

#### Personenverkehr.

18. Die Vereinigte Cölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat einen Verkehr mit 32 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam unterhalten.

Für das Jahr 1914 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe . . . . .	1 304	341	360	1 290
Personen . . . . .	65 684	3 656	2 466	132 034
		(eingeladen)		(ausgeladen)
Güter in Tonnen . . . . .	10 919	2 603	4 875	8 092

Die Dampfschiffe machten 1914 im ganzen 2782  $\frac{1}{2}$  Fahrten, und zwar:

312	zwischen Mannheim—Mainz,
996 $\frac{1}{2}$	„ Mainz—Coblenz,
1128	„ Coblenz—Cöln,
50	„ Cöln—Düsseldorf,
3 $\frac{1}{2}$	„ „ —Emmerich,
$\frac{1}{2}$	„ „ —Arnheim,
292	„ „ —Rotterdam,
zusammen	2782 $\frac{1}{2}$ ,

in denen sie, ausschließlich 50 412 km verschiedener unvollständiger Fahrten, im ganzen 688 331 km zurücklegten, gegen 4246 Fahrten mit 990 230 km Fahrstrecke im Jahr 1913.

Über die mit dem Ortspersonenverkehr befaßten Dampfschiffahrts-Gesellschaften ist zu bemerken:

19. Die Cöln-Mülheimer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft zu Mülheim a. Rh. hatte im Berichtsjahr 17 Dampfer, darunter 15 Rad- und 2 Schraubendampfer im Betrieb.

Die Dampfer verkehrten auf folgenden Strecken:

Cöln—Mülheim . . . . .	5 Dampfer während des ganzen Jahres
„ —Bonn . . . . .	1 „ „ „ „ „
„ —Hitdorf . . . . .	1 „ „ „ „ „

Düsseldorf—Ruhrort—Rees	1—4	Dampfer	von April bis zum Ausbruch des Krieges
„ —Zons	1	„	„ „ „ „ „ „ „ „
Basel—Rheinfeldern	1	„	„ „ „ „ „ „ „ „
Cöln—Städtisches Strandbad			
Rodenkirchen	1—4	„	„ „ „ „ „ „ „ „

Sämtliche Strecken wurden nach festgesetztem Fahrplan bedient.

Außerdem wurden Vereins- und Schülerfahrten nach allen Plätzen sowie Mittwochs Vergnügungsfahrten nach Königswinter, Remagen und Coblenz ausgeführt.

Nach niederländischen Mitteilungen:

20. Die Nederlandsche Stoomboot-Reederij in Rotterdam unterhielt im Jahr 1914 mit 10 Salondampfern einen regelmäßigen täglichen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim und in umgekehrter Richtung zur Beförderung von Personen und Gütern.

Außerdem wurden vom 1. Mai bis Anfang August tägliche Schnellfahrten (nur für Personenbeförderung) zwischen Cöln und Mainz in beiden Richtungen mit 2 Salondampfern sowie zwischen Coblenz und Mainz in beiden Richtungen solche mit 1 Salondampfer fahrplanmäßig ausgeführt.

Die Dampfer legten in den D-Fahrten Rotterdam—Mannheim zurück:

338 357 km, gegen 398 122 km im Jahr 1913

und in den erwähnten Schnellfahrten:

52 746 km, gegen 75 514 km im Jahr 1913.

21. Die Firma P. W. Hulsman in Rotterdam beförderte zu Berg mit ihren Schleppdampfern „Dieu Donné III, IV, V, VI und VIII“ zirka 144 560 Last Güter.

22. Die Firma Joh. Otten & Sohn in Rotterdam beförderte zu Berg 400 000 t diverse Güter, hauptsächlich Erze.

23. Die Firma J. W. Koenigsfeld in Rotterdam beförderte zu Berg 58 551 t, zu Tal 19 994 t Güter.

24. Die Transport-Maatschappij „Voigt-Geber“ zu Amsterdam beförderte

nach Mannheim	39 798 188 kg Güter
von „	73 306 739 „
nach dem Niederrhein	6 660 660 „
von „	1 248 660 „

25. Die Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft zu Cöln beförderte:

zu Berg . . . 15 361 t, zu Tal . . . 7323 t Güter.

26. H. Kersken jr. zu Amsterdam beförderte:

zu Berg . 14 625 752 kg, zu Tal . . 22 673 617 kg Güter.

27. Die Gebr. van Uden zu Amsterdam beförderten:

zu Berg . . . . . 32 078 t Güter.

28. Die „Nieuwe Rijnvaart Maatschappij“ zu Amsterdam beförderte:

zu Berg . 206 824 448 kg, zu Tal . 114 913 772 kg diverse Güter.

Düsseldorf, 1. Januar 1909. ...  
Hannover, 1. Januar 1909. ...  
Köln, 1. Januar 1909. ...  
Hoboken, 1. Januar 1909. ...  
Alle Städte sind durch Linien verbunden.  
Samtliche Städte sind durch Linien verbunden.  
Andererseits sind Städte durch Linien verbunden.  
Vorgangsbildung nach Königswinter, Homburg und Gießen.

# X. Frachten und Versicherungswesen.

## A. Frachten.

Die Mitteilungen über die Frachten erfolgen in der von der Zentral-Kommission im Jahr 1909 vereinbarten Weise. Die Einzelaufstellungen weisen zum Teil immer noch Lücken auf; auch kann bei der Schwierigkeit der Materialbeschaffung auf unbedingte Zuverlässigkeit der Angaben kein Anspruch erhoben werden. Vom August ab wurden die Frachten nicht mehr aufgezeichnet.

Zu den Übersichten selbst ist folgendes zu bemerken:

Unter „Gesamtfrachtsatz“ ist jeweils der Frachtpreis jener Verkehre aufgeführt, bei denen eine Ausscheidung in „Kahnfrachtsatz“ und „Schlepplohn“ nicht möglich war.

Die Frachtsätze beziehen sich auf die mit a), b) und c) bezeichneten Güter; es bedeutet hierbei:

- a) Stückgüter,      c) besonders häufige Massengüter, als:
- b) Massengüter,      Getreide, Kohlen, Roheisen, Holz, Erze, Erden.

Die unter c) jeweils in Betracht kommenden Güter sind in der Regel in der Spalte „Bemerkungen“ besonders bezeichnet.

Aus den einzelnen Uferstaaten liegen folgende besondere Mitteilungen vor:

1. Elsaß-Lothringen: Die Kosten für Einladen, Ausladen, Versicherung und Leichtern sind in den Frachtsätzen nicht inbegriffen. Für die drei verschiedenen Schiffsgrößen lassen sich nach Mitteilung der Interessenten getrennte Angaben nicht machen.

2. Bayern: Die Durchschnitts-Getreide-Frachten von Rotterdam nach Mannheim-Ludwigshafen für die Last = 2000 kg betragen:

Monat	vom 1. bis 10. M	vom 11. bis 20. M	vom 21. bis letzten M	Monatsdurchschnitt M	Bemerkungen
Januar . . . . .	4,50	4,50	4,50	4,50	Diese Frachtsätze verstehen sich für Schlepplohn, Kahnmiete und Leichterkosten, ohne Ein- und Ausladen und ohne Versicherung.
Februar . . . . .	4,55	4,00	3,50	4,02	
März . . . . .	3,50	3,50	3,50	3,50	
April . . . . .	3,50	3,50	3,50	3,50	
Mai . . . . .	3,50	3,25	3,50	3,42	
Juni . . . . .	3,50	3,50	3,50	3,50	
Juli . . . . .	3,50	3,25	3,25	3,33	
Durchschnitt der 7 Friedensmonate				3,68	

Anmerkung: Von August ab sind noch einige Partien mit Frachten bis zu M 20.— für die Last befördert worden. Regelmäßige Frachtnotierungen fanden nicht mehr statt.

Bei Beförderung mit Personendampfern betrug der mittlere Frachtsatz für die Beförderung von Stückgütern von Rotterdam nach Mannheim-Ludwigshafen und umgekehrt pro 100 kg = 1 dz in der Zeit vom:

1. Januar	bis 28. Februar	1,20 M und 20% Winterzuschlag,
1. März	„ 25. August	1,20 M,
26. August	„ 9. Oktober	2,60 M,
10. Oktober	„ 31. Dezember	1,80 M.

Die Durchschnitts-Schlepplöhne von Ruhrort nach Mannheim-Ludwigshafen für die Tonne betragen im Jahr 1913:

Monat	Kähne mit Ladung		
	bis 600 t M	von 600 bis 1200 t M	von 1200 t u. darüber M
Januar . . . . .	0,77	0,74	0,72
Februar . . . . .	0,76	0,74	0,71
März . . . . .	0,71	0,70	0,70
April . . . . .	0,69	0,68	0,67
Mai . . . . .	0,63	0,63	0,63
Juni . . . . .	0,75	0,73	0,69
Juli . . . . .	0,80	0,76	0,73
August . . . . .	0,80	0,75	0,70
September . . . . .	0,86	0,81	0,74
Oktober . . . . .	1,15	1,10	1,10
November . . . . .	1,12	1,07	1,01
Dezember . . . . .	0,91	0,86	0,81
Jahresdurchschnitt	0,83	0,80	0,77

3. Hessen: Der Gesamtfrachtsatz richtet sich nicht nach der Schiffsgröße. Beim Verkehr mit Kohlen wird der weitaus größte Teil von der Ruhr für Rechnung des Kohlenkontors verfrachtet, das an seine Mitglieder nur Durchschnittssätze vergütet. Kleine Schiffe kommen in diesem Verkehr nur selten zur Verwendung. Kahnfrachtsätze gibt es im Betrieb der mit den Auskünften befaßten Reederei nicht. Beim Mieten von Schiffen werden diese entweder auf den Tag oder in einer Pauschsumme für die Talreise bezahlt. Diese Mieten sind nach den Verhältnissen schwankend. Der Schlepplohn wird für das Schiff bezahlt, und zwar zunächst nach der Größe dieses und der jeweiligen Ladung mit besonderen Zuschlägen. Bei außergewöhnlichen Verhältnissen erhöhen sich die Normalschlepplöhne bis zu 300%.

Der Verkehr mit Schlepsschiffen nach dem Ausland wurde nach Kriegsausbruch eingestellt. Für die Strecke Rotterdam—Mainz und umgekehrt können Frachtsätze deshalb nur bis einschließlich August und für die Strecke Antwerpen—Mainz und umgekehrt nur bis einschließlich Juli angegeben werden.

Der Verkehr mit Güterdampfern war vom Ausbruch des Krieges ab unregelmäßig. Die Frachtsätze waren schwankend und können zu Vergleichen nicht herangezogen werden. Angaben werden deshalb nur bis einschließlich Juli gemacht.

4. Preußen: Dank der guten Wasserverhältnisse und der mit der Zunahme an Kahnraum eingetretenen erheblichen Steigerung der zur Beförderung gelangenden Gütermengen gestaltete sich die Frachtanlage in der ersten Hälfte des Berichtsjahres zunächst lohnend und versprach den einzelnen Unternehmungen befriedigende Erträge. Der Weltkrieg in seiner tief erschütternden Wirkung auf das gesamte Wirtschaftsleben und die durch ihn im Interesse der Landesverteidigung verursachten mancherlei Beschränkungen der Rheinschiffahrt hatten eine

erhebliche Erschwerung des Schiffahrtsbetriebes und eine Verteuerung desselben zur natürlichen Folge. Im Monat August hatte der Umfang des Verkehrs derart abgenommen, daß die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort geschlossen blieb.

Die Tagesfracht für die Tonne Kohlen von den Ruhrhäfen betrug im Monatsdurchschnitt in Pfennigen nach den Aufzeichnungen der Schifferbörse in Ruhrort:

1. Nach Mannheim in großen Schiffen:

J a h r	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septem-ber	Oktober	Novem-ber	Dezem-ber
1914	73	104	72	83	86	77	75	—	96	85	93	90
1913	106	88	96	80	80	125	93	78	85	162	119	75
1912	77	100	83	88	120	97	100	89	82	128	100	142
1911	100	83	70	90	87	80	97	245	300	253	242	207

2. Nach Antwerpen in großen Schiffen:

1914	125	—	135	—	—	—	133	—	—	—	—	—
1913	156	120	152	—	—	146	144	131	124	178	166	126
1912	139	136	124	129	143	135	161	150	156	166	167	168
1911	139	114	105	119	124	121	137	211	268	219	230	212

3. Nach Schiedam in mittleren Schiffen:

1914	144	139	135	144	141	139	139	—	158	175	187	180
1913	180	151	145	138	135	136	140	141	141	163	167	155
1912	173	154	154	152	152	146	154	156	165	186	188	188
1911	146	136	126	124	127	121	126	180	230	228	235	230

Die Frachtennotierung nach Antwerpen war im Berichtsjahr so selten, daß sich nur für die Monate Januar, März und Juli eine Durchschnittsfracht berechnen ließ.

Das Schleppgeschäft, das schon seit Jahren unter der starken Vermehrung und dem Überangebot an Schleppbooten leidet, mußte sich im Jahr 1914 unter der Einwirkung des Krieges weiter unbefriedigend entwickeln. Ein im Juni 1913 unternommener Versuch, durch Bildung eines Preiskartells unter einer Anzahl von Reedern und Schleppbootbesitzern den schrankenlosen Wettbewerb im Schleppgeschäft einzudämmen und den verlustbringenden Schlepplöhnen zu begegnen, hat zu keiner dauernden Besserung der Verhältnisse geführt. Das von vornherein auf keiner breiten Grundlage stehende Kartell mußte infolge der Preisunterbietungen von außenstehenden Reedereien schon Ende des Jahres sich auflösen.

Die Schlepplöhne von den Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim betragen nach den Notierungen der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort im Monatsdurchschnitt in Pfennigen:

J a h r	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septem-ber	Oktober	Novem-ber	Dezem-ber
1914	80	83	81	74	66	67	70	—	90	93	92	86
1913	74	74	73	68	64	73	78	—	—	—	—	—
1912	77	75	64	63	85	68	73	79	82	90	80	86
1911	73	63	63	64	60	60	61	85	159	120	83	73

Nachdem in der zweiten Hälfte des Jahres 1913 die Abmachung zwischen den Schleppreedern zustande gekommen war, wurde der Schlepplohn im Bergverkehr in Staffeln nach der Größe der Schiffsladungen bemessen. Die Schlepplöhne von den Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim betragen von da ab im Monatsdurchschnitt in Pfennigen:

Jahr 1913 Monat	Für Schiffsladungen von			
	350 bis 400 t	400 bis 600 t	600 bis 1200 t	über 1200 t
Juli (17.—31.) . . .	85	80	75	70
August . . . . .	85	80	75	70
September . . . . .	89	84	79	74
Oktober . . . . .	115	110	105	100
November . . . . .	112	108	103	96
Dezember . . . . .	96	91	86	81

In der nachstehenden Übersicht werden die gestaffelten Schlepplohnsätze, die auch an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort notiert wurden, für das zweite Halbjahr 1913 mitgeteilt.

Schlepplohnsätze zwischen den Rhein-Ruhr-Häfen und Mannheim  
im zweiten Halbjahr 1913.

Monat		Größe der Schiffsladungen			
		350 bis 400 t	400 bis 600 t	600 bis 1200 t	über 1200 t
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Juli (17.—31.) . . .	niedr.	0,85	0,80	0,75	0,70
	mittl.	0,85	0,80	0,75	0,70
	höchst.	0,85	0,80	0,75	0,70
August . . . . .	niedr.	0,85	0,80	0,75	0,70
	mittl.	0,85	0,80	0,75	0,70
	höchst.	0,85	0,80	0,75	0,70
September . . . . .	niedr.	0,85	0,80	0,75	0,70
	mittl.	0,89	0,84	0,79	0,74
	höchst.	1,05	1,00	0,95	0,90
Oktober . . . . .	niedr.	1,15	1,10	1,05	1,00
	mittl.	1,15	1,10	1,05	1,00
	höchst.	1,15	1,10	1,05	1,00
November . . . . .	niedr.	1,05	1,00	0,95	0,90
	mittl.	1,12	1,08	1,03	0,96
	höchst.	1,30	1,30	1,25	1,00
Dezember . . . . .	niedr.	0,85	0,80	0,75	0,70
	mittl.	0,96	0,91	0,86	0,81
	höchst.	1,05	1,00	0,95	0,90

Für die Frachtenbildung der Kohlentransporte kommen in Betracht als Hauptverkehrsstrecken:

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1. Ruhrhäfen—Straßburg, | 4. Ruhrhäfen—Schiedam, |
| 2. " —Mannheim,         | 5. " —Antwerpen,       |
| 3. " —Rotterdam,        | 6. " —Brüssel.         |

Nachstehend folgen die von den Uferstaaten gelieferten Übersichten der Frachtsätze.

In den Kriegsmonaten August bis Dezember war der Verkehr zum Teil eingestellt. Die betreffenden Spalten sind durch Punkte (•) bezeichnet.

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																				
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni					
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c			
<b>Elsaß-Lothringen.</b>																						
<b>Antwerpen.</b> Straßburg. 811 km.		<b>A. Berg-</b>																				
		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	6,00	5,00	—	5,80	4,80	—	5,30	4,10	—	5,30	4,10	—	5,30	4,20	—	5,30	4,10	—
					7,00	5,30	4,25	7,00	5,00	4,00	6,30	4,50	3,75	6,30	4,30	3,50	6,30	4,50	3,25	6,30	4,30	3,25
					8,50	6,00	—	8,50	5,80	—	7,30	5,00	—	7,30	5,00	—	7,30	5,00	—	7,30	5,00	—
<b>Rotterdam.</b> Straßburg. 700 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	5,80	4,80	—	5,50	4,50	—	5,00	4,00	—	4,80	4,00	—	4,80	4,00	—	4,80	4,00	—
					6,50	5,00	4,00	6,50	4,80	3,75	6,00	4,30	3,50	5,80	4,20	3,25	6,00	4,20	3,00	5,80	4,20	3,00
					8,00	5,80	—	8,00	5,50	—	7,00	4,80	—	6,80	4,50	—	7,00	4,50	—	6,80	4,50	—
<b>Ruhrhäfen.</b> Straßburg. 486 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,30	—	—	1,35	—	—	1,30	—	—	1,35	—	—	1,35	—	—	1,35
					—	—	1,33	—	—	1,63	—	—	1,32	—	—	1,41	—	—	1,46	—	—	1,37
					—	—	1,35	—	—	1,85	—	—	1,35	—	—	1,60	—	—	1,60	—	—	1,40
					—	—	1,40	—	—	1,40	—	—	1,30	—	—	1,25	—	—	1,20	—	—	1,20
			Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,57	—	—	1,63	—	—	1,49	—	—	1,38	—	—	1,29	—	—	1,30
					—	—	1,80	—	—	2,25	—	—	1,70	—	—	1,55	—	—	1,40	—	—	1,40
<b>Straßburg.</b> Ruhrhäfen. 486 km.		<b>B. Tal-</b>																				
		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Straßburg.</b> Mannheim. 134 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Baden.</b>																						
<b>Antwerpen.</b> Karlsruhe. 745 km.		<b>A. Berg-</b>																				
		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	4,50	4,00	3,50	4,50	4,00	3,50	4,50	4,00	3,50	4,50	4,00	3,50	4,50	4,00	3,50	4,50	4,00	3,50
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schleppdienst	Mittel Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	3,50	3,25	3,00	3,50	3,25	3,00	3,50	3,25	3,00	3,50	3,25	3,00	3,50	3,25	3,00	3,50	3,25	3,00	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Mark in den Betriebsmonaten																					Bemerkungen
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
<b>fahrt.</b>																					
5,50	4,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,00	—	—	8,50	—	—	5,50	4,36	—	Getreide Statt des Jahresdurchschnitts ist der Durchschnitt aus den 7 Monaten Januar bis Juli gebildet.
6,50	4,50	3,25	•	•	•	•	•	•	•	•	•	10,0	—	—	9,00	—	—	6,53	4,63	3,61	
7,50	5,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,0	—	—	11,0	—	—	7,67	5,26	—	
5,00	4,00	—	5,50	4,50	—	6,00	4,80	—	6,00	4,80	—	6,00	5,00	—	6,00	5,00	—	5,43	4,45	—	Getreide Für die Getreidefrachten untere ist der Durchschnitt aus den 7 Monaten Januar bis Juli gebildet.
6,00	4,30	3,00	6,50	4,8	—	6,80	5,00	—	7,00	5,00	—	7,00	5,30	—	7,00	5,30	—	6,41	4,70	3,36	
7,00	4,80	—	7,50	5,00	—	7,80	5,30	—	8,00	5,50	—	8,00	5,80	—	8,00	5,50	—	7,49	5,13	—	
—	—	1,30	—	—	—	—	—	1,50	—	—	1,30	—	—	1,40	—	—	1,40	—	—	1,35	Kohlen
—	—	1,34	—	—	—	—	—	1,56	—	—	1,36	—	—	1,43	—	—	1,40	—	—	1,42	
—	—	1,40	—	—	—	—	—	1,60	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,40	—	—	1,50	
—	—	1,30	—	—	—	—	—	1,65	—	—	1,65	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	1,44	Kohlen
—	—	1,32	—	—	—	—	—	1,80	—	—	1,78	—	—	1,91	—	—	1,81	—	—	1,57	
—	—	1,35	—	—	—	—	—	1,95	—	—	1,90	—	—	2,05	—	—	1,90	—	—	1,75	
<b>fahrt.</b>																					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,50	2,50	2,00	Holz
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,50	3,00	2,80	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,50	4,00	3,80	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,00	1,50	1,50	Holz
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,00	2,00	1,80	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,00	2,30	2,00	
<b>fahrt.</b>																					
4,50	4,00	3,50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	—	
—	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	—	
3,50	3,25	3,00	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	—	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																				
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni					
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c			
<b>Antwerpen.</b> Mannheim. 677 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	5,50	—	—	5,50	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	
<b>Rotterdam.</b> Karlsruhe. 638 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	5,00	4,00	3,50	5,00	4,00	3,50	5,00	4,00	3,50	4,50	3,50	3,00	4,50	3,50	3,00	4,50	3,50	3,00
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	4,25	3,75	2,75	4,25	3,75	2,75	4,25	3,75	2,75	4,25	3,75	2,75	4,25	3,75	2,75	4,25	3,75	2,75	
<b>Rotterdam.</b> Mannheim. 570 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	5,00	—	—	5,00	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	4,00	3,50	2,50	4,00	3,50	2,50	3,50	2,50	2,00	3,50	2,50	2,00	3,50	2,50	2,00	3,50	2,50	2,00	
<b>Ruhrhäfen.</b> Mannheim. 352 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	4,50	—	—	4,50	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,50	2,00	1,75	2,75	2,50	2,25	2,40	1,80	1,60	2,40	1,80	1,60	2,40	1,80	1,65	2,30	1,75	1,55	
<b>Mannheim.</b> Karlsruhe. 68 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	3,00	—	—	3,00	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,00	1,80	1,50	2,00	1,80	1,50	2,00	1,80	1,50	2,00	1,80	1,50	2,00	1,80	1,50	2,00	1,80	1,50	

Markt in den Betriebsmonaten															Bemerkungen						
Juli			August			September			Oktober			November				Dezember			Durchschnitt		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c	a	b	c
5,00	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Karlsh...
3,50	3,00	2,50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
4,50	3,50	3,00	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Mann...
4,25	3,75	2,75	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
4,50	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Karlsh...
3,50	2,50	2,00	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
4,00	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Mann...
2,20	1,70	1,50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2,50	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Karlsh...
2,00	1,80	1,50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																			
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni				
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		
<b>Karlsruhe.</b> Antwerpen. 745 km.		<b>B. T a l -</b>																			
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	4,00	3,75	3,50	4,00	3,75	3,50	4,00	3,75	3,50	4,00	3,75	3,50	4,00	3,75	3,50	4,00	3,75	3,50	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,50	2,25	2,00	2,50	2,25	2,00	2,50	2,25	2,00	2,50	2,25	2,00	2,50	2,25	2,00	2,50	2,25	2,00
	Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,50	2,25	2,00	—	—	—
<b>Mannheim.</b> Antwerpen. 677 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	4,50	—	—	4,50	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Karlsruhe.</b> Rotterdam. 638 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	3,75	3,25	2,75	3,75	3,25	2,75	3,75	3,25	2,75	3,75	3,25	2,75	3,75	3,25	2,75	3,75	3,25	2,75	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,75	2,00	1,75	2,75	2,00	1,75	2,75	2,00	1,75	2,75	2,00	1,75	2,75	2,00	1,75	2,75	2,00	1,75
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Mannheim.</b> Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	4,00	—	—	4,00	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Mannheim.</b> Ruhrhäfen. 352 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	3,50	—	—	3,50	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,00	1,80	1,20	2,00	1,80	1,20	2,00	1,80	1,20	2,00	1,80	1,20	2,00	1,80	1,20	2,00	1,80	1,20
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Karlsruhe.</b> Mannheim. 68 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,50	—	—	2,50	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,00	1,50	1,00	2,00	1,50	1,00	2,00	1,50	1,00	2,00	1,50	1,00	2,00	1,50	1,00	2,00	1,50	1,00
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Mark in den Betriebsmonaten															Bemerkungen						
Juli			August			September			Oktober			November				Dezember			Durchschnitt		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c	a	b	c
fahr.																					
4,00	3,75	3,50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2,50	2,25	2,00	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
4,00	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2,50	2,00	1,80	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
3,75	3,25	2,75	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2,75	2,00	1,75	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
3,50	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2,50	1,80	1,50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
3,00	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2,00	1,80	1,20	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2,00	—	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2,00	1,50	1,00	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																		
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni			
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
<b>Bayern.</b>																				
<b>Antwerpen.</b> Ludwigshafen. 686 km.		<b>A. Berg-</b>																		
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	6,50	—	—	6,50	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—
		mittl.	7,00	—	—	7,00	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—
		höchst.	9,00	—	—	9,00	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—
Schlepp- dienst Große Schiffe über 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50	3,50	3,00	2,50
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Rotterdam.</b> Ludwigshafen. 570 km.																				
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	5,00	—	—	5,00	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—
		mittl.	6,00	—	—	6,00	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—
		höchst.	8,00	—	—	8,00	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—
Beförderung im Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	4,00	3,00	2,50	4,00	3,00	2,50	3,50	2,50	2,00	3,50	2,50	2,00	3,50	2,50	2,00	3,50	2,50	2,00
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beförderung im Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Kahn- fracht- satz	niedr.	1,28	1,28	1,28	1,11	1,11	1,11	0,96	0,96	0,96	0,97	0,97	0,97	1,12	1,12	1,12	0,95	0,95	0,95
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Ruhrort.</b> Ludwigshafen. 355 km.																				
Beförderung im Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	—	0,73	—	—	0,97	—	—	0,72	—	—	0,82	—	—	0,79	—	—	0,77
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beförderung im Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Schlepp- lohn	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,63	—	—	0,73	—	—	0,64	—	—	0,67
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Ludwigshafen.</b> Straßburg. 131 km.																				
Schlepp- dienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	3,00	2,50	2,00	3,00	2,50	2,00	3,00	2,50	2,00	3,00	2,50	2,00	3,00	2,50	2,00	3,00	2,50	2,00
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Ludwigshafen.</b> Antwerpen. 686 km.		<b>B. Tal-</b>																		
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—
		mittl.	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—
		höchst.	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—
Schlepp- dienst Große Schiffe über 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80	2,50	2,00	1,80
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Ludwigshafen.</b> Rotterdam. 570 km.																				
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—
		mittl.	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	4,50	—	—
		höchst.	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—
Schlepp- dienst Große Schiffe über 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50	2,50	1,80	1,50
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Hessen.</b>																				
<b>Antwerpen.</b> Mainz. 613 km.		<b>A. Berg-</b>																		
Schlepp- dienst Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamt- fracht- satz	niedr.	5,00	3,50	2,50	5,00	3,50	2,50	4,75	3,25	2,25	4,75	3,25	2,25	4,75	3,25	2,25	4,75	3,25	2,25
		mittl.	5,75	4,25	3,25	5,25	3,75	2,75	5,10	3,60	2,60	5,00	3,50	2,50	5,00	3,50	2,50	7,00	5,50	4,50
		höchst.	6,50	5,00	4,50	5,50	4,00	3,00	5,45	3,95	2,95	5,25	3,75	2,75	5,25	3,75	2,75	5,25	3,75	2,75



Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																			
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni				
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		
Beförderung im Schleppdienst	<b>Rotterdam.</b> Mainz. 488 km.																				
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr.	4,00	3,00	2,00	4,00	3,00	2,00	3,75	2,75	1,75	3,75	2,75	1,75	3,75	2,75	1,75	3,75	2,75	1,75
			mittl.	4,75	3,75	2,75	4,25	3,25	2,25	4,10	3,10	2,10	4,00	3,00	2,00	4,00	3,00	2,00	4,00	3,00	2,00
			höchst.	5,50	4,50	3,50	4,50	3,50	2,50	4,45	3,45	2,45	4,25	3,25	2,25	4,25	3,25	2,25	4,25	3,25	2,25
	Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr.	0,70	0,70	0,70	0,80	0,80	0,80	0,75	0,75	0,75	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
			mittl.	1,20	1,20	1,20	1,05	1,05	1,05	0,95	0,95	0,95	0,85	0,85	0,85	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
		höchst.	1,70	1,70	1,70	1,30	1,30	1,30	1,15	1,15	1,15	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,05	1,05	1,05	1,05	
	bis 750 t	Schlepplohn	niedr.	1,00	1,00	1,00	0,90	0,90	0,90	1,00	1,00	1,00	0,90	0,90	0,90	0,90	0,95	0,95	0,95	0,85	0,85
			mittl.	1,25	1,25	1,25	1,40	1,40	1,40	1,25	1,25	1,25	1,10	1,10	1,10	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95
		höchst.	1,50	1,50	1,50	1,90	1,90	1,90	1,50	1,50	1,50	1,30	1,30	1,30	1,30	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	
	Mittl. Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr.	0,70	0,70	0,70	0,80	0,80	0,80	0,75	0,75	0,75	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
			mittl.	1,20	1,20	1,20	1,05	1,05	1,05	0,95	0,95	0,95	0,85	0,85	0,85	0,85	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
		höchst.	1,70	1,70	1,70	1,30	1,30	1,30	1,15	1,15	1,15	1,00	1,00	1,00	1,00	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	
	751 bis 1250 t	Schlepplohn	niedr.	1,00	1,00	1,00	0,85	0,85	0,85	0,95	0,95	0,95	0,85	0,85	0,85	0,85	0,90	0,90	0,90	0,80	0,80
			mittl.	1,25	1,25	1,25	1,35	1,35	1,35	1,20	1,20	1,20	1,05	1,05	1,05	0,95	0,90	0,95	0,90	0,90	0,90
höchst.		1,50	1,50	1,50	1,85	1,85	1,85	1,45	1,45	1,45	1,25	1,25	1,25	1,25	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		
Große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr.	0,70	0,70	0,70	0,80	0,80	0,80	0,75	0,75	0,75	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
		mittl.	1,20	1,20	1,20	1,05	1,05	1,05	0,95	0,95	0,95	0,85	0,85	0,85	0,85	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	
	höchst.	1,70	1,70	1,70	1,30	1,30	1,30	1,15	1,15	1,15	1,00	1,00	1,00	1,00	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05		
über 1250 t	Schlepplohn	niedr.	0,65	0,65	0,65	0,75	0,75	0,75	0,70	0,70	0,65	0,65	0,65	0,65	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	
		mittl.	1,15	1,15	1,15	1,00	1,00	1,00	0,90	0,90	0,80	0,80	0,80	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	
	höchst.	1,65	1,65	1,65	1,25	1,25	1,25	1,10	1,10	1,10	0,95	0,95	0,95	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		
<b>Amsterdam.</b> Mainz. 486 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	
		mittl.	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	
		höchst.	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	
Beförderung im Schleppdienst	<b>Duisburg-Ruhrort.</b> Mainz. 282 km.																				
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr.	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,40	—	—	2,40	—	—	2,40
			mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr.	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,25
			mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	bis 750 t	Schlepplohn	niedr.	—	—	1,20	—	—	1,20	—	—	1,20	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,15
			mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	<b>Mainz.</b> Antwerpen. 613 km.																				
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr.	4,00	2,50	2,50	4,00	2,50	2,50	4,25	2,75	2,75	3,90	2,40	2,40	3,90	2,40	2,40	4,10	2,40	2,40
			mittl.	4,50	3,00	3,00	4,50	3,00	3,00	4,75	3,00	3,00	4,50	2,80	2,80	4,50	2,80	2,80	4,65	2,75	2,75
			höchst.	5,00	3,50	3,50	5,00	3,50	3,50	5,25	3,50	3,25	5,10	3,20	3,20	5,10	3,20	3,20	5,20	3,10	3,10
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr.	3,00	2,00	2,00	3,00	2,00	2,00	3,25	2,25	2,25	2,90	1,90	1,90	2,90	1,90	1,90	3,10	1,90	1,90
mittl.			3,50	2,50	2,50	3,50	2,50	2,50	3,75	2,50	2,50	3,50	2,30	2,30	3,50	2,30	2,30	3,65	2,25	2,25	
höchst.			4,00	3,00	3,00	4,00	3,00	3,00	4,25	3,00	2,75	4,10	2,70	2,70	4,10	2,70	2,70	4,20	2,60	2,60	
<b>Mainz.</b> Amsterdam. 486 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	
		mittl.	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	
		höchst.	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	

B. T a 1 -

Mark in den Betriebsmonaten																		Bemerkungen			
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember				Durchschnitt		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c
3,75	2,75	1,75	4,00	3,00	2,00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,84	2,84	1,84	Durchschnitt aus 8 Monaten
4,00	3,00	2,00	7,00	6,00	5,00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4,76	3,76	2,76	
4,25	3,25	2,25	10,00	9,00	8,00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5,18	4,18	3,18	
0,95	0,95	0,95	1,80	1,80	1,80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,90	0,90	0,90	
1,00	1,00	1,00	2,60	2,60	2,60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,18	1,18	1,18	
1,05	1,05	1,05	3,40	3,40	3,40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,46	1,46	1,46	
0,90	0,90	0,90	1,35	1,35	1,35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,98	0,98	0,98	
0,95	0,95	0,95	1,90	1,90	1,90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,23	1,23	1,23	
1,00	1,00	1,00	2,45	2,45	2,45	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,47	1,47	1,47	
0,95	0,95	0,95	1,80	1,80	1,80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,90	0,90	0,90	
1,00	1,00	1,00	2,60	2,60	2,60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,18	1,18	1,18	
1,05	1,05	1,05	3,40	3,40	3,40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,46	1,46	1,46	
0,90	0,90	0,90	1,35	1,35	1,35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,94	0,94	0,94	
0,95	0,95	0,95	1,90	1,90	1,90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,19	1,19	1,19	
1,00	1,00	1,00	2,45	2,45	2,45	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,44	1,44	1,44	
0,95	0,95	0,95	1,80	1,80	1,80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,90	0,90	0,90	
1,00	1,00	1,00	2,60	2,60	2,60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,18	1,18	1,18	
1,05	1,05	1,05	3,40	3,40	3,40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,46	1,46	1,46	
0,90	0,90	0,90	1,80	1,80	1,80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0,86	0,86	0,86	
0,95	0,95	0,95	2,60	2,60	2,60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,14	1,14	1,14	
1,00	1,00	1,00	3,40	3,40	3,40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,42	1,42	1,42	
5,00	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5,00	—	—	Durchschnitt aus 7 Monaten
6,50	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6,50	—	—	
9,00	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9,00	—	—	
—	—	2,40	—	—	2,40	—	—	2,40	—	—	2,40	—	—	2,40	—	—	2,40	—	—	2,43	Kohlen
—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,26	Kohlen
—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,16	Kohlen

**f a h r t.**

4,00	1,35	2,35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4,02	2,47	2,47	Durchschnitt aus 7 Monaten
4,50	2,80	2,80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4,56	2,88	2,88	
5,00	3,25	3,25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5,09	3,32	3,29	
3,00	1,85	1,85	3,25	2,50	2,10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,05	1,91	1,86	Durchschnitt aus 8 Monaten
3,50	2,30	2,30	5,75	5,00	4,05	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,89	2,71	2,59	
4,00	2,75	2,75	8,25	7,50	6,00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4,61	3,41	3,20	
3,00	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,00	—	—	Durchschnitt aus 7 Monaten
5,50	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5,50	—	—	
7,00	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7,00	—	—	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in Mark																			
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni				
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		
<b>Preußen.</b>																					
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Straßburg. 486 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Große Schiffe über 400 t	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	—	1,30	—	—	1,35	—	—	1,30	—	—	1,35	—	—	1,35	—	—	1,35	
		mittl.	—	—	1,33	—	—	1,63	—	—	1,32	—	—	1,41	—	—	1,46	—	—	1,37	
		höchst.	—	—	1,35	—	—	1,85	—	—	1,35	—	—	1,60	—	—	1,60	—	—	1,40	
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Mannheim. 355 km.		<b>B. Tal-</b>																			
Große Schiffe über 400 t	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	—	0,65	—	—	0,70	—	—	0,70	—	—	0,75	—	—	0,75	—	—	0,75	
		mittl.	—	—	0,73	—	—	1,04	—	—	0,72	—	—	0,83	—	—	0,86	—	—	0,77	
		höchst.	—	—	0,75	—	—	1,25	—	—	0,75	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	0,80	
über Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	niedr.	—	—	0,70	—	—	0,70	—	—	0,70	—	—	0,65	—	—	0,60	—	—	0,60	
		mittl.	—	—	0,80	—	—	0,83	—	—	0,81	—	—	0,74	—	—	0,66	—	—	0,67	
		höchst.	—	—	1,00	—	—	1,30	—	—	0,95	—	—	0,85	—	—	0,70	—	—	0,70	
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Antwerpen-Süd. 331 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Große Schiffe über 800 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	1,25	—	—	—	—	1,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		mittl.	—	—	1,25	—	—	—	—	1,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		höchst.	—	—	1,25	—	—	—	—	1,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Brüssel. km.		<b>B. Tal-</b>																			
Große Schiffe 400 bis 500 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	1,90	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	1,90	
		mittl.	—	—	1,97	—	—	2,11	—	—	2,00	—	—	2,03	—	—	2,00	—	—	1,91	
		höchst.	—	—	2,00	—	—	2,35	—	—	2,00	—	—	2,10	—	—	2,00	—	—	1,95	
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Schiedam. 220 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	1,40	—	—	1,35	—	—	1,35	—	—	1,35	—	—	1,40	—	—	1,35	
		mittl.	—	—	1,44	—	—	1,39	—	—	1,35	—	—	1,44	—	—	1,41	—	—	1,39	
		höchst.	—	—	1,50	—	—	1,40	—	—	1,40	—	—	1,45	—	—	1,45	—	—	1,45	
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Rotterdam. 215 km.		<b>B. Tal-</b>																			
Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	1,65	—	—	1,65	—	—	1,65	—	—	1,20	—	—	1,20	—	—	1,20	
		mittl.	—	—	1,68	—	—	1,68	—	—	1,68	—	—	1,23	—	—	1,23	—	—	1,23	
		höchst.	—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,30	—	—	1,25	—	—	1,25	
<b>Niederland.</b>																					
<b>Amsterdam. 1)</b> Ludwigshafen- Mannheim. 600 km. Frankfurt. 559 km.		<b>Frachtsätze für die Last = 2000 kg</b>																			
Beförderung mit Güter- dampfern		Fracht- satz	niedr.	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	3,75	—	—	3,75	—	—	3,75	—	
			mittl.	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	4,75	—	—	4,75	—	—	4,75	—	—
			höchst.	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	5,75	—	—	5,75	—	—	5,75	—	—
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	3,00	2,50	2,00	3,00	2,50	2,00	3,00	2,50	2,00	3,00	1,75	1,75	2,00	1,75	1,75	2,00	1,75	
			mittl.	4,00	3,00	2,50	4,00	3,00	2,50	4,00	3,00	2,50	3,00	2,00	2,00	3,00	2,00	2,00	3,00	2,00	
			höchst.	5,00	3,25	2,75	5,00	3,25	2,75	5,00	3,25	2,75	4,00	2,25	2,25	4,00	2,25	2,25	4,00	2,25	2,25

1) Schiffe über 750 Tonnen kommen im Verkehr mit Amsterdam nur selten vor.

**in den Betriebsmonaten**

Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			Bemerkungen
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	

**fahrt.**

—	—	1,90				—	—	1,50	—	—	1,90	—	—	1,40	—	—	1,40	—	—	—	
—	—	1,34	•	•	•	—	—	1,56	—	—	1,36	—	—	1,43	—	—	1,40	—	—	—	
—	—	1,40				—	—	1,60	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,40	—	—	—	
—	—	0,70				—	—	0,90	—	—	0,80	—	—	0,90	—	—	0,90	—	—	—	
—	—	0,75	•	•	•	—	—	0,96	—	—	0,85	—	—	0,93	—	—	0,90	—	—	—	
—	—	0,80				—	—	1,00	—	—	0,90	—	—	1,00	—	—	0,90	—	—	—	
—	—	0,70				—	—	0,85	—	—	0,85	—	—	0,85	—	—	0,85	—	—	—	
—	—	0,70	•	•	•	—	—	0,90	—	—	0,93	—	—	0,92	—	—	0,86	—	—	—	
—	—	0,70				—	—	0,95	—	—	1,00	—	—	0,95	—	—	0,90	—	—	—	

**fahrt.**

—	—	1,25																			
—	—	1,33	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	—	1,40																			
—	—	1,90												3,00	—	—	3,00	—	—	—	
—	—	1,92	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	3,00	—	—	3,00	—	—	—	
—	—	2,05												3,00	—	—	3,00	—	—	—	
—	—	1,35				—	—	1,55	—	—	1,70	—	—	1,80	—	—	1,75	—	—	—	
—	—	1,39	•	•	•	—	—	1,58	—	—	1,75	—	—	1,87	—	—	1,80	—	—	—	
—	—	1,45				—	—	1,60	—	—	1,80	—	—	1,90	—	—	1,90	—	—	—	
—	—	1,00																			
—	—	1,08	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	—	1,15																			

**in Gulden in den Betriebsmonaten**

**fahrt.**

3,75	—	—	3,75	—	—	3,75	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	4,58	—	—	
4,75	—	—	4,75	—	—	4,75	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	5,58	—	—	
5,75	—	—	5,75	—	—	5,75	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	6,75	—	—	
2,00	1,75	1,75	2,00	1,75	1,75	2,00	1,75	1,75	4,50	3,00	2,75	4,50	3,00	2,75	4,50	3,00	2,75	3,17	2,42	2,17	
3,00	2,00	2,00	3,00	2,00	2,00	3,00	2,00	2,00	5,50	3,25	3,00	5,50	3,25	3,00	5,50	3,25	3,00	4,17	2,75	2,50	
4,00	2,25	2,25	4,00	2,25	2,25	4,00	2,25	2,25	6,50	4,00	3,25	6,50	4,00	3,25	6,50	4,00	3,25	5,17	3,17	2,75	

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Last = 2000 kg																	
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
<b>Amsterdam.</b> Düsseldorf. 281 km. Mülheim. 334 km. Cöln. 338 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	
		mittl.	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	
		höchst.	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	2,00	1,25	1,25	2,00	1,25	1,25	2,00	1,25	1,25	1,75	1,00	1,00	1,75	1,00	1,00	1,75	1,00	1,00
			mittl.	2,50	1,50	1,50	2,50	1,50	1,50	2,50	1,50	1,50	1,50	1,25	1,25	1,50	1,25	1,25	1,50	1,25	1,25
			höchst.	3,00	1,75	1,75	3,00	1,75	1,75	3,00	1,75	1,75	2,00	1,50	1,50	2,00	1,50	1,50	2,00	1,50	1,50
<b>Amsterdam.</b> Rhein-Ruhrhäfen. 245 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	2,75	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	
		mittl.	3,25	—	—	3,25	—	—	3,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	
		höchst.	3,75	—	—	3,75	—	—	3,75	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	1,25	0,60	0,60	1,25	0,60	0,60	1,25	0,60	0,60	1,00	0,45	0,45	1,00	0,45	0,45	1,00	0,45	0,45
			mittl.	1,75	0,75	0,75	1,75	0,75	0,75	1,25	0,75	0,75	1,25	0,60	0,60	1,25	0,60	0,60	1,25	0,60	0,60
			höchst.	2,25	1,00	1,00	2,25	1,00	1,00	2,25	1,00	1,00	1,75	0,90	0,90	1,75	0,90	0,90	1,75	0,90	0,90
<b>Rotterdam.</b> Mannheim. 570 km.				Frachtsätze für die Tonne (1000 kg)																	
Mittl. Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr.	136	151	164	142	154	164	132	137	145	132	140	148	130	140	150	142	150	157	
		mittl.																			
		höchst.																			
200 bis 600 t	Schlepp- lohn	niedr.	134	134	134	131	131	131	142	142	142	130	130	130	108	108	108	112	112	112	
		mittl.																			
		höchst.																			
Große Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr.	136	146	159	142	154	164	132	147	145	132	140	148	130	140	150	142	150	157	
		mittl.																			
		höchst.																			
über 600 t	Schlepp- lohn	niedr.	124	124	124	117	117	117	131	131	131	117	117	117	100	100	100	102	102	102	
		mittl.																			
		höchst.																			
<b>Rotterdam.</b> Mainz. 497 km.																					
Mittl. Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr.	129	144	155	132	144	154	125	131	137	124	132	140	120	130	140	132	140	147	
		mittl.																			
		höchst.																			
200 bis 600 t	Schlepp- lohn	niedr.	127	127	127	118	118	118	132	132	132	120	120	120	98	98	98	102	102	102	
		mittl.																			
		höchst.																			
Große Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr.	129	138	150	132	131	154	122	131	135	124	135	140	120	130	140	132	140	147	
		mittl.																			
		höchst.																			
über 600 t	Schlepp- lohn	niedr.	116	116	116	107	107	107	121	121	121	107	107	107	90	90	90	92	92	92	
		mittl.																			
		höchst.																			
<b>Rotterdam.</b> Coblentz. 404 km.																					
Kleine Schiffe bis 200 t	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	157	167	—	160	171	—	154	167	—	150	160	—	145	155	—	170	180	
		mittl.																			
		höchst.																			
	Schlepp- lohn	niedr.	—	175	175	—	159	159	—	185	185	—	164	164	—	115	115	—	129	129	
		mittl.																			
		höchst.																			

Von August ab wurde mit Schleppschiffen wenig befördert.

**in Gulden in den Betriebsmonaten**

Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			Bemerkungen
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	3,17	—	—	
3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	4,00	—	—	
4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	5,00	—	—	
1,75	1,00	1,00	1,75	1,00	1,00	1,75	1,00	1,00	2,75	2,00	2,00	2,75	2,00	2,00	2,75	2,00	2,00	2,17	1,42	1,42	
1,50	1,25	1,25	1,50	1,25	1,25	1,50	1,25	1,25	3,00	2,25	2,25	3,00	2,25	2,25	3,00	2,25	2,25	2,33	1,67	1,67	
2,00	1,50	1,50	2,00	1,50	1,50	2,00	1,50	1,50	3,50	2,50	2,50	3,50	2,50	2,50	3,50	2,50	2,50	2,83	1,92	1,92	
2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	3,25	—	—	3,25	—	—	3,25	—	—	2,66	—	—	
2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	3,75	—	—	3,75	—	—	3,75	—	—	3,08	—	—	
2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	4,25	—	—	4,25	—	—	4,25	—	—	3,50	—	—	
1,00	0,45	0,45	1,00	0,45	0,45	1,00	0,45	0,45	1,75	0,75	0,75	1,75	0,75	0,75	1,75	0,75	0,75	1,33	0,60	0,60	
1,25	0,60	0,60	1,25	0,60	0,60	1,25	0,60	0,60	2,25	1,25	1,25	2,25	1,25	1,25	2,25	1,25	1,25	1,75	0,87	0,87	
1,75	0,90	0,90	1,75	0,90	0,90	1,75	0,90	0,90	3,00	1,50	1,50	3,00	1,50	1,50	3,00	1,50	1,50	2,33	1,13	1,13	

**in Cents in den Betriebsmonaten**

152	159	165	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
112	112	112	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
152	159	165	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
102	102	102	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
144	150	156	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
102	102	102	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
144	150	156	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
92	92	92	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	170	182	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	127	127	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne (1000 kg)																		
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni			
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
<b>Ferner: Rotterdam—Coblenz.</b>																				
Mittl. Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	117½	139	149	121	140	150	115	135	146	114	131	151	105	125	135	130	150	160
200 bis 600 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	119½	119½	119½	110	110	110	121	121	121	109	109	109	77	77	77	92	92	92
Große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	117½	129	139	121	130	140	115	125	136	114	121	131	105	115	125	130	140	147½
über 600 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	105	105	105	96½	96½	96½	100	100	100	93	93	93	69	69	69	82½	82½	82½
<b>Rotterdam. Andernach. 382 km.</b>																				
Kleine Schiffe bis 200 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	147½	157½	—	150	161	—	144	157½	—	140	142½	—	135	145	—	160	170
	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	167½	167½	—	155	155	—	172½	172½	—	165	155	—	110	110	—	125	125
Mittl. Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	107½	129	139	111	130	165	105	125	136	104	121	131	95	115	125	120	150	150
200 bis 600 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	104½	104½	104½	96	96	96	109	109	109	96	96	96	67	67	67	79	79	79
Große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	107½	119	129	111	120	130	105	115	126	104	111	134	95	105	115	120	155	112½
über 600 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	83	83	83	80	80	80	85	85	85	78	78	78	55	55	55	66½	66½	66½
<b>Rotterdam. Cöln. 308 km.</b>																				
Kleine Schiffe bis 200 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	132½	142½	—	135	147½	—	129	139	—	120	112½	—	120	130	—	145	155
	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	113	113	—	104	104	—	118½	118½	—	105½	105½	—	75	75	—	88	88
Mittl. Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	92½	114	124	96	117½	127½	90	110	117½	89	109	119	80	100	110	105	125	135
200 bis 600 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	72	72	72	66	66	66	71½	71½	71½	65	65	65	47	47	47	55	55	55
Große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	92½	104	114	96	107½	117½	90	100	107½	89	99	109	80	90	100	105	115	122½
über 600 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	52	52	52	48	48	48	53½	53½	53½	47½	47½	47½	33	33	33	40	40	40

Beförderung im Schleppdienst

in Cents in den Betriebsmonaten

Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			Bemerkungen
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
137	157	169	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
87	87	87	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
137	147	159	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
78	78	78	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	160	172	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	122	122	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
128	147	159	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
75	75	75	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
128	112	49	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
62	62	62	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	148	158	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	84	84	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
113	133	144	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
53	53	53	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
113	123	134	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
38	38	38	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Einladeort, Bestimmungsort			Frachtsätze für die Tonne (1000 kg)																	
			Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
			a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
<b>Rotterdam.</b> Düsseldorf. 251 km.																				
Kleine Schiffe bis 200 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	117 $\frac{1}{2}$	127 $\frac{1}{2}$	—	120	132 $\frac{1}{2}$	—	115	125	—	112 $\frac{1}{2}$	122 $\frac{1}{2}$	—	110	120	—	135	145
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	93	93	—	85 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{1}{2}$	—	95	95	—	85	85	—	60	60	—	71	71
Mittl. Schiffe 200 bis 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	77 $\frac{1}{2}$	99	109	81	102 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{2}$	76	96	104	74	94	104	70	90	100	95	115	125
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	59	59	59	54	54	54	58	58	58	53	53	53	39	39	39	46	46	46
Große Schiffe über 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	77 $\frac{1}{2}$	89	101	81	92 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{2}$	76	86	94	74	84	94	70	80	90	98	105	112 $\frac{1}{2}$
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	43	43	43	40	40	40	44	44	44	39 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	28	28	28	44	44	44
<b>Rotterdam.</b> Ruhrort. 215 km.																				
Kleine Schiffe bis 200 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	107 $\frac{1}{2}$	117 $\frac{1}{2}$	—	110	122 $\frac{1}{2}$	—	105	115	—	102 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{2}$	—	100	110	—	125	135
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	68	68	—	63	63	—	73 $\frac{1}{2}$	73 $\frac{1}{2}$	—	64	64	—	45	45	—	52 $\frac{1}{2}$	52 $\frac{1}{2}$
Mittl. Schiffe 200 bis 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	67 $\frac{1}{2}$	89	99	71	92 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{2}$	66	86	94	64	84	94	60	80	90	85	105	115
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	43	43	43	40	40	40	43 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{1}{2}$	39	39	39	28	28	28	33	33	33
Große Schiffe über 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	67 $\frac{1}{2}$	79	89	71	82 $\frac{1}{2}$	80	66	76	84	65	74	84	60	70	80	85	95	105
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	31	31	31	29	29	29	32 $\frac{1}{2}$	32 $\frac{1}{2}$	32 $\frac{1}{2}$	29	29	29	20	20	20	26	26	26
<b>Dordrecht.</b> Cöln. 289 km.																				
Kleine Schiffe bis 400 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	2,00	—	—	1,70	—	—	1,75	—	—	1,60	—	—	1,55	—	—	1,40
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,70	—	—	0,61	—	—	0,85	—	—	0,62	—	—	0,62	—	—	0,62
Mittl. Schiffe 401 bis 1250 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,74	—	—	0,88	—	—	0,94	—	—	0,73	—	—	0,62	—	—	0,68
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,78	—	—	1,08	—	—	1,02	—	—	0,78	—	—	0,62	—	—	0,96
Große Schiffe über 1250 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,54	—	—	0,45	—	—	0,69	—	—	0,46	—	—	0,46	—	—	0,46
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,58	—	—	0,72	—	—	0,78	—	—	0,57	—	—	0,46	—	—	0,52
Große Schiffe über 1250 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,62	—	—	0,92	—	—	0,87	—	—	0,62	—	—	0,46	—	—	0,58
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,42	—	—	0,33 $\frac{1}{2}$	—	—	0,57	—	—	0,33 $\frac{1}{2}$	—	—	0,34	—	—	0,34
Große Schiffe über 1250 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,46	—	—	0,60	—	—	0,66	—	—	0,45	—	—	0,34	—	—	0,40
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,50	—	—	0,88	—	—	0,75	—	—	0,50	—	—	0,34	—	—	0,46

Beförderung im Schleppdienst

Frachtsätze für die Last = 2000 kg

**in Cents in den Betriebsmonaten**

Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			Bemerkungen
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
—	134	144	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	68	68	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
99	119	130	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
44	44	44	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
99	109	120	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
31½	31½	31½	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	131	134	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Seit Anfang August fand kein regelmäßiger Frachtenmarkt statt.
—	50	50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Es wurden bezahlt für Erze nach Rubrort
88	109	120	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	fl. 2,50 pro Last, später fl. 1,00 pro Last und im September fl. 0,30 pro Last. Für Schlepplohn fl. 0,20 u. 0,25 pro Last.
31½	31½	31½	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
88	99	113	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
22½	22½	22½	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

**in Gulden in den Betriebsmonaten**

—	—	1,50	—	—	3,00	—	—	•	—	—	•	—	—	•	—	—	•	—	—	•	
—	—	0,66	—	—	0,93	—	—	0,70	—	—	0,62	—	—	0,62	—	—	0,62	—	—	0,68	
—	—	0,68	—	—	1,03	—	—	0,70	—	—	0,62	—	—	0,66	—	—	0,70	—	—	0,75	
—	—	0,68	—	—	1,14	—	—	0,70	—	—	0,62	—	—	0,70	—	—	0,76	—	—	0,80	
—	—	0,50	—	—	0,77	—	—	0,54	—	—	0,46	—	—	0,46	—	—	0,46	—	—	0,52	
—	—	0,52	—	—	0,87	—	—	0,54	—	—	0,46	—	—	0,50	—	—	0,54	—	—	0,58	
—	—	0,52	—	—	0,97	—	—	0,54	—	—	0,46	—	—	0,54	—	—	0,60	—	—	0,64	
—	—	0,38	—	—	0,65	—	—	0,42	—	—	0,34	—	—	0,34	—	—	0,34	—	—	0,40	
—	—	0,40	—	—	0,75	—	—	0,42	—	—	0,34	—	—	0,38	—	—	0,42	—	—	0,47	
—	—	0,40	—	—	0,86	—	—	0,42	—	—	0,34	—	—	0,42	—	—	0,48	—	—	0,53	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Last = 2000 kg																					
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni						
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c				
Beförderung im Schleppdienst	<b>Dordrecht.</b> Düsseldorf. 232 km.																						
	Kleine Schiffe bis 400 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,80	—	—	1,40	—	—	1,35	—	—	1,30	—	—	1,25	—	—	1,10		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,57	—	—	0,52	—	—	0,67	—	—	0,52	—	—	0,52	—	—	0,53		
	Mittl. Schiffe 401 bis 1250 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,59	—	—	0,65	—	—	0,72	—	—	0,58	—	—	0,52	—	—	0,57		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,62	—	—	0,80	—	—	0,77	—	—	0,62	—	—	0,52	—	—	0,60		
	Große Schiffe über 1250 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,45	—	—	0,40	—	—	0,55	—	—	0,40	—	—	0,40	—	—	0,41		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,47	—	—	0,53	—	—	0,60	—	—	0,46	—	—	0,40	—	—	0,45		
	Beförderung im Schleppdienst	<b>Dordrecht. Ruhrort-Duisburg.</b> 200 km.																					
		Kleine Schiffe bis 400 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,60	—	—	1,20	—	—	1,20	—	—	1,10	—	—	1,05	—	—	0,90	
			Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,42	—	—	0,37	—	—	0,52	—	—	0,37	—	—	0,37	—	—	0,38	
		Mittl. Schiffe 401 bis 1250 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,45	—	—	0,50	—	—	0,57	—	—	0,43	—	—	0,37	—	—	0,40	
			Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,48	—	—	0,64	—	—	0,62	—	—	0,47	—	—	0,37	—	—	0,42	
Große Schiffe über 1250 t		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,32	—	—	0,27	—	—	0,42	—	—	0,27	—	—	0,27	—	—	0,28		
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,35	—	—	0,40	—	—	0,47	—	—	0,33	—	—	0,27	—	—	0,32		
Beförderung im Schleppdienst		<b>Ludwigshafen-Mannheim.</b> 600 km. <b>Frankfurt.</b> 559 km. <b>Amsterdam.</b>																					
		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	
			Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	
		Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,75	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—
			Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	1,75	1,50	1,60	1,75	1,50	1,60	1,75	1,50	1,60	1,30	1,00	0,85	1,30	1,00	0,85	1,30	1,00	0,85
	Beförderung im Schleppdienst	<b>Cöln.</b> 338 km. <b>Mülheim.</b> 334 km. <b>Düsseldorf.</b> 281 km. <b>Amsterdam.</b>																					
		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	1,80	1,80	1,50	1,80	1,80	1,50	1,80	1,80	1,50	1,30	0,85	1,50	1,30	0,85	1,50	1,30	0,85	1,50	
			Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,00	1,90	1,60	2,00	1,90	1,60	2,00	1,90	1,60	1,80	1,50	1,00	1,80	1,50	1,00	1,80	1,50	1,00	
		Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	2,30	2,10	1,80	2,30	2,10	1,80	2,30	2,10	1,80	2,00	1,60	1,15	2,00	1,60	1,15	2,00	1,60	1,15
			Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	1,80	1,80	1,50	1,80	1,80	1,50	1,80	1,80	1,50	1,30	0,85	1,50	1,30	0,85	1,50	1,30	0,85	1,50
		Beförderung im Schleppdienst	<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Amsterdam. 245 km.																				
			Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	1,45	—	—	1,45	—	—	1,45	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—
Frachtsatz				niedr. mittl. höchst.	1,70	—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	
Schleppdienst			Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	1,90	—	—	1,90	—	—	1,90	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—
			Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	1,20	0,95	0,70	1,20	0,95	0,70	1,20	0,95	0,70	1,00	0,85	0,60	1,00	0,85	0,60	1,00	0,85	0,60

B. T a l .

in Gulden in den Betriebsmonaten

Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			Bemerkungen			
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c				
—	—	1,20	—	—	2,60	—	—	•	—	—	•	—	—	•	—	—	•	—	—	—	—	—	—	
—	—	0,54	—	—	0,72	—	—	0,57	—	—	0,50	—	—	0,46	—	—	0,50	—	—	—	—	—	0,55	
—	—	0,55	—	—	0,77	—	—	0,57	—	—	0,50	—	—	0,53	—	—	0,56	—	—	—	—	—	0,60	
—	—	0,57	—	—	0,82	—	—	0,57	—	—	0,50	—	—	0,50	—	—	0,60	—	—	—	—	—	0,62	
—	—	0,42	—	—	0,60	—	—	0,45	—	—	0,38	—	—	0,34	—	—	0,38	—	—	—	—	—	0,43	
—	—	0,43	—	—	0,65	—	—	0,45	—	—	0,38	—	—	0,41	—	—	0,44	—	—	—	—	—	0,48	
—	—	0,45	—	—	0,70	—	—	0,45	—	—	0,38	—	—	0,38	—	—	0,50	—	—	—	—	—	0,50	
—	—	0,34	—	—	0,52	—	—	0,37	—	—	0,30	—	—	0,32	—	—	0,30	—	—	—	—	—	0,35	
—	—	0,35	—	—	0,57	—	—	0,37	—	—	0,30	—	—	0,33	—	—	0,36	—	—	—	—	—	0,39	
—	—	0,37	—	—	0,62	—	—	0,37	—	—	0,30	—	—	0,30	—	—	0,42	—	—	—	—	—	0,42	
—	—	1,00	—	—	2,50	—	—	•	—	—	•	—	—	•	—	—	•	—	—	—	—	—	—	
—	—	0,39	—	—	0,57	—	—	0,42	—	—	0,37	—	—	0,42	—	—	0,37	—	—	—	—	—	0,41	
—	—	0,40	—	—	0,62	—	—	0,42	—	—	0,37	—	—	0,40	—	—	0,42	—	—	—	—	—	0,44	
—	—	0,42	—	—	0,67	—	—	0,42	—	—	0,37	—	—	0,37	—	—	0,47	—	—	—	—	—	0,47	
—	—	0,29	—	—	0,47	—	—	0,32	—	—	0,27	—	—	0,32	—	—	0,27	—	—	—	—	—	0,31	
—	—	0,30	—	—	0,52	—	—	0,32	—	—	0,27	—	—	0,30	—	—	0,32	—	—	—	—	—	0,36	
—	—	0,32	—	—	0,57	—	—	0,32	—	—	0,27	—	—	0,27	—	—	0,37	—	—	—	—	—	0,38	
—	—	0,22	—	—	0,40	—	—	0,25	—	—	0,20	—	—	0,20	—	—	0,20	—	—	—	—	—	0,24	
—	—	0,23	—	—	0,45	—	—	0,25	—	—	0,20	—	—	0,22	—	—	0,25	—	—	—	—	—	0,28	
—	—	0,25	—	—	0,50	—	—	0,25	—	—	0,20	—	—	0,25	—	—	0,30	—	—	—	—	—	0,31	

fahrt.

1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	1,92	—	—
1,75	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	2,33	—	—
2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	2,75	—	—
1,30	1,00	0,85	1,30	1,00	0,85	1,30	1,00	0,85	2,25	2,40	2,30	2,25	2,40	2,30	2,25	2,40	2,30	1,77	1,63	1,58
1,45	1,05	1,00	1,45	1,05	1,00	1,45	1,05	1,00	2,50	2,60	2,40	2,50	2,60	2,40	2,50	2,60	2,40	1,95	1,80	1,72
2,25	1,15	1,10	2,25	1,15	1,10	2,25	1,15	1,10	3,00	2,80	2,50	3,00	2,80	2,50	3,00	2,80	2,50	2,50	1,98	1,83
2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	2,50	—	—
2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	3,25	—	—	3,25	—	—	3,25	—	—	2,92	—	—
2,75	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	3,75	—	—	3,75	—	—	3,75	—	—	3,33	—	—
1,50	1,30	0,85	1,50	1,30	0,85	1,50	1,30	0,85	2,00	1,70	1,60	2,00	1,70	1,60	2,00	1,70	1,60	1,77	1,60	1,32
1,80	1,50	1,00	1,80	1,50	1,00	1,80	1,50	1,00	2,25	1,90	1,70	2,25	1,90	1,70	2,25	1,90	1,70	2,02	1,77	1,43
2,00	1,60	1,15	2,00	1,60	1,15	2,00	1,60	1,15	2,50	2,10	1,90	2,50	2,10	1,90	2,50	2,10	1,90	2,27	1,93	1,62
1,15	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,43	—	—
1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,90	—	—	1,90	—	—	1,90	—	—	1,62	—	—
1,35	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	2,10	—	—	2,10	—	—	2,10	—	—	1,77	—	—
1,00	0,85	0,60	1,00	0,85	0,60	1,00	0,85	0,60	1,35	1,15	0,85	1,35	1,15	0,85	1,35	1,15	0,85	1,18	0,98	0,72
1,10	0,90	0,80	1,10	0,90	0,80	1,10	0,90	0,80	1,55	1,25	1,05	1,55	1,25	1,05	1,55	1,25	1,05	1,37	1,10	0,93
1,20	1,00	0,90	1,20	1,00	0,90	1,20	1,00	0,90	1,85	1,45	1,35	1,85	1,45	1,35	1,85	1,45	1,35	1,58	1,27	1,12

### B. Schiffs-Versicherungswesen.

Nach preußischen Mitteilungen wurden 960 Schiffe im Jahr 1914 nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Verbandes klassifiziert, gegen 1559 im Vorjahr.

Von diesen 960 Schiffen waren

959 eiserne Schiffe, nämlich	814	der Klasse	A <sup>1</sup>
	144	"	"
	1	"	"
1 hölzernes Schiff, nämlich	1	"	A <sup>2</sup>

Die Lage der Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften ist im allgemeinen unverändert geblieben. Bei den preußischen Gesellschaften waren ausgangs 1914 versichert:

1. „Harmonie“ (Coblenz—Neuendorf)	. . .	212	Schiffe	mit	5 154 872	Ztr. Tragfähigkeit
2. „Germania“ (Duisburg—Ruhrort)	. . .	161	"	"	3 549 900	"
3. „Gute Hoffnung“ (Mülheim a. d. Ruhr)	. . .	111	"	"	2 341 437	"
4. „Vater Rhein“ (Mülheim a. d. Ruhr)	. . .	89	"	"	2 005 688	"

Bei der vorwiegend aus preußischen Schiffern bestehenden Kasko-Versicherungsgesellschaft „Jus et Justitia“ mit dem Sitz in Mannheim waren außerdem für das Jahr 1914 versichert 196 Schiffe mit 3 875 150 Ztr. Tragfähigkeit im Wert von 9 133 000 Mark.

In Niederland sind die Schiffe größtenteils versichert gegen feste Prämie auf Börsenpolice, auch bei ausländischen Gesellschaften oder bei Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften, hölzerne Schiffe hauptsächlich bei letztgenannten.

Die Prämie wechselt bei den Gegenseitigkeits-Gesellschaften je nach den Betriebsergebnissen, bei den Gesellschaften mit fester Prämie ungefähr von 2 bis 2 1/2 %.

*(Faint, mostly illegible table with multiple columns and rows, likely a statistical summary or detailed classification of ships.)*

# XI. Unfälle.

Über die im Jahr 1914 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

## Elsaß-Lothringen.

### a) Bei Tag.

Beim Betrieb der Großschiffahrt ereigneten sich auf der Strecke Hüningen (Basel)—Straßburg 8 Unfälle. In 2 Fällen handelte es sich um vorübergehendes Festfahren auf Grund, in einem Fall fuhren 2 Kähne infolge unrichtiger Steuerung den Uferbau an, bei einem vierten Fall erlitt ein Schleppzug eine Fahrtunterbrechung infolge Maschinendefekts, ein weiterer Unfall trat ein durch Reißen des Schlepptaues, wobei jedoch die Anhangschiffe unbeschädigt am Ufer vor Anker gehen konnten; ein Schleppdampfer erlitt einen Kesselschaden, so daß er die Bergfahrt aufgeben mußte. Über die weiteren beiden Fälle ist folgendes zu bemerken:

1. Am 12. August kippte das im Anhang des Dampfers „Badenia 14“ auf der Bergfahrt befindliche Motorboot „Geheimrat Reiß“ bei km 55,200/300 und sank. Es wurde später durch Pioniere geborgen.

2. Am 5. September fuhr ein Schleppzug, bestehend aus 1 Schraubendampfer und 2 beladenen Kähnen zu Tal. Bei der Durchfahrt durch die Schiffbrücke bei Gerstheim konnte der zur Führung des Anhangs anscheinend etwas schwache Dampf der Richtung des Fahrwassers durch die Brückenöffnung nicht folgen, die beiden beladenen Anhangschiffe gerieten außer Kurs, stießen gegen die stehen gebliebenen Brückenteile und brachten das fünfte Durchlaßjoch zum Abtrieb und zum Sinken. Die gesunkenen Brückenschiffe konnten wieder gehoben werden, auch wurde ein Teil des losgerissenen Oberbaus wieder gelandet. An Stelle des stark beschädigten Joches mußte ein Ersatzjoch hergestellt und in die Brücke eingebaut werden. Der verursachte Schaden belief sich auf rund 3300 M.

Beim Betrieb der Großschiffahrt auf der Strecke Straßburg—Lauterburg sind im ganzen 13 Unfälle vorgekommen. In 12 Fällen handelte es sich um vorübergehendes Festfahren auf Grund, Reißen des Schleppstrangs und Bruch der Schaufelradachse. Zu dem weiteren bemerkenswerten Unfall ist folgendes zu erwähnen:

Am 30. August mußte ein mit drei leeren Anhangschiffen zu Tal fahrender Schraubendampfer oberhalb einer geschlossenen Armierungsbrücke aufdrehen. Dabei geriet der Dampf auf Grund und die beiden ersten Anhangschiffe liefen mit dem Bug in die Steuerbordseite des Dampfers, wobei sie ihm unter der Wasserlinie ein Leck beibrachten. Durch das hierdurch einströmende Wasser kam der hintere Teil des Dampfers zum Sinken, er konnte aber am 6. September durch einen mit Pumpen versehenen zweiten Schraubendampfer ausgepumpt und wieder gehoben werden.

Der Schiffahrtsbetrieb war nur durch einen der Unfälle gesperrt, und zwar auf 1/4 Tag. Menschenleben kamen nicht in Verlust.

Beim Betrieb der Kleinschiffahrt mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit auf der Strecke Straßburg—Lauterburg sind Unfälle nicht eingetreten.

Beim Betrieb der Kleinschiffahrt mit Nachen und Steinweidlingen zwischen Hünningen und Lauterburg ereigneten sich 3 Unfälle, davon in einem Fall durch Auffahren auf Grund, in den beiden anderen Fällen durch Kentern eines kleinen Motorbootes und eines Kiesnachens bei der Durchfahrt durch einen Durchschlupf einer geschlossenen Armierungsbrücke. Die beiden Fahrzeuge sanken und trieben unter Wasser ab. Der Schiffsweg blieb frei, die Schiffsmannschaft konnte sich retten.

#### b) Bei Nacht.

Nachtschiffahrt wird auf der Strecke Hünningen—Lauterburg nicht betrieben.

### Baden.

#### a) Am elsäbisch-badischen Rhein.

Auf der Stromstrecke Basel—Kehl sind 8 die Großschiffahrt betreffende oder mit ihrem Betrieb zusammenhängende Unfälle vorgekommen, an denen 5 Boote und 4 Kähne beteiligt waren. Ein Boot erlitt einen Schraubenbruch, eines stieß an die Schiffbrücke bei Breisach, zwei kamen durch ihren Schornstein je mit einem Fähreseil in Berührung, wobei in einem Fall die Fähreinrichtungen erheblich beschädigt wurden, ein Boot sowie zwei Kähne fuhren vorübergehend fest, bei zwei anderen Kähnen rissen während der Fahrt die Schleppstränge.

Auf der Stromstrecke Kehl—Lauterburg ereigneten sich 7 Unfälle, die 1 Boot, 5 Kähne und 1 Bagger betrafen. Das Boot erlitt einen Bruch der Radwelle, ein Kahn rannte an die Schiffbrücke bei Plittersdorf, drei fuhren vorübergehend fest. Der Bagger wurde durch Zusammenstoß mit einem Anhangschiff eines zu Tal fahrenden Schleppzuges beschädigt. Ein im Strom verankert liegender Kahn bekam während der Nacht ein Leck und sank.

#### b) Am bayerisch-badischen Rhein.

Auf der Stromstrecke oberhalb Germersheim fuhr ein Kahn vorübergehend fest.

Auf der Stromstrecke unterhalb Germersheim kamen 2 Unfälle vor, die 1 Kahn und 2 Boote betrafen. Der Kahn fuhr vorübergehend fest, die beiden Boote, die in der Dunkelheit einander begegneten, stießen zusammen, wobei das eine Boot sank, während das andere nur leicht beschädigt wurde und seine Fahrt fortsetzen konnte.

### Bayern.

Es kamen 4 Unfälle zur Anzeige. Alle Unfälle ereigneten sich bei Tag und entstanden durch Auffahren auf Grund und sind ohne erheblichen Schaden und ohne Störung verlaufen. Ein Unfall traf auf die obere Stromstrecke bei Maxau, drei auf die untere Strecke zwischen Germersheim und Speyer.

### Hessen.

Auf der hessischen und hessisch-preußischen Stromstrecke ereigneten sich im Berichtsjahr 13 Schiffsunfälle gegen 7 im Vorjahr. Sämtliche Unfälle ereigneten sich bei Tag.

Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Am 1. Januar 1914 fuhr ein Schleppkahn bei km 280 außerhalb des Fahrwassers fest, wobei das Ruder brach, so daß der Kahn nach dem Leichtern an das Land zur Ausbesserung gebracht werden mußte.

2. Am 16. Januar fuhr die mit einem Landebock beladene eiserne Rudernähe des Philipp Laubenheimer von Ginsheim im Anhang des Schraubendampfers „Ernst Ludwig“ von Mainz nach Ginsheim. Bei km 327, Gemarkung Ginsheimer Rheinauen, etwa 50 m von den Bühnenköpfen entfernt, drang das Wasser vorn über die Nähe, die infolgedessen sank. Der Landebock trieb zu Tal ab, wurde aber aufgehalten und in den Gustavsburger Hafen verbracht. Die Nähe ist am 21. Januar gehoben und nach Ginsheim geschleppt worden.

3. Am 9. März kam die eiserne Nähe des Karl Schellenberger von Wörth a. M. vom Main abwärts in den Rhein und sollte nach Ginsheim geschleppt werden. Beim Anhängen des Schleppdampfers bei km 329,250, etwa 200 m vom linken Ufer entfernt, schöpfte der vordere Teil der Nähe Wasser und diese sank. Die Nähe wurde am 1. April gehoben und zu Berg abgeschleppt.

4. Am 2. Juni lag das eiserne Segelschiff „Ave Marie“ des Wilhelm Wirges von Niederlahnstein bei km 339,2 am linken Ufer und wurde mit Kalksteinen beladen. Während der Verladung brach das Schiff in der Mitte durch und sank sofort. Mit dem Heben des Schiffes wurde am 17. Juni begonnen, die Arbeiten konnten aber nach mehrfachen Unterbrechungen erst am 16. September beendet werden, worauf das Schiff zu Tal abgeschleppt wurde.

5. Am 29. Dezember sollte der dem Franz Minthe zu Mainz gehörige Elevator „Franz Minthe I“, der bei km 330 am Mainzer Ufer lag, stromabwärts gebracht werden. Beim Umdrehen wurde der Elevator von einer Böe erfaßt, stürzte um und sank. Nach erfolgter Hebung konnte der Elevator am 12. Januar 1915 abgeschleppt werden.

### Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 104 Unfälle, davon 2 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

30 Unfälle im Bezirk Bingerbrück,	
16 „ „ „ Coblenz,	
7 „ „ „ Cöln,	
28 „ „ „ Düsseldorf,	
23 „ „ „ Wesel.	

Von den Unfällen wurden betroffen: 17 Dampfer, 73 Schleppkähne, 7 Segelschiffe, 1 Motorboot, 1 Floß, 4 Kiesnachen, 1 Elevator.

Auch bei unbedeutenderen Havariefällen im Binger Loch ist häufiger die Fahrt durch dasselbe gesperrt gewesen; dies war im Jahr 1914 der Fall

am 7. Februar von 2 $\frac{1}{2}$ bis 5 Uhr nachmittags = 2 $\frac{1}{2}$ Stunden,
„ 14. Oktober „ 9 $\frac{1}{2}$ „ 2 „ „ = 4 $\frac{1}{2}$ „
vom 8. November 4 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags
bis 9. „ 9 $\frac{1}{2}$ „ vormittags = 17 „
am 1. Dezember von 10 $\frac{1}{2}$ bis 3 Uhr nachm. = 4 $\frac{1}{2}$ „

Einen größeren Sachschaden haben die folgenden Unfälle herbeigeführt:

1. Am 14. Januar vormittags 9 Uhr fuhr das mit Kohlen beladene eiserne Schleppschiff „Sophia“ im Anhang eines Dampfers talwärts. Unterhalb Haus Knipp — km 282 — fuhr der Führer des Dampfers, um mehreren unterhalb der breiten Stromöffnung der Eisenbahnbrücke bei Hochhahnen ankommenden Schleppzügen auszuweichen, rechts an dem mittleren Strompfeiler vorbei, jedoch so nahe, daß das Anhangschiff infolge der Strömung quer vor den Pfeiler geschleudert wurde und sank. Infolge des Anpralles war das Schiff in der Mitte gebrochen und die Ladung trieb aus. Die Hebearbeiten wurden durch eintretendes Hochwasser verzögert und waren erst am 8. Mai beendet.

2. Am 1. März vormittags 8 $\frac{1}{2}$  Uhr wurde der als viertes und letztes Schiff im Anhang des Schleppdampfers „Fiat voluntas XV“ fahrende eiserne Schleppkahn „Basalt I“ in der Bergfahrt bei Emmerich — km 350 — von dem talwärts fahrenden Seedampfer „Bonn“ mitschiffs angefahren und sank sofort. Die Heбungsarbeiten zogen sich bis zum 1. September hin.

3. Am 31. März mittags gegen 12 Uhr versuchte der Schraubendampfer „Johan de Wit“ zwei Schleppkähne aus dem Hafen zu Duisburg — km 275 — in den offenen Strom zu bringen. Da der Dampfer aber anscheinend zu schwach war, trieb der Schleppzug ab, weshalb die Führer der Schleppkähne die Schlepptrossen abwarfen und versuchten, vor Anker zu gehen. Der eine Anhängerkahn „Waterplug“ hatte zu dem Zweck seinen Heckanker fallen lassen, der aber nicht hielt. Bei dem Versuch, diesen Kahn rückwärts vor dort festliegenden Schleppkähnen vorbeizuziehen, kam der Dampfer mit seinem Buganker in die Ankerkette des Schleppkahns, fiel quer in den Strom und schlug um. Zwei Mann der Besatzung ertranken. Das Boot wurde am 2. Mai gehoben und in den Duisburger Hafen geschleppt.

4. Das mit Kohlen beladene eiserne Schleppschiff „Rheinschiffahrtsgesellschaft Nr. 16“ fuhr am 30. März im Anhang eines Dampfers zu Tal. Kurz oberhalb der Eisenbahnbrücke zu Wesel — km 312 — wechselte der Führer des Schleppzuges, der bis dahin nahe dem linken Ufer fuhr, den Kurs und versuchte, die mittlere Öffnung der Brücke zu gewinnen. Die Anhangsschiffe konnten, weil der Brücke schon zu nahe, dieser Bewegung nicht folgen und der vorgenannte Kahn erhielt durch Anstoßen an den linksseitigen Brückenpfeiler ein starkes Leck und sank. Am 1. Mai gelang die Hebung.

5. Am 7. April lag das mit Kies beladene eiserne Segelschiff „Amalie“ in Stromstation km 323,5/6 vor Anker, kam aber, da die Anker nicht hielten, in langsame Talfahrt. Infolge plötzlichen Greifens der Anker wurde der Kopf des Schiffes unter Wasser gezogen, das Schiff lief voll Wasser und sank. Die Hebung erfolgte am 2. Mai.

6. Das mit Kohlen beladene hölzerne Segelschiff „Drei Gebrüder“ fuhr am 9. April mit Segel zu Tal. Vormittags 8 $\frac{1}{2}$  Uhr wurde es an der Eisenbahnbrücke zu Wesel — km 312 — von dem Schleppdampfer „Fiat voluntas“ überholt. Infolge der starken Strömung und der durch den Schleppdampfer bzw. seinen Anhang erzeugten Nehrung wurde das Schiff „Drei Gebrüder“ gegen den mittleren Strompfeiler gezogen, erlitt Leckage und sank unterhalb der Brücke mitten im Fahrwasser. Mittels Greifbaggers wurde das Schiff am 13. Mai aus dem Strom beseitigt.

7. Am 21. Juni nachmittags 4 Uhr versuchte das auf der Talfahrt begriffene Motorboot „Martha“ kurz vor einem bergwärts fahrenden Schleppzug die Landebrücke bei St. Goar — km 54 — zu gewinnen, wurde aber von dem Schleppdampfer angerannt, kippte um und sank. Ein Fahrgast ertrank. Ende Juni wurde das Motorboot gehoben.

8. Der im Anhang des Schraubendampfers „Winschermann III“ zu Berg fahrende eiserne Schleppkahn „Wodan“ wurde am 13. August nachmittags 3 Uhr oberhalb St. Goar, anscheinend zu nahe dem Ufer fahrend, von der an der Loreley vorhandenen Querströmung nach dem linken Ufer gedrückt, fuhr auf die Lützelsteine auf und zog sich Beschädigungen am Schiffsboden und der Kimmung zu. Nach Ansetzen der Pumpen wurde der Kahn bis Oberwesel weitergeschleppt, ging aber in Stromstation km 48,5/6 am linken Ufer unter. Die Hebung gelang am 18. August.

9. Am 13. August vormittags 2 Uhr sank der bei Kaiserswerth — km 254 — vor Anker liegende Schraubendampfer „Justitia I“, anscheinend infolge Eindringens von Wasser durch die unverschlossene Saugleitung. Die Mannschaft wurde gerettet. Der Dampfer ist am 15. August gehoben und abgeschleppt worden.

10. Der mit Eisen beladene Schleppkahn „Hermann Heinrich“ befand sich am 27. November 10 $\frac{1}{2}$  Uhr vormittags auf der Talfahrt im ersten Anhang des Schraubenschleppdampfers „Glück auf“. Bei der Durchfahrt durch das Bingerloch kam der Kahn mit dem linksseitigen Lochfelsen

in Berührung und erlitt Leckschaden in mehreren Laderäumen. Der Kahn konnte die Fahrt noch bis Aßmannshausen fortsetzen, geriet aber in Stromstation km 30,8 auf Grund und brach durch. Am 18. Dezember wurde er nach Leichterung und vorläufiger Dichtung abgeschleppt.

### Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

#### Oberrhein und Waal.

1. Am 21. Februar sank durch Zusammenstoß in der Mitte des Fahrwassers bei Lobith das eiserne Segelschiff „Johanna“, beladen mit Briketts.

#### Niederrhein und Leck.

2. Am 2. März sank in dem Niederrhein durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Rhenen das eiserne Segelschiff „Maria“, beladen mit Ziegelsteinen.

3. Am 21. März sank in dem Leck durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Vreeswijk das eiserne Schiff „Zwerver“, beladen mit Steinkohlen.

4. Am 28. März sank in dem Niederrhein durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Renkum das hölzerne unbeladene Aakschiff „Adriana“.

5. Am 2. Mai sank in dem Niederrhein infolge Wellenschlages außerhalb des Fahrwassers bei Heteren das eiserne Aakschiff „de Jonge Willem“, beladen mit Sand.

6. Am 22. Mai sank in dem Leck durch Zusammenstoß beim Ankerwerfen außerhalb des Fahrwassers bei Vianen das eiserne Rheinschiff „Drughorn 25“, beladen mit Steinkohlen.

7. Am 31. August sank in dem Niederrhein aus unbekannter Ursache im Fahrwasser bei Arnheim das eiserne Aakschiff „Nijverheid“, beladen mit Torfmüll.

8. Am 31. Oktober sank in dem Leck aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Vreeswijk das eiserne Tjalkschiff „Luktor“, beladen mit Getreide.

#### Merwede und Noord.

9. Am 2. Januar sank infolge Zusammenstoßes in der oberen Merwede im Fahrwasser das Personen-Dampfräderschiff „Merwede I“.

10. Am 16. Januar sank in der oberen Merwede das Personen-Dampfräderschiff „Cornelis de Wit“, das infolge plötzlich aufkommenden Nebels auf eine Buhne stieß.

11. Am 19. Februar sank in der oberen Merwede aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers das mit Eisen beladene Motorschiff „Vooruitgang“.

12. Am 9. März sank aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers in der unteren Merwede das mit Ziegelsteinen beladene Tjalkschiff „Secunda“.

13. Am 15. Juni sank in der oberen Merwede im Fahrwasser das eiserne Schleppschiff „Marguerite Marie“, beladen mit Sand. Während des Ladens brach das Schiff aus unbekannter Ursache auseinander.

#### Neue Maas.

14. Am 27. März sank durch Zusammenstoß mit dem „Zuiddiepje“ am linken Ufer der Neuen Maas bei Rotterdam das Rheinschiff „Drughorn 44“, beladen mit Eisenerz.

Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom beseitigt.

## XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission.

Zur Prüfung des Entwurfs für die Erbauung einer festen Brücke über die Waal oberhalb Nijmegen vom Standpunkt der Interessen der Schifffahrt und Flößerei trat die Zentral-Kommission unter Zuzug der technischen Beamten der Rheinuferstaaten am 30. April 1914 in Nijmegen zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Von da begab man sich nach dem Haag, um von Hoek van Holland bis Rotterdam den neuen Wasserweg zu befahren und die Hafenanlagen in Rotterdam zu besichtigen. Am 4. Mai traf die Zentral-Kommission in Wesel ein, wo der Entwurf zum Bau einer festen Brücke über den Rhein als Ersatz der Schiffbrücke einer Prüfung in obigem Sinn zu unterziehen war. Über die Entwürfe der beiden genannten Brücken gab die Zentral-Kommission ihre Äußerung dahin ab, daß vom Standpunkt der Schifffahrt und Flößerei Bedenken nicht zu erheben seien.

Im Anschluß an diese Reise wurde in der Zeit vom 7. bis zum 25. Mai die außerordentliche Sitzung in Mannheim fortgesetzt und die vorliegenden Beratungsgegenstände erledigt.

Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission auf Grund des Artikels 37 der revidierten Rheinschiffahrtsakte als wahlweise Berufungsinstanz gegen Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte erstreckte sich in der außerordentlichen Sitzung auf drei Zivilsachen, in denen sie die höchstrichterliche Entscheidung zu treffen hatte. Die Zentral-Kommission hat in zwei Sachen die Berufung verworfen, in einer das Urteil der ersten Instanz aufgehoben.

Für den nach Artikel 45 der revidierten Rheinschiffahrtsakte von der Zentral-Kommission zu erstattenden Jahresbericht hatte der Bevollmächtigte für Hessen den Entwurf für das Jahr 1913 nach den von den Uferstaaten gelieferten Materialien zusammengestellt und bearbeitet. Der Entwurf wurde in mehreren Sitzungen beraten und in allen Teilen endgültig für die Drucklegung festgestellt. Der Jahresbericht konnte in der zweiten Hälfte des Juli 1914 versendet werden.

Die Zentral-Kommission erklärte sich mit einer von der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahn beantragten Änderung des Bauvorgehens beim Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rudesheim einverstanden. Wegen der Erneuerung der Überbauten der Eisenbahnbrücke bei Kehl schweben noch Verhandlungen, so daß die Zentral-Kommission in dieser Sitzung hierzu noch keine endgültige Stellung nehmen konnte.

Weiter beschäftigte die Zentral-Kommission sich auf Veranlassung einer Regierung noch mit den Vorschriften über die Bemannung der Rheinschiffe und über die Feststellung der größtzulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen des Rheins. Zum ersten Punkt haben sich noch nicht alle Regierungen geäußert, zum zweiten war die Zentral-Kommission der Ansicht, daß auch Kinder wie erwachsene Personen als Fahrgäste zu rechnen sind, sofern es sich nicht um kleine Kinder handelt, die von Erwachsenen auf dem Arm getragen werden und daher keinen besonderen Platz beanspruchen.

Weiter erörterte die Zentral-Kommission die Maßnahmen zur Verminderung der Rauchbelästigung durch die Rheindampfer und die Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe. Zu dem letzteren Gegenstand ist der Erlaß einer gemeinsamen Polizeiordnung angeregt worden; in gleicher Weise soll auch die Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe ergänzt werden.

Mit Rücksicht auf den erheblichen Umfang der Schifffahrt auf der Rheinstrecke Straßburg—Basel sollen die hierfür im Jahr 1909 erlassenen vorläufigen Vorschriften durch endgültige ersetzt werden, wovon die Zentral-Kommission vorläufig Kenntnis nahm.

Weitere Gegenstände der Beratung waren noch die Dienstbücher der wehrpflichtigen Schiffsmannschaften, die Erteilung der Rheinschifferpatente, die Fortsetzung der früher herausgegebenen Sammlung der Pläne der Rheinbrücken und das Sachregister über die Verhandlungen der Zentral-Kommission.

Die ordentliche Sitzung der Zentral-Kommission war auf den 31. August anberaumt. Infolge des Kriegsausbruches fand indessen eine Sitzung nicht statt, nachdem die Regierungen sämtlicher Rheinuferstaaten sich mit der Verschiebung der Sitzung bis auf weiteres einverstanden erklärt hatten.

Die Zentral-Kommission bestand am Ende des Berichtsjahres aus folgenden Mitgliedern:

- für Baden: Wiener, Geheimer Rat,
- „ Bayern: Freiherr von Hirschberg, Staatsrat i. a. o. D.,
- „ Elsaß-Lothringen: Schlössingk, Geheimer Regierungsrat,
- „ Hessen: Imroth, Geheimer Oberbaurat,
- „ Niederland: Jonkheer van Eysinga, ordentlicher Professor der Rechte an der Reichsuniversität zu Leiden,
- „ Preußen: Franke, Geheimer Oberregierungsrat.

An Stelle des infolge seiner Ernennung zum Ministerialdirektor im Ministerium für Handel und Gewerbe durch Allerhöchsten Erlaß vom 27. Juli 1914 von den Geschäften des Bevollmächtigten für Preußen entbundenen Geheimen Oberregierungsrats von Meyeren wurde der Geheime Oberregierungsrat Dr. Franke zum Bevollmächtigten bei der Zentral-Kommission bestellt.

Mit der Vertretung des letzteren für die Fälle der Behinderung wurde durch Allerhöchsten Erlaß Seiner Majestät des Königs vom 12. April 1915 der Geheime Regierungsrat Gerbault im Ministerium für Handel und Gewerbe beauftragt.

Mannheim, den 4. September 1915.

v. Eysinga, Vorsitzender.

Wiener.

Freiherr von Hirschberg.

Imroth.

Gerbault.



## Beilagen-Verzeichnis.

	Seite
I a. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1914 . . . . .	179—187
I b. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1914.	
II a. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1914, nämlich:	
1. in den deutschen Rheinhäfen nach den Aufzeichnungen daselbst . . . . .	189—191
2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	192—193
3. in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich . . . . .	192—193
II b. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1914 . . . . .	195—196
III a. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1914	197—211
III b. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1914 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	213—219
III c. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1914 . . . . .	221—223
IV a. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1914	225—239
IV b. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1914 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	241—247
IV c. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1914 . . . . .	249—251
V a. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1914 in 23 deutschen Rheinhäfen angekommen sind	253—261
V b. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1914, von dem Rhein her kommend, nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins durchgegangen sind . . . . .	263—264
VI a. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1914 in 23 deutschen Rheinhäfen abgegangen sind .	265—273
VI b. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1914, nach dem Rhein hin gehend, von den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins durchgegangen sind . . . . .	275—276
VII. Nachweisung:	
1. der Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe) und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne), des Gewichts ihrer Ladungen sowie ihrer Heimatstaaten (Flaggen): . . . . .	277—283
2. der Flöße, . . . . .	284—285
die im Jahr 1913 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis . . . . .	287—289
Nachträge und Berichtigungen . . . . .	290

Marken III		Marken II		Marken I		Anzahl der Dampfschiffe		Anzahl der Floßschiffe	
Datum	Wasserstand	Datum	Wasserstand	Datum	Wasserstand	Marken I	Marken II	Marken I	Marken II
<b>1a.</b>									
<b>Übersicht</b>									
<b>der</b>									
<b>Wasserstände des Rheins</b>									
<b>während des Jahres 1914.</b>									

Anmerkung: In der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 sind die Marken für die Beschränkung der Dampfschiffahrt für die Pegel zu Nijmegen, Tiel, Zalt-Bommel, Arnheim und Vreeswijk und die Floßmarken für die Pegel zu Straßburg, Maxau, Speyer, Nijmegen und Arnheim nicht mehr angegeben. Neu aufgenommen sind die Floßmarken für den Pegel zu Wesel.

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
	Datum	Anzahl der Tage	Marke I		Marke II		Marke III	
			Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
<b>Straßburg.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,79 m	9 II	1	nicht bestimmt		nicht bestimmt			
Dampfschiffahrt:								
Verbot: Marke III . . . 5,00 m								
	Summe	1						
<b>Maxau.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 3,13 m	—	—	12 und 14 I	2	13 I	1	—	—
Dampfschiffahrt:			9, 12 bis 15 III	5	10 und 11 III	2		
Beschränkungen: Marke I . . . 6,00 m			28 und 29 III	2	22 IX	1		
Marke II . . . 6,50 m			10 IV	1				
Verbot: Marke III . . . 7,00 m			10, 15, 19 VII	3				
			26 VII bis 31 VII	6				
			1, 2, 9, 10 VIII	4				
			21, 23 und 24 IX	3				
	Summe	—		26		4		
<b>Speyer.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,53 m	8 II bis 12 II	5	13 I und 14 I	2	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	6 IX bis 14 IX	9	10 III bis 14 III	5				
Beschränkungen: Marke I . . . 6,30 m	4 XII bis 6 XII	3	23 IX	1				
Marke II . . . 7,00 m								
Verbot: Marke III . . . 7,60 m								
	Summe	17		8		—		
<b>Ludwigshafen.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49 m	5 II bis 12 II	8	14 I	1	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	28 X und 29 X	2	10 III bis 15 III	6				
Beschränkungen: Marke I . . . 6,40 m	2 XI	1	23 IX	1				
Marke II . . . 7,40 m	5 XI bis 14 XI	10						
Verbot: Marke III . . . 8,00 m	2 XII bis 7 XII	6						
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10 m								
	Summe	27		8		—		
<b>Mannheim.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49 m	6 II bis 12 II	7	14 I	1	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	28 X und 29 X	2	10 III bis 15 III	6				
Beschränkungen: Marke I . . . 6,40 m	5 XI bis 14 XI	10	23 IX	1				
Marke II . . . 7,40 m	3 XII bis 6 XII	4						
Verbot: Marke III . . . 8,00 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10 m								
	Summe	23		8		—		
<b>Worms.</b>								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = -0,14 m	5 II bis 13 II	9	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	27 X bis 30 X	4						
	2 XI bis 14 XI	13						
	2 XII bis 7 XII	6						
	Summe	32						

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
nicht bestimmt		9 II	1,74	12 I	4,60	Mainz
nicht bestimmt		10 XI	3,25	13 I	6,85	Biedrich
nicht bestimmt		11 XI	2,40	11 III	6,75	Radesheim
12 I bis 14 I 9 III bis 18 III 29 III 29 VII bis 31 VII 21 IX bis 24 IX	3 10 1 3 4	11 XI	2,27	12 III	7,10	Bingen Unterhalb Ludwigshafen wurde leichtes Treibeis dem Rhein vom Neckar her zugeführt: vom 14. bis 16. Januar = 3 Tage, 23. „ 26. „ = 4 „ 7 Tage.
	21					Gaub.
12 I bis 14 I 9 III bis 18 III 29 III 29 VII bis 31 VII 21 IX bis 24 IX	3 10 1 3 4	11 u. 12 XI	2,29	10 III	7,09	Coblenz Leichtes Treibeis vom Neckar her wurde dem Rhein zugeführt am 14. I. bis 16. I. = 3 Tage, am 23. I. bis 26. I. = 4 Tage 7 Tage.
	21					Andersach
nicht bestimmt		11 XI	— 0,37	12 III	4,08	

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
	Datum	Anzahl der Tage	Marke I		Marke II		Marke III	
			Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
<b>Mainz.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,45 m	7 II bis 13 II	7	13 I bis 15 I	3	10 III bis 17 III	8	—	—
Dampfschiffahrt:	28 X	1	8 III bis 25 III	18				
Beschränkungen: Marke I . . . 2,75 m	5 XI bis 15 XI	11	28 III bis 31 III	4				
Marke II . . . 3,50 m	4 XII bis 7 XII	4	1 IV	1				
Verbot: Marke III . . . 4,75 m			31 VII	1				
Floßfahrt:			1 VIII und 2 VIII	2				
Einstellung b. steigendem Wasser 3,00 m			22 IX bis 25 IX	4				
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,20 m	Summe	23		33		8		
<b>Biebrich.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,20 m <sup>1)</sup>	7 II bis 13 II	7	14 I und 15 I	2	10 III bis 15 III	6	—	—
Dampfschiffahrt:	28 X bis 31 X	4	9 III bis 23 III	15				
Beschränkungen: Marke I . . . 3,55 m	5 XI bis 15 XI	11	29 III bis 31 III	3				
Marke II . . . 4,30 m	4 XII bis 7 XII	4	23 IX und 24 IX	2				
Verbot: Marke III . . . 5,55 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 3,60 m	Summe	26		22		6		
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,90 m								
<b>Rüdesheim.</b>								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,35 m <sup>1)</sup>	7 XI bis 14 XI	8	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 3,60 m	Summe	8						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,90 m								
<b>Bingen.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,28 m	8 XI bis 14 XI	7	12 I bis 16 I	5	10 III bis 21 III	12	—	—
Dampfschiffahrt:			8 III bis 31 III	24				
Beschränkungen: Marke I . . . 3,20 m			1 IV bis 2 IV	2				
Marke II . . . 4,00 m			9 IV bis 13 IV	5				
Verbot: Marke III . . . 5,30 m			19 VI bis 21 VI	3				
Floßfahrt:			28 VII bis 31 VII	4				
Einstellung b. steigendem Wasser } nicht bestimmt			1 VIII bis 4 VIII	4				
Wiederbeginn b. fallendem Wasser } bestimmt	Summe	7	22 IX bis 26 IX	5				
				52		12		
<b>Caub.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,43 m	8 XI bis 13 XI	6	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10 m	Summe	6						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,40 m								
<b>Coblenz.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,73 m	9 II	1	12 I bis 14 I	3	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	24 X bis 31 X	8	9 III bis 22 III	14				
Beschränkungen: Marke I . . . 5,00 m	3 XI bis 14 XI	12	27 III bis 31 III	5				
Marke II . . . 6,25 m								
Verbot: Marke III . . . 7,20 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10 m	Summe	21		22				
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,40 m								
<b>Andernach.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,00 m	25 X bis 29 X	5	12 I bis 14 I	3	11 III bis 14 III	4	—	—
Dampfschiffahrt:	5 XI bis 14 XI	10	9 III bis 24 III	16				
Beschränkungen: Marke I . . . 5,80 m			26 III bis 31 III	6				
Marke II . . . 7,10 m								
Verbot: Marke III . . . 8,10 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 5,00 m	Summe	15		25		4		
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,30 m								

<sup>1)</sup> Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
9 III bis 21 III	13	11 XI bis 13 XI	0,27	12 III	4,03	Vom 13. bis 17. Januar, 22. bis 25. Januar und 15. bis 18. Februar Treibeis.
	13					
nicht bestimmt		11 XI bis 13 XI	1,02	12 III	4,63	Vom 13. bis 26. Januar Eistreiben. Neue leichte Eisbildung und Treibeis vom Main vom 1. bis 7. und am 15. und 16. Februar.
13 I bis 15 I 8 III bis 22 III 27 III bis 30 III 22 IX bis 24 IX	3 15 4 3	11 XI	1,26	12 III	4,80	Vom 14. bis 17. und 21. bis 26. Januar Eistreiben.
	25					
—	—	11 XI und 12 XI	1,22	13 III	4,69	Vom 15. bis 18. und 23. bis 26. Januar Treibeis.
nicht bestimmt		12 XI	1,35	13 III	6,08	Vom 15. bis 26. Januar Eistreiben.
11 I bis 16 I 23 II und 24 II 8 III bis 31 III 1 IV 10 IV und 11 IV 22 IX bis 24 IX	6 2 24 1 2 3	12 XI	1,46	11 III und 12 III	6,20	Vom 15. bis 18. und 23. bis 26. Januar Eistreiben.
	38					
11 I bis 16 I 23 II und 24 II 8 III bis 31 III 1 IV 10 IV bis 12 IV 22 IX bis 24 IX	6 2 24 1 3 3	12 XI	1,73	14 III	7,19	Vom 15. bis 25. Januar Eistreiben.
	39					

„Gleichwertigen Wasserstand 1908“ entsprechend, ermittelt.

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
	Datum	Anzahl der Tage	Marke I		Marke II		Marke III	
			Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
<b>Cöln.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,50 m	8 II bis 10 II	3	12 I bis 14 I	3	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	24 X bis 30 X	7	9 III bis 23 III	15	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,50 m	3 XI bis 14 XI	12	27 III bis 31 III	5	—	—	—	—
Marke II . . . 6,90 m	5 XII und 6 XII	2	—	—	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 7,80 m	—	—	—	—	—	—	—	—
Floßfahrt:	—	—	—	—	—	—	—	—
Einstellung b. steigendem Wasser 4,70 m	—	—	—	—	—	—	—	—
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00 m	Summe	24	—	23	—	—	—	—
<b>Düsseldorf.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,29 m	9 II und 10 II	2	13 I bis 15 I	3	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	24 X bis 30 X	7	9 III bis 24 III	16	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,10 m	4 XI bis 15 XI	12	27 III bis 31 III	5	—	—	—	—
Marke II . . . 6,70 m	—	—	1 IV	1	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 7,50 m	—	—	—	—	—	—	—	—
Floßfahrt:	—	—	—	—	—	—	—	—
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40 m	Summe	21	—	25	—	—	—	—
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70 m	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Duisburg-Ruhrort.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,91 m	4 II bis 12 II	9	13 I und 14 I	2	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	17 X bis 31 X	15	10 III bis 22 III	13	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,30 m	1 XI bis 15 XI	15	28 III bis 31 III	4	—	—	—	—
Marke II . . . 6,90 m	30 XI	1	—	—	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 7,60 m	1 XII bis 8 XII	8	—	—	—	—	—	—
Floßfahrt:	—	—	—	—	—	—	—	—
Einstellung b. steigendem Wasser 4,60 m	Summe	48	—	19	—	—	—	—
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,10 m	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Wesel.</b>								
Floßfahrt:	—	—	—	—	—	—	—	—
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10 m	nicht bestimmt	—	nicht bestimmt	—	nicht bestimmt	—	nicht bestimmt	—
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70 m	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Emmerich.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,03 m	27 X	1	12 I bis 17 I	6	14 III bis 20 III	7	—	—
Dampfschiffahrt:	8 XI bis 14 XI	7	10 III bis 31 III	22	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,00 m	—	—	1 IV bis 3 IV	3	—	—	—	—
Marke II . . . 6,30 m	—	—	—	—	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 6,70 m	—	—	—	—	—	—	—	—
Floßfahrt:	—	—	—	—	—	—	—	—
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40 m	Summe	8	—	31	—	7	—	—
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00 m	—	—	—	—	—	—	—	—

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
11 I bis 16 I 23 II und 24 II 8 III bis 31 III 1 IV 23 IX und 24 IX	6 2 24 1 2	12 XI	1,08	18 III	6,81	Vom 15. bis 28. Januar Eistreiben.
	35					
11 I bis 16 I 24 II 9 III bis 31 III 1 IV und 2 IV 23 IX und 24 IX	6 1 23 2 2	13 XI	0,91	18 III	6,43	Vom 16. bis 28. Januar Eistreiben.
	34					
12 I bis 15 I 9 III bis 23 III 27 III bis 31 III	4 15 5	13 XI	0,24	18 III	6,74	Vom 16. bis 27. Januar Eistreiben.
	24					
11 I bis 16 I 24 II und 25 II 9 III bis 31 III 1 IV und 2 IV 11 IV und 12 IV 25 IX	6 2 23 2 2 1	11 XI	0,04	19 III	6,49	Vom 16. bis 27. Januar Eistreiben.
	36					
11 I bis 17 I 24 II und 25 II 9 III bis 31 III 1 IV bis 3 IV 10 IV bis 13 IV 24 IX und 25 IX	7 2 23 3 4 2	11 XI bis 19 XI	0,81	19 III	6,53	Vom 16. bis 27. Januar Eistreiben.
	41					

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bezw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
			Marke I		Marke II		Marke III	
	Datum	Anzahl der Tage	Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
<b>Nijmwegen.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 7,60 m + N. A. P. (N. A. P. = 0,08 m + A. P.)	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
<b>Tiel.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 4,13 m + N. A. P. (N. A. P. = 0,22 m + A. P.)	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
<b>Zalt-Bommel.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,16 m + N. A. P. (N. A. P. = 0,17 m + A. P.)	24 X bis 26 X 28 X 7 XI bis 11 XI Summe	3 1 5 9	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
<b>Arnheim.</b>								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 7,95 m <sup>1)</sup> + N. A. P. (N. A. P. = 0,24 m + A. P.)	7 II bis 12 II 25 X bis 28 X 6 XI bis 15 XI Summe	6 4 10 20	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
<b>Vreeswijk.</b>								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,45 m <sup>1)</sup> + N. A. P. (N. A. P. = 0,14 m + A. P.)	2 II bis 9 II 11 II bis 14 II 16 II 3 V 10 IX und 11 IX 10 X bis 17 X 22 X bis 31 X 1 XI bis 11 XI Summe	8 4 1 1 2 8 10 11 45	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	

<sup>1)</sup> Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem

Floßmarke		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
nicht bestimmt		11 XI	7,69	20 III	12,46	
nicht bestimmt		11 und 13 XI	4,13	20 III	8,87	Treibeis vom 16. bis 28. Januar.
nicht bestimmt		10 XI	1,92	20 III	6,38	Treibeis vom 16. bis 27. Januar.
nicht bestimmt		12 XI	7,65	20 III	12,27	Treibeis vom 16. bis 27. Januar.
nicht bestimmt		25 X	1,02	21 III	4,76	Treibeis vom 16. bis 28. Januar.

„Gleichwertigen Wasserstand 1908“ entsprechend, ermittelt.

Bildliche Darstellung des Rheinstandes  
an Pegel bei Straßburg  
im Jahre 1914.

**Ib.**

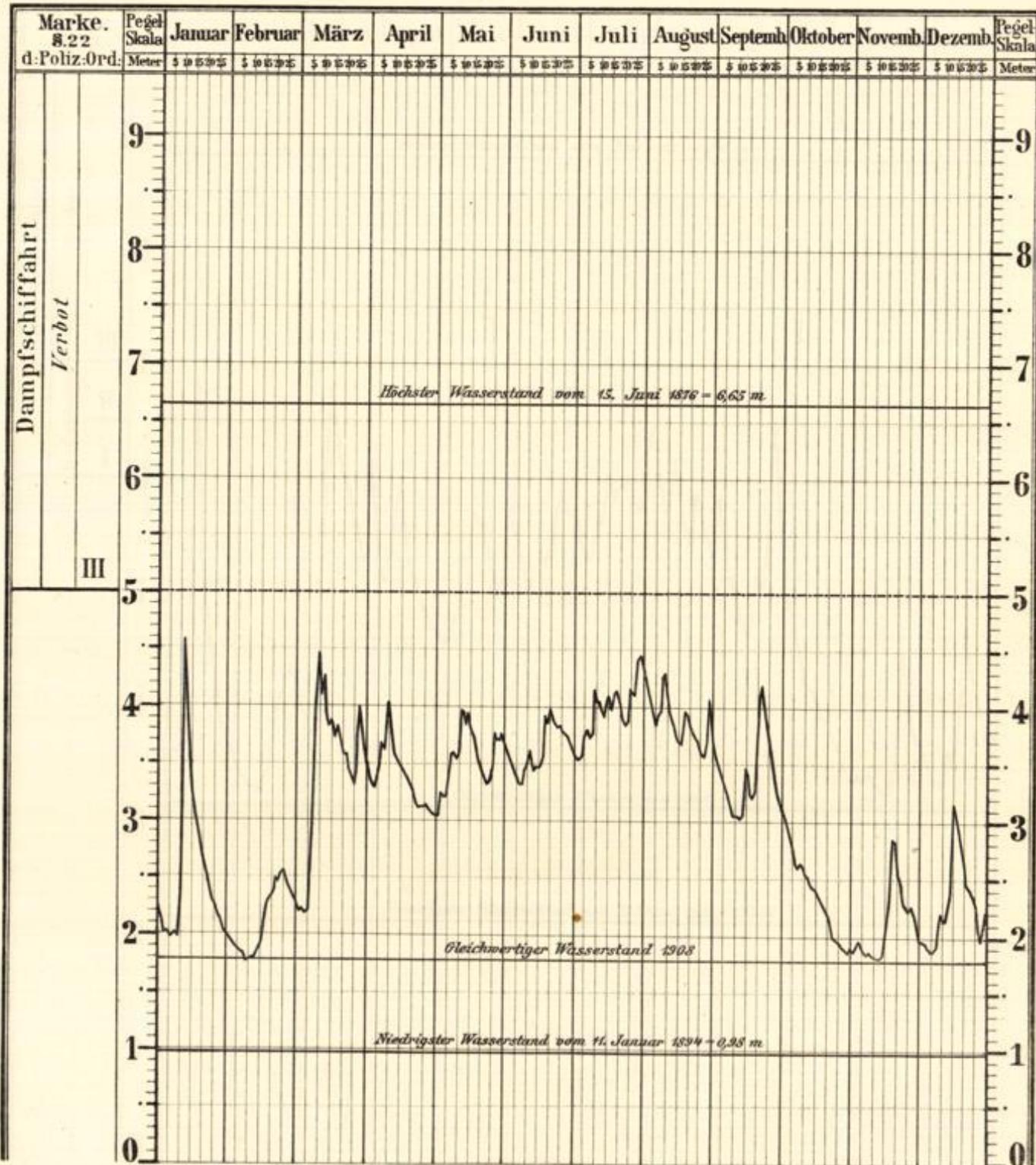
**Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegungen  
des Rheins**

während des Jahres 1914

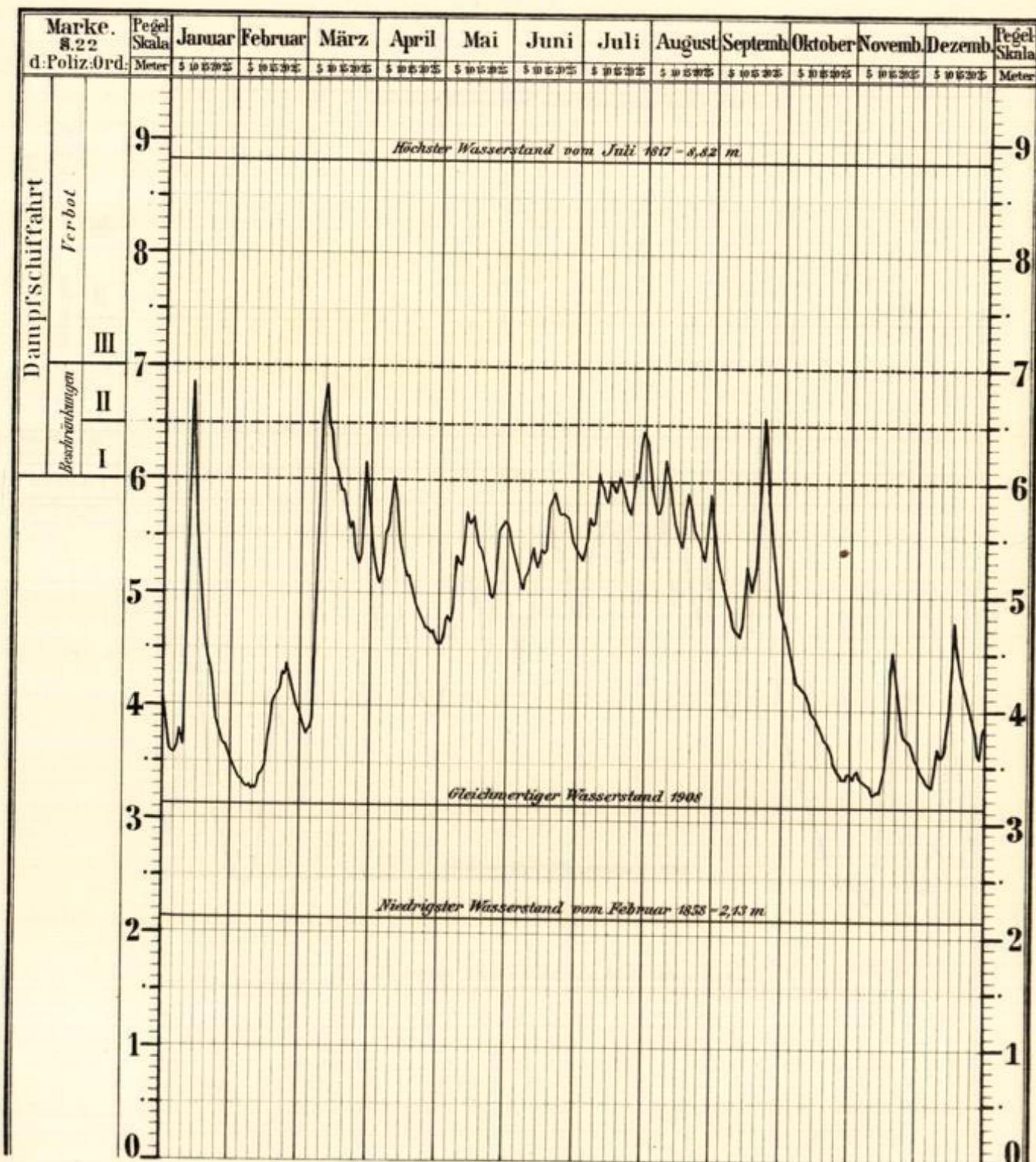
an den Pegeln zu Straßburg, Maxau, Mannheim, Mainz, Bingen, Caub, Coblenz, Cöln,  
Duisburg – Ruhrort, Nijmegen und Arnheim.

---

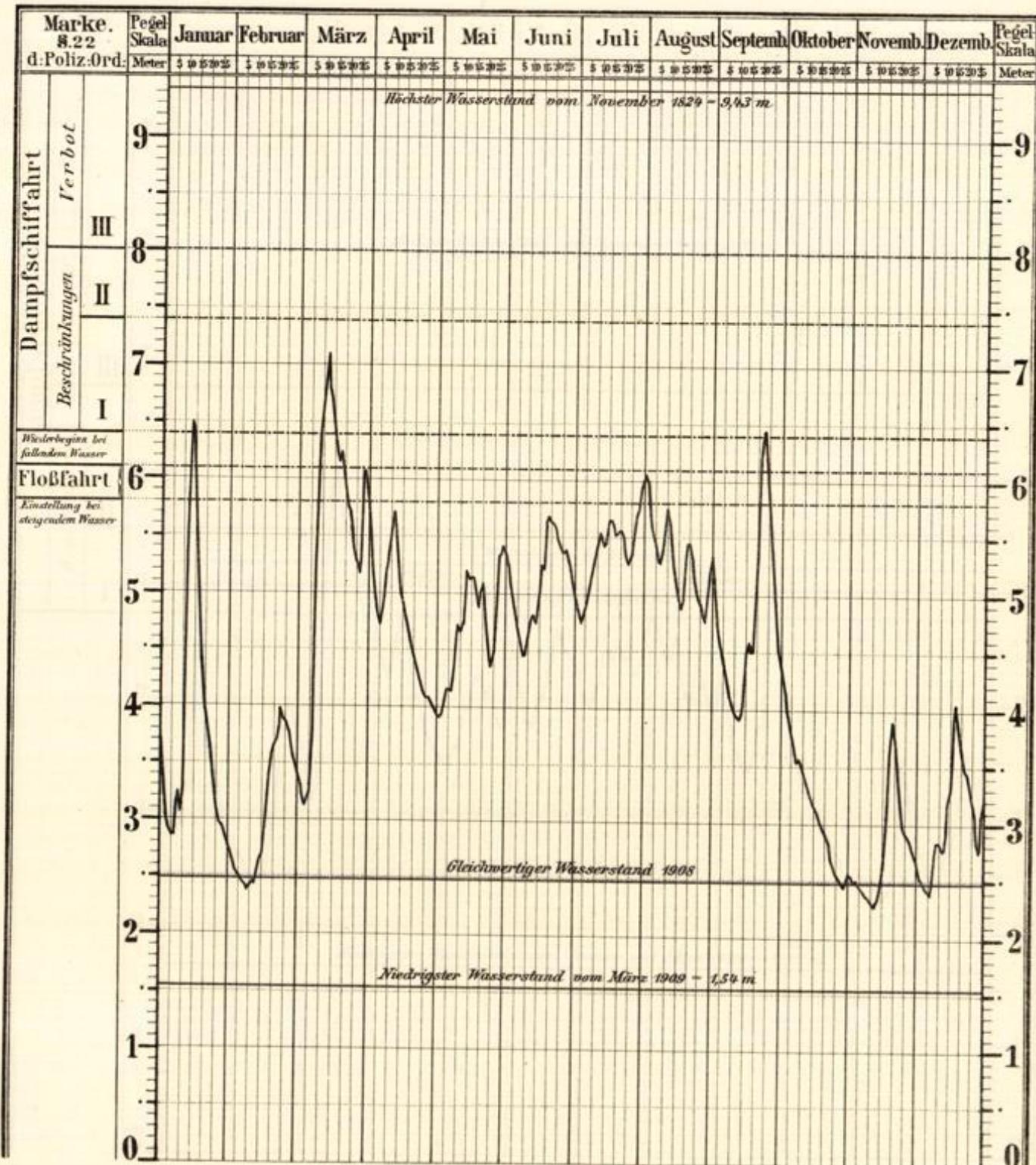
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Straßburg im Jahre 1914.



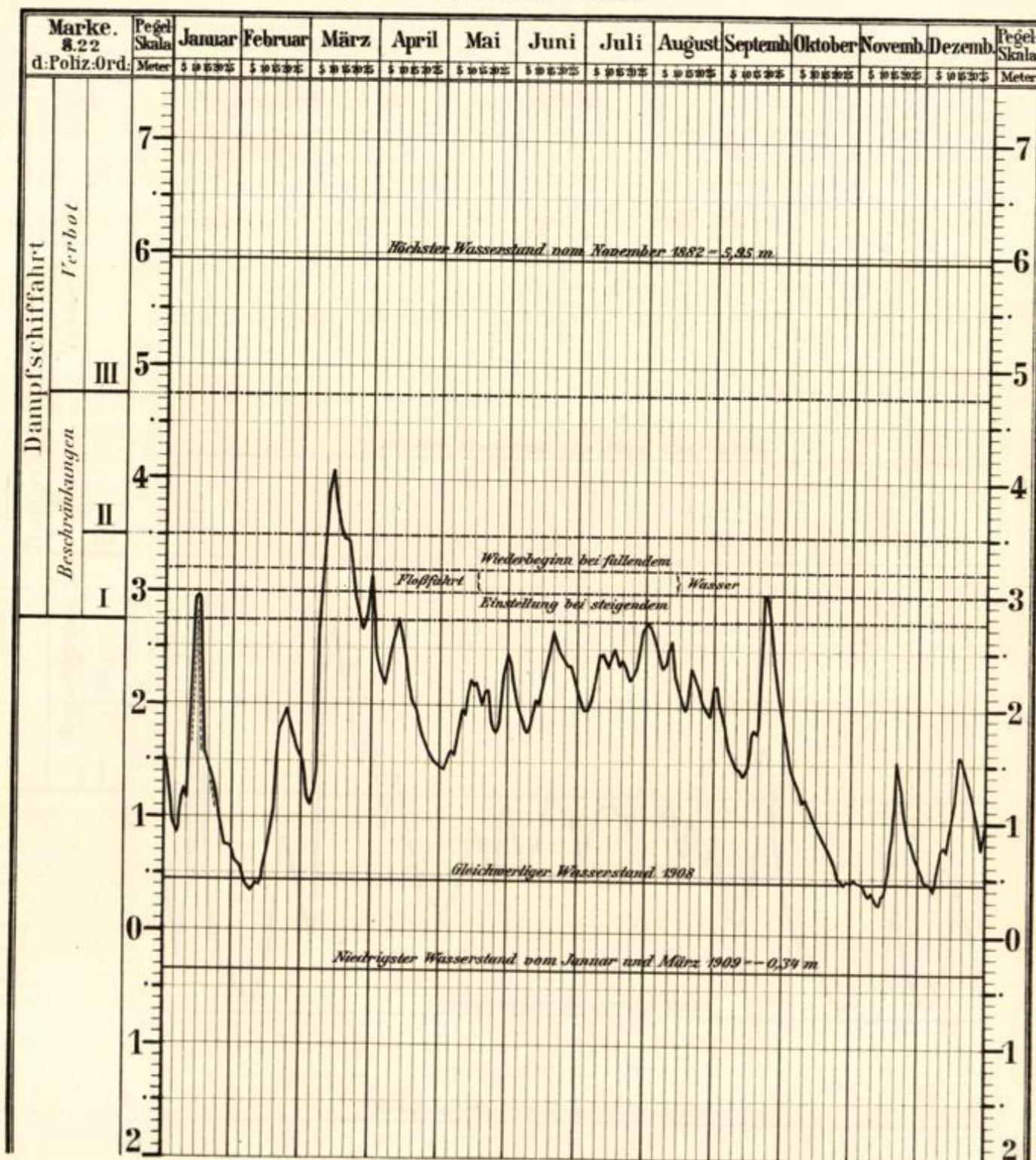
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Maxau im Jahre 1914.



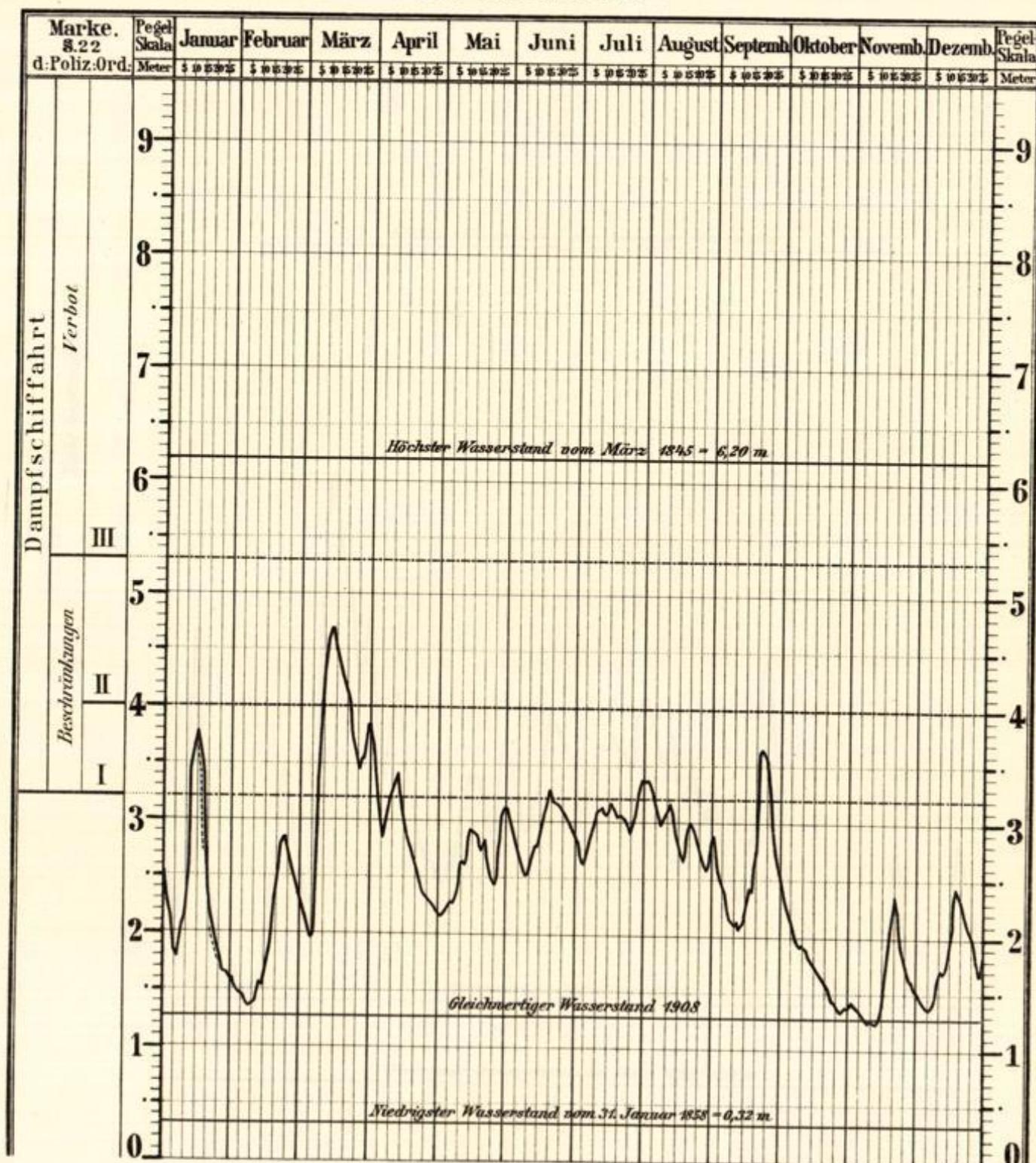
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mannheim im Jahre 1914.



# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mainz im Jahre 1914.

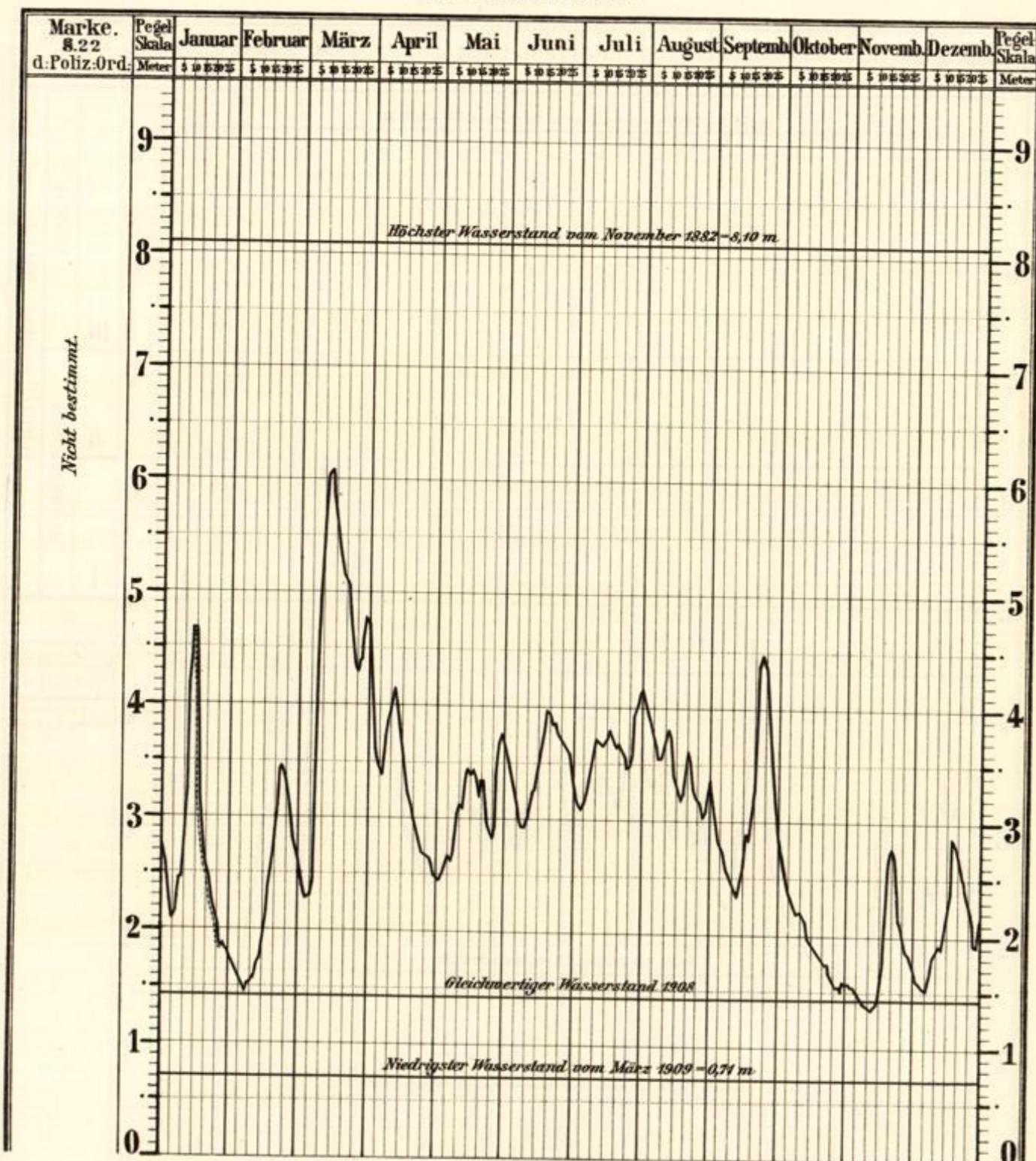


# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Bingen im Jahre 1914.



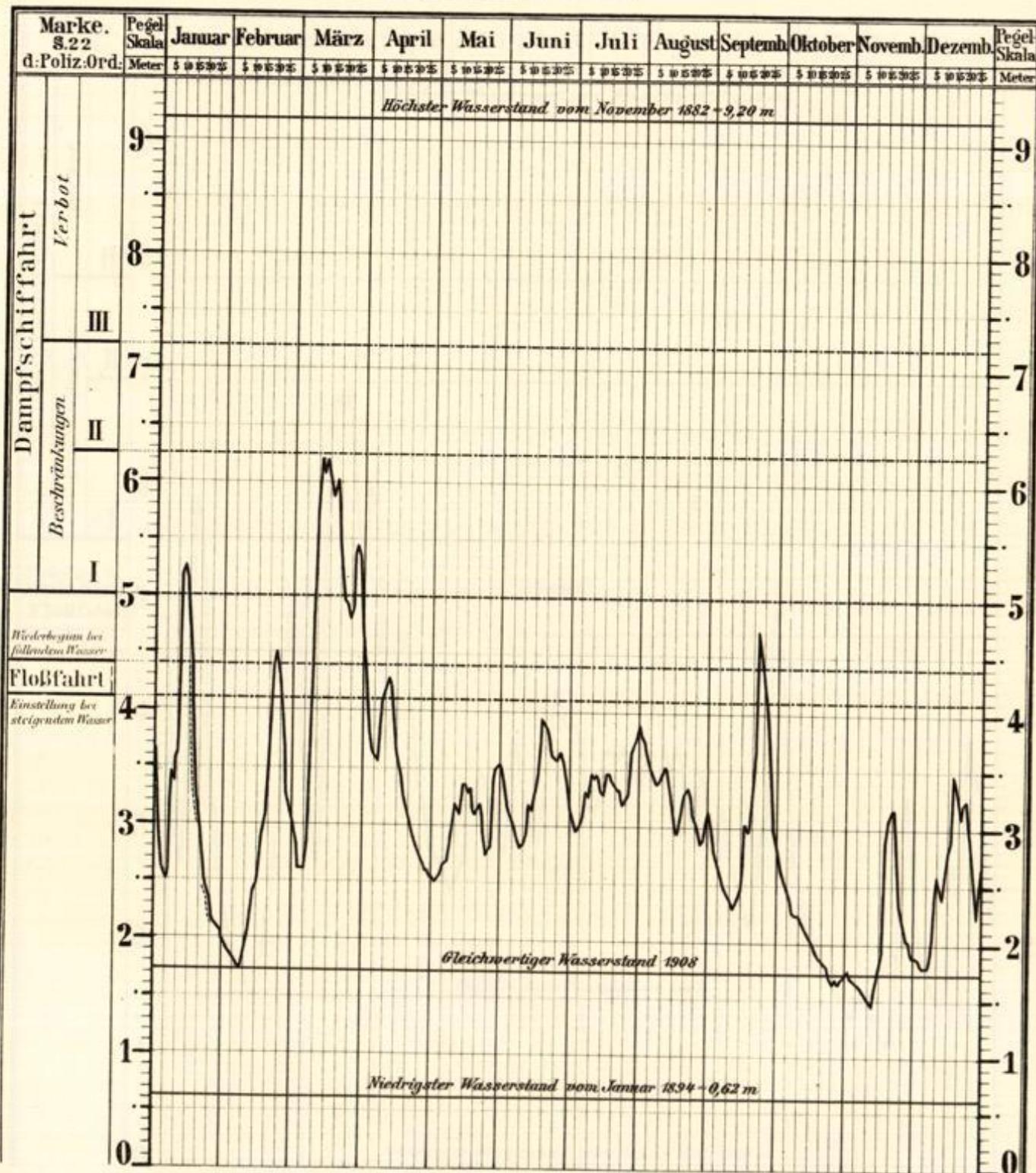
————— Treibeis

# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Caub im Jahre 1914.



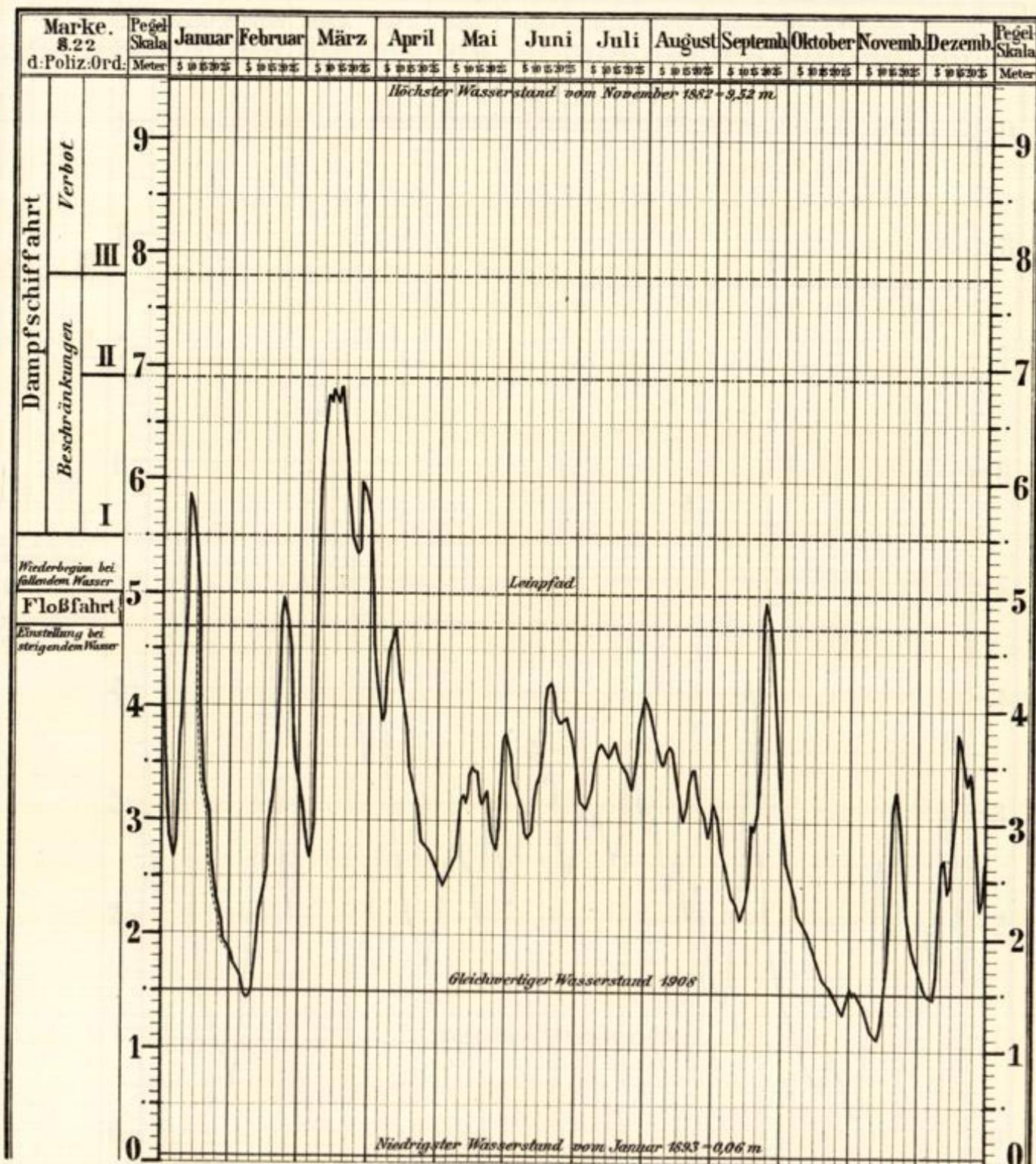
----- Treibeis

# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Coblenz im Jahre 1914.



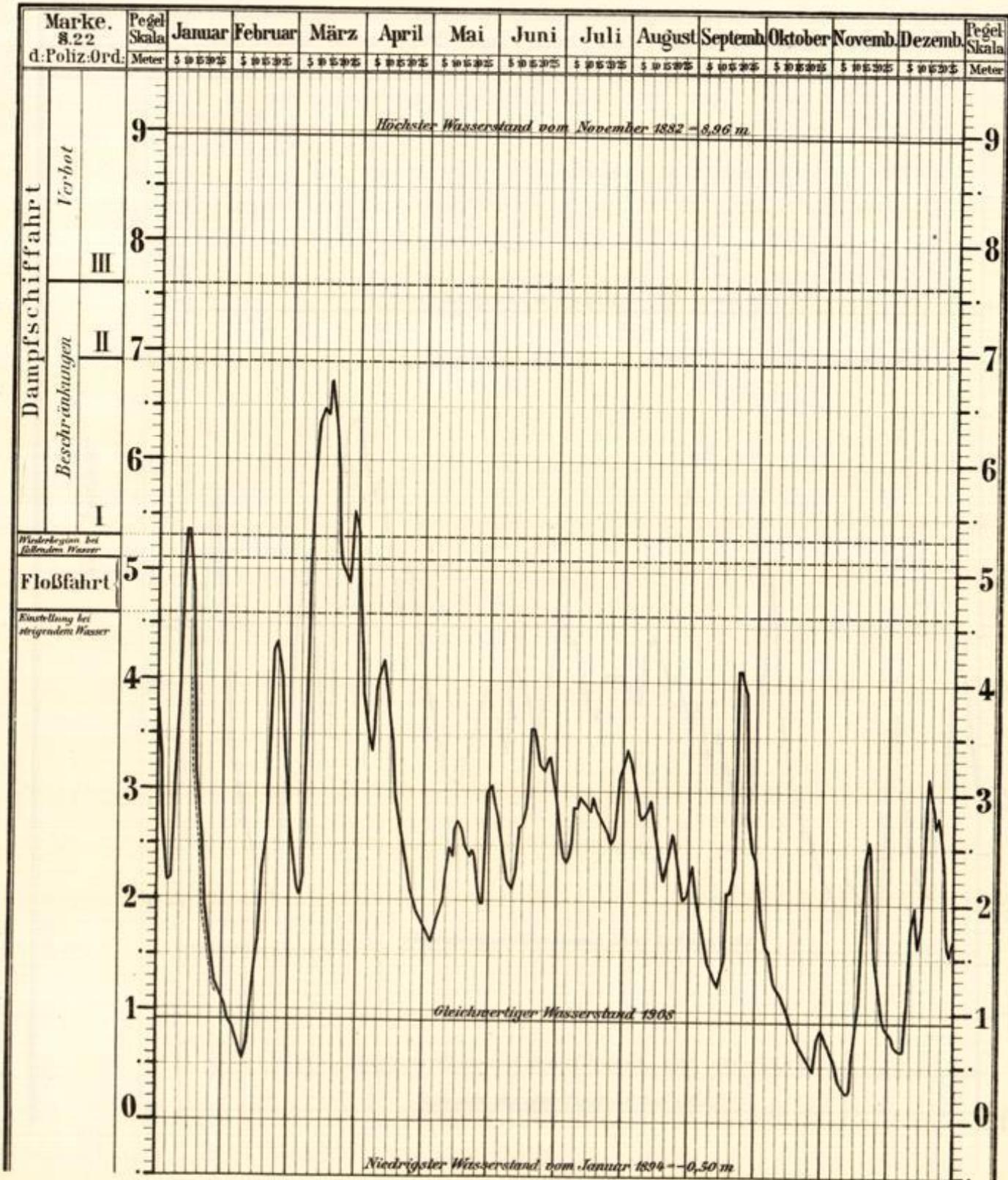
----- Treibeis

# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Cöln im Jahre 1914.

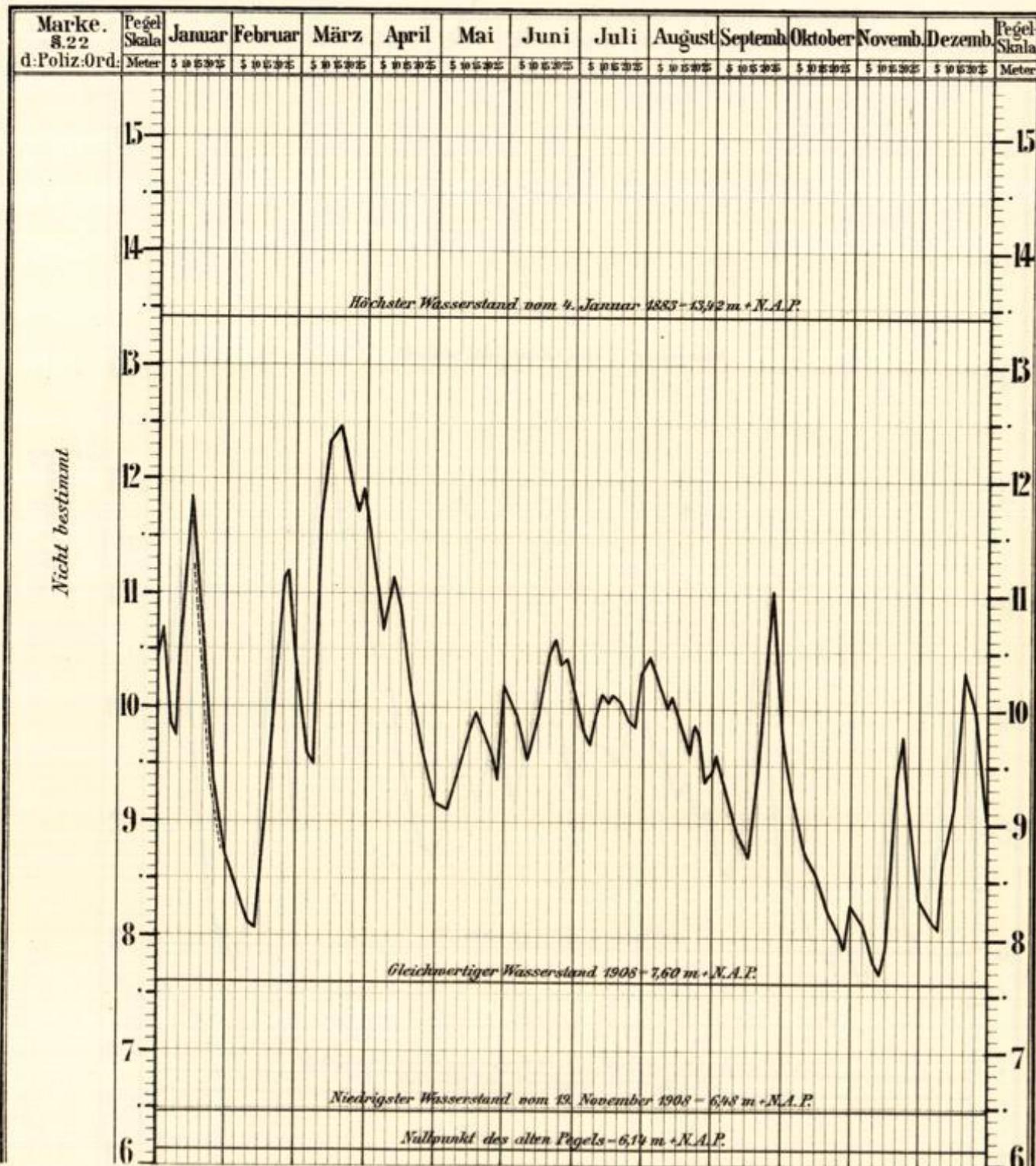


Treiber

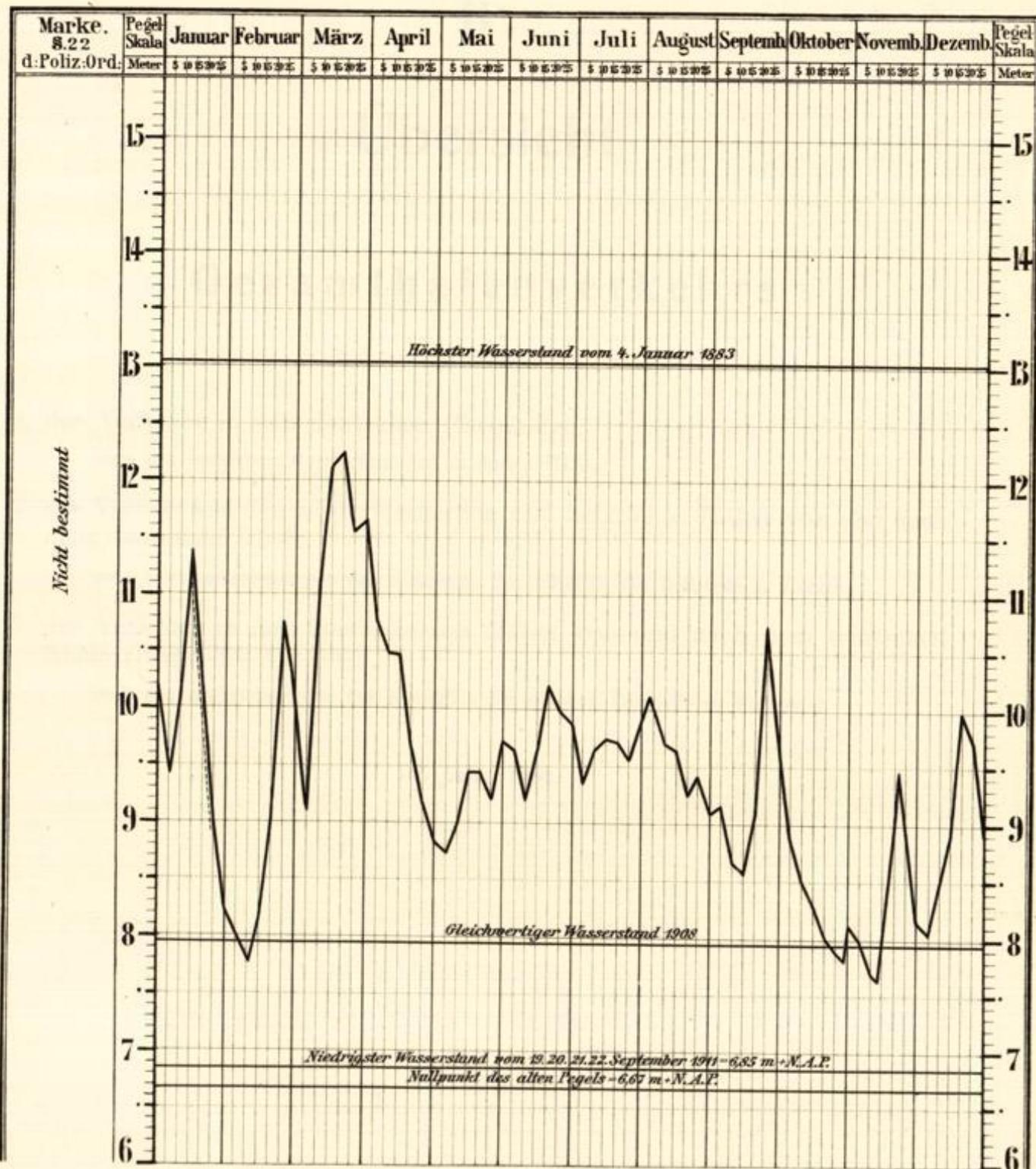
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Duisburg - Ruhrort im Jahre 1914.



# Bildliche Darstellung des Waalstandes am Pegel bei Nijmwegen + N.A.P. im Jahre 1914.



# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Arnheim + N.A.P. im Jahre 1914.





Lfd. Nr.	Namen der Häfen	1. Verkehr in den					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
		zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t	zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t
I. Wichtigere							
1	Straßburg . . . . .	1 310 063	1 589	1 311 652	19 417	244 855	264 272
2	Kehl . . . . .	358 143	4 952	363 095	820	74 757	75 577
3	Lauterburg . . . . .	222 008	—	222 008	190	1 397	1 587
4	Karlsruhe . . . . .	954 641	23 264	977 905	6 055	232 703	238 758
5	Speyer . . . . .	43 548	14 510	58 058	130	12 326	12 456
6	Mannheim mit Rheinau . . . . .	5 149 356	489 947	5 639 303	266 839	836 512	1 103 351
7	Ludwigshafen . . . . .	1 447 493	105 023	1 552 516	56 693	678 765	735 458
8	Worms . . . . .	318 292	11 109	329 401	4 714	78 247	82 961
9	Gernsheim . . . . .	80 404	34 655	115 059	328	8 349	8 677
10	Nierstein . . . . .	12 105	16 338	28 443	476	2 904	3 380
11	Weisenau . . . . .	41 175	3 770	44 945	5 036	58 688	63 724
12	Gustavsburg . . . . .	895 914	5 138	901 052	1 196	71 711	72 907
13	Mainz . . . . .	700 861	399 896	1 100 757	134 040	379 288	513 328
14	Biebrich . . . . .	50 871	16 418	67 289	860	10 958	11 818
15	Schierstein . . . . .	8 617	50 277	58 894	8 453	39 610	48 063
16	Budenheim . . . . .	20 848	539	21 387	999	189 322	190 321
17	Bingen . . . . .	80 204	5 946	86 150	14 492	32 125	46 617
18	Oberlahnstein . . . . .	38 416	54 796	93 212	714	204 568	205 282
19	Coblenz . . . . .	54 134	54 914	109 048	2 647	24 951	27 598
20	Beuel . . . . .	2 782	215 184	217 966	19 592	75 466	95 058
21	Bonn . . . . .	19 217	15 460	34 677	2 069	2 833	4 902
22	Wesseling . . . . .	12 962	9 722	22 684	721 013	43 004	764 017
23	Cöln . . . . .	466 556	295 500	762 056	111 129	144 141	255 270
24	Mülheim . . . . .	157 257	72 381	229 638	30 152	99 520	129 672
25	Leverkusen . . . . .	254 329	42 628	296 957	4 952	91 861	96 813
26	Reisholz . . . . .	430 823	7 566	438 389	21 299	17 425	38 724
27	Neuß . . . . .	272 875	88 523	361 398	209 766	51 695	261 461
28	Düsseldorf . . . . .	484 312	409 826	894 138	75 001	138 448	213 449
29	Crefeld . . . . .	153 385	85 229	238 614	26 515	13 867	40 382
30	Uerdingen . . . . .	125 562	25 759	151 321	39 799	11 587	51 386
31	Rheinhausen . . . . .	1 063 255	155 399	1 218 654	22 092	106 310	128 402
32	Duisburg . . . . .	4 136 960	1 693 116	5 830 076	6 860 537	8 495 062	15 355 599
33	Homburg . . . . .	23 475	56 033	79 508	488 207	758 531	1 246 788
34	Alsum mit Schwelgern . . . . .	1 524 428	209 382	1 733 810	497 631	837 751	1 335 382
35	Walsum . . . . .	607 577	84 801	692 378	395 474	557 074	952 548
36	Rheinberg . . . . .	40 670	47 749	88 419	2 236	2 432	4 668
37	Wesel . . . . .	126 138	339 132	465 270	3 806	1 865	5 671
	Summe I . . . . .	21 689 656	5 146 471	26 836 127	10 055 369	14 630 958	24 686 327
II. Minderwichtige Hafenplätze,							
38	in Elsaß-Lothringen . . . . .	2 606	4 136	6 742			
39	„ Baden . . . . .	46 783	225	47 008			
40	„ Bayern . . . . .	13 174	2 305	15 479			
41	„ Hessen . . . . .	69 713	30 557	100 270			
42	„ Preußen . . . . .	503 518		503 518			
	Summe II . . . . .	673 017		673 017			
dazu	Summe I . . . . .	21 689 656	5 146 471	26 836 127	10 055 369	14 630 958	24 686 327
	Summe 1. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen . . . . .	27 509 144		27 509 144	10 055 369	14 630 958	24 686 327

deutschen Rheinhäfen

darunter Floßverkehr		Gesamt- Verkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamt-Verkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen	
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger		
<b>Häfen</b>							
—	—	1 575 924	1	—	412 386		
—	—	438 672	2	—	71 367		
—	—	223 595	3	—	72 859		
—	—	1 216 663	4	—	260 894		
—	—	70 515	5	—	11 330		
14 049	5 005	6 742 654 <sup>1)</sup>	6	—	1 568 402 <sup>2)</sup>	<sup>1)</sup> Ohne Umschlag von Schiff zu Schiff 5 828 813 t.  <sup>2)</sup> Ohne Umschlag von Schiff zu Schiff 2 230 054 t.  <sup>3)</sup> Der Umschlagverkehr von Schiff zu Schiff wurde bei dem Vergleich mit dem Vorjahr nicht berücksichtigt. Dieser Verkehr betrug im Jahr 1914 in Mannheim 913 841 t und in Lud- wigshafen 57 920 t, zus. 971 761 t.	
—	—	2 287 974 <sup>2)</sup>	7	—	642 685 <sup>2)</sup>		
318	—	412 362	8	—	126 572		
61	—	123 736	9	—	26 520		
—	—	31 823	10	—	10 272		
—	—	108 669	11	—	79 092		
6 570	35	973 959	12	—	152 855		
224 168	178 905	1 614 085	13	—	196 359		
—	—	79 107	14	—	12 117 <sup>3)</sup>		
39 971	33 271	106 957	15	—	20 805 <sup>3)</sup>		
—	—	211 708	16	—	126 448		
2 009	—	132 767	17	—	18 679		
—	—	298 494	18	—	104 894 <sup>3)</sup>		
705	—	136 646	19	—	33 328 <sup>3)</sup>		
—	—	313 024	20	—	48 276 <sup>3)</sup>		
2 270	—	39 579	21	—	5 537 <sup>3)</sup>		
—	—	786 701	22	88 185 <sup>3)</sup>	—		
16 405	—	1 017 326	23	—	395 184 <sup>3)</sup>		
—	—	359 310	24	—	212 276 <sup>3)</sup>		
—	—	393 770	25	—	54 900 <sup>3)</sup>		
37	—	477 113	26	—	77 602 <sup>3)</sup>		
5 987	—	622 859	27	—	191 700 <sup>3)</sup>		
29 221	—	1 107 587	28	—	459 232 <sup>3)</sup>		
10 675	—	278 996	29	—	148 755 <sup>3)</sup>		
2 953	—	202 707	30	—	73 946 <sup>3)</sup>		
—	—	1 347 056	31	—	639 967 <sup>3)</sup>		
48 487	—	21 185 675	32	—	7 727 785 <sup>3)</sup>		
122	—	1 326 296	33	30 363 <sup>3)</sup>	—		
—	—	3 069 192	34	—	1 233 761 <sup>3)</sup>		
1 389	—	1 644 926	35	—	615 131 <sup>3)</sup>		
—	—	93 087	36	1 939	—		
1 802	—	470 941	37	—	29 216 <sup>3)</sup>		
407 199	217 216	51 522 455 <sup>4)</sup>	I	120 491 <sup>7)</sup>	15 861 141 <sup>7)</sup>		<sup>4)</sup> Ohne Umschlag von Schiff zu Schiff 50 550 694 t.  <sup>5)</sup> Außerdem an Vieh in der: <div style="text-align: right; margin-right: 20px;">Zufuhr Abfuhr</div> Pferde usw. — 3 Stück Rindvieh " 92 — " Schafe " — — " Schweine " 275 — " Geflügel " 375 1 " <sup>6)</sup> Bei Berücksichtigung des Umschlag- verkehrs von Schiff zu Schiff = 14 768 888 t.  <sup>7)</sup> Ohne Umschlag von Schiff zu Schiff 51 223 711 t.  <sup>8)</sup> Bei Berücksichtigung des Umschlag- verkehrs von Schiff zu Schiff = 15 192 392 t.
				15 740 649 t weniger <sup>8)</sup>			

Lösch- und Umschlagstellen

		6 742	38	—	3 659
		47 008	39	—	4 886 <sup>8)</sup>
		15 479	40	—	9 208 <sup>8)</sup>
		100 270	41	—	24 343
		508 518	42	—	381 407 <sup>8)</sup>
		673 017	II	—	423 504 <sup>8)</sup>
				423 504 t weniger	
407 199	217 216	51 522 455 <sup>4)</sup>	dazu 1	120 491 <sup>7)</sup>	15 861 141 <sup>7)</sup>
407 199	217 216	52 195 472 <sup>5)</sup>	1	120 491 <sup>7)</sup>	16 284 645 <sup>8)</sup>
				16 164 153 t weniger <sup>8)</sup>	



## belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein

darunter Floßverkehr		Gesamt- Verkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamt-Verkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t	t		t	t	
—	—	48 484	43	—	78 304s	
—	—	14 804s	44	—	2 366	
—	—	2 695	45	—	1 668	
—	—	40 710s	46	—	19 296	
3 896s	—	134 334	47	25 295s	—	
1 146	—	42 779	48	—	4 835	
—	—	7 596s	49	—	855s	
—	—	4 288	50	—	3 901	
—	—	9 815	51	—	1 919	
—	—	2 813	52	82	—	
13 160	—	26 929	53	—	23 147	
3 515	—	15 335 982s	54	—	7 428 259	
—	200	1 319 086s	55	—	212 686	
5 873	—	2 545 722s	56	—	653 478s	
—	—	5 859 263s	57	—	3 213 877	
27 590s	200	25 395 303s <sup>1)</sup>	2	25 377s	11 644 592s	
				11 619 215 t weniger		

<sup>1)</sup> Außerdem an Vieh in der:  
Zufuhr Abfuhr  
Pferde usw. — — Stück  
Rindvieh " — — "  
Schafe " — — "  
Schweine " — — "  
Geflügel " — — "

## nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr)

darunter Floßverkehr		Gesamt- Verkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamt-Verkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t	t		t	t	
—	—	9 680	58	—	6 496	
—	—	68 898	59	—	53 921	
—	—	29 489	60	10 724	—	
—	—	15 371	61	—	8 356s	
—	—	28 297	62	—	18 663	
—	—	83 270	63	—	34 077	
—	—	78 961	64	—	9 222s	
—	—	52 051	65	—	29 101s	
—	—	366 017	3	10 724	159 837s	
				149 113s t weniger <sup>2)</sup>		
27 590s	200	25 395 303s	dazu 2	25 377s	11 644 592s	
27 590s	200	25 761 320s	4	36 101s	11 804 430	
				11 768 328s t weniger		
407 199	217 216	52 195 472s <sup>3)</sup>	dazu 1	120 491s	16 284 645s	
434 789s	217 416	77 956 792s <sup>4)</sup>		156 593s	28 089 075s	
520 892s	269 262s	104 917 573s		27 932 482s t weniger <sup>5)</sup>		
86 102s	51 846s	27 932 482s				

<sup>2)</sup> Werden für 1913 auch für die Zufuhr im Rhein-See-Verkehr die Anschreibungen in Emmerich zugrund gelegt, so vergrößert sich die Verkehrsabnahme um 39 748s t auf 188 862 t.

<sup>3)</sup> Ohne Umschlag von Schiff zu Schiff 51 223 711 t.

<sup>4)</sup> Ohne Umschlag von Schiff zu Schiff 76 985 031s t.

<sup>5)</sup> Bei Berücksichtigung des Umschlagverkehrs von Schiff zu Schiff = 26 960 721s t.

Zusammenstellung	Namen	Durchgangs-Verkehr		Gesamter Verkehrs-Verkehr		Gesamt-Durchgangs-Verkehr betriebl. gegen das Verkehr
		von dem Rhein dem Rhein hin	nach dem Rhein dem Rhein hin	von dem Rhein dem Rhein hin	nach dem Rhein dem Rhein hin	
1	III-Rhein-Kanal (Schleuse 88, Straßburg)	4 250	12 918	—	—	17 438
2	Nacker (Mannheim)	27 918	—	5 704	—	150 804
3	Frankenheimer Kanal (Frankfurt)	18 030	—	—	—	30 817
4	Main (Schleuse an Koblenz)	—	—	324 000	—	3 781 778
5	Lahn (Schleuse an Niederalteich)	—	—	—	—	12 103
6	Mosel (Rhein bei Goll)	—	—	—	—	24 571
7	Rhein-Kanal (Schleuse an Koblenz)	—	—	—	—	21 040
111 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		47 168	12 918	324 000	—	1 111 111
112 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
113 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
114 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
115 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
116 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
117 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
118 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
119 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
120 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
121 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
122 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
123 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
124 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
125 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
126 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
127 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
128 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
129 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
130 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
131 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
132 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
133 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
134 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
135 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
136 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
137 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
138 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
139 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
140 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
141 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
142 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
143 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
144 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
145 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
146 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
147 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
148 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
149 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—
150 Gesamt-Durchgangs-Verkehr		—	—	—	—	—

# Übersicht

**Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1914.**

Laufende Nummer	Namen der Nebenflüsse und Seitenkanäle sowie der Aufzeichnungsstellen	Durchfuhr		darunter Floßverkehr		Gesamt- Durch- gangs- Verkehr	Der Gesamt-Durchgangs- Verkehr beträgt gegen das Vorjahr	
		von dem Rhein her t	nach dem Rhein hin t	von dem Rhein her t	nach dem Rhein hin t		mehr t	weniger t
1	Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88, Straßburg) .	4 520	12 918	—	—	17 438	—	16 585
2	Neckar (Mannheim) . . . . .	27 918	97 986	—	5 764	125 904	—	47 383
3	Frankenthaler Kanal (Frankenthal) . .	18 539	2 278	—	—	20 817	—	15 729
4	Main (Schleuse zu Kostheim) . . . . .	1 856 571	875 207	—	254 095	2 731 778	—	1 159 329
5	Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein) . .	3 576	8 576	—	—	12 152	595	—
6	Mosel (Fähre bei Güls) . . . . .	—	24 571	—	—	24 571	—	18 879
7	Spoyn-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)	53 345	—	590	—	53 345	—	20 235
	<b>1914 Gesamt-Durchfuhr .</b>	<b>1 964 469</b>	<b>1 021 536</b>	<b>590</b>	<b>259 859</b>	<b>2 986 006</b>	<b>595</b>	<b>1 278 141</b>
	<b>1913 Gesamt-Durchfuhr</b>	<b>2 835 670</b>	<b>1 427 881</b>	<b>2590</b>	<b>258 712</b>	<b>4 263 552</b>	<b>1 277 546 t weniger</b>	
	1914 { mehr . . . . .	—	—	—	1 147	—		
	{ weniger . . . . .	871 201	406 345	2000	—	1 277 546		

im Jahr 1914.



Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5		
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer		
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	1 368	—	547	—	—	—	462	—	—	—	
3	Bier . . . . .	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	1 534s	—	109	—	—	—	2 327	129	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe .	4 976	—	2 044	—	—	—	1 436	10	—	—	
6a	Braunkohlen, rohe . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4182	—	
6b	Braunkohlenbriketts . . . .	62 909s	—	9 297	—	8751s	—	90 644	—	1731	—	
7a	Zement . . . . .	4 581	250	5 402	—	—	—	7 977	—	—	—	
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	
8	Chemikalien und Drogen .	2 631	272	2 737	—	—	—	2 352	—	—	—	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	16	—	45	—	—	—	19	—	19	—	
10a	Tierischer Dünger . . . . .	20	—	10	—	—	—	3	—	—	—	
10b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10c	Chilesalpeter . . . . .	170s	—	30	—	—	—	490	—	—	—	
10d	Kalisalze zum Düngen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . .	3 753	—	250	—	—	—	561	—	—	—	
10f	Andere künstl. Düngemittel	0s	—	1	—	—	—	50	—	—	—	
11a	Roheisen aller Art . . . . .	6 242	177	9 258	—	—	—	39 161	—	—	—	
11b	Luppen von Schweißisen .	177	—	—	—	—	—	625	—	—	—	
11c	Eisen- und Stahlbruch . . .	—	—	—	—	—	—	364	—	—	—	
12a	Eisen und Stahl in Stäben	531	—	441	—	—	—	1 139	11	—	—	
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	192s	—	1 073	—	—	—	1 038	12	1	—	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	880	—	645	—	—	—	1 706	—	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	1 104	—	200	—	—	—	4 952	—	—	—	
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	—	2	—	—	—	95	—	—	—	
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	575s	5	85	—	—	—	87	1	—	—	
17	Eiserne Röhren u. Säulen	2 451s	—	387	—	—	—	813	—	—	—	
18	Eisen- und Stahldraht . . .	492	—	58	—	—	—	97	—	—	—	
19a	Eisen- und Stahlwaren . . .	229s	—	65	—	—	—	1 059	—	1	—	
19b	Unedle Met., Waren daraus	148	16	383	—	—	—	1 131	—	—	—	
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	200	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel .	100	—	1	—	2825	—	19 975	15 713	8892	14 311	
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	941s	—	548	—	—	—	—	—	—	—	
21c	Farberden, Graphit . . . . .	28	—	2	3271	—	—	52	—	—	—	
21d	Sonstige Erden, Traß . . . .	325	—	322	—	—	—	107	—	—	—	
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22a2	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22b	Kupfererze, Kupferstein . .	11s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22c	Manganerze, Braunstein . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
22d	Schwefelkies . . . . .	120	250	—	—	—	—	—	—	—	—	
22e	Andere Erze . . . . .	380	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	191s	—	336	—	—	—	2 659	—	—	—	
24	Fische und Schalthiere . . .	313	—	41	—	—	—	28	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg .	322s	—	668	—	—	—	66	—	—	—	
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	120	120	—	—	—	—	36	—	—	—	
27	Garne und Twiste . . . . .	165	—	115	—	—	—	68	—	—	—	
28a	Weizen und Spelz . . . . .	229 973s	—	52 922	—	—	—	33 485	—	—	—	
28b	Roggen . . . . .	2 709s	—	55	—	—	—	2 150	—	—	—	
28c	Hafer . . . . .	41 364	—	14 598	—	—	—	3 841	—	—	—	
28d	Gerste . . . . .	6 369s	—	2 698	—	—	—	10 839	297	—	—	
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	3 080	—	225	—	—	—	100	—	—	—	
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	9 524	—	2 170	—	—	—	6 122	—	—	—	
28g	Malz . . . . .	27	—	—	—	—	—	10	—	—	—	
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	1 657	—	1 065	—	—	—	32 722	52	—	—	
28i	Andere Sämereien . . . . .	40	—	36	—	—	—	90	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	3s	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz .	245	8	180	—	—	—	305	—	—	—	
31a	Telegraphenstangen . . . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	
31c	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31e1	Europäisches Holz Nutzholz	unbearb. oder in in Längsrichtung beschlagen . . . in Längsrichtung gesägt . . . . .	1	—	300	1 222	—	292	913	—	—	
31e2												Querricht. bearb. [hart
31f1												in Längsrichtung [hart
31f2												beschlagen . . . [weich
31g1												in Längsrichtung [hart
31g2	gesägt . . . . . [weich											
31h	Korb- und Floßweiden . . . .	—	—	—	—	—	—	12	30	—	—	
31i	Brennholz, Reisig, Späne . .	50	—	1	—	—	—	5	—	—	—	
31k	Außereurop. [Erika, Zedern	1	—	124	—	—	—	508	—	654	—	
31l	Hölzer . . . . . [Andere Hölzer	8 964s	—	2 389	—	—	—	10 975	—	1568	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse .	733	—	1 068	—	—	—	2 449	—	—	—	
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute . . . . .	3 041s	—	65	—	—	—	—	—	—	—	

6 Mannheim			7 Ludwigshafen		8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Rhein		Neckar									
142	2										1
7 918	29		636s	7s	26	22					2
42	651			84	50s		1	47	0s	89s	3
8 249	114		2 801s								4
14 377	191	1	4 087	13	293s	9s					5
5 868											6a
344 719			85 823s		978		449		205		6b
67 665	150	3 213	18 699		60				1s		7a
2	408										7b
22 511	1 662	339	7 180s	1 119	1 999	230	1 330	4s	11s	1	8
179	3		12		96s					0s	9
2 596	5		6 766s		43s					218	10a
5 901											10b
23 059	3		13 543s		169s		100				10c
180	380			60							10d
30 455			28 494		9 640s						10e
1 130	20		43		10						10f
34 963	412		43 643	101	12 030s	1					11a
985			2 365								11b
305	250										11c
13 201	112		1 326s	13	1 627				13s	0s	12a
8 258	1		3 649		2 327	1s			0s		12b
7 956			855s		1s						13
372	23		194								14
6 235	15		1 371		4						15
288			91								16a
7 947	926	2	71s	291s	1 002	1					16b
16 923	82		6 972s		76	9s			0s		17
2 699	38		938s		35	2	40s				18
6 964	113		893	23	171s	10	11s	1s	2		19a
6 557	1 036		353s	131s							19b
2 318			1 719								20
24 096	122 385		1 494	61 425	55 708s		24 627	19 911	378	12 890s	21a
17 638			211s		636						21b
1 139	83	1	51	10s	17	1	2		3		21c
3 690	12	592	146s		20s	0s		0s	2		21d
20	26		31s								22a1
	25										22a2
2											22b
230	13		11 796s		7 531						22c
18 503			102 051s		2 972s		1 321				22d
			22 837s								22e
4	22										22f
509	83		27	26s	2s	10					23
1 030			318	0s	68s		20				24
3 662	9		133		20	2s					25
191	5 502			1 464s							26
2 401	202		48s	1	30	13s					27
353 737	14 452		143 385	30	67 563s						28a
6 369			4 143s		2 927						28b
36 020	6 219	656	17 826	408s	494						28c
29 961	1 331	315	23 010	1 230s	2 871s	50	1 604	215	2320	2 049	28d
7 120	76	4	3 091	0s	90s	10					28e
46 438	270		8 272s		451	100			278		28f
602	68	4	293	55s	81		82		47s	25	28g
77 125	39		2 385s	1s	508		6				28h
1 359	8	17	45	30	0s		27			0s	28i
210	39		2	43	11	1			2		29
5 112	66	60	323s	1	1 552s	234s					30
	12										31a
6											31b
		768	317								31c
147 297											31d
1 872			119								31e1
5 726		14 049	2 009s		17s	324	61			10	31e2
											31f1
1	1										31f2
935	86	101			2s						31g1
10 305	466	110	913	28	708	3s			1		31g2
3								180			31h
105											31i
2 032			124								31k
51 975	226		4 235s		3s	4					31l
8 571	1 148		3 825	20s							32
2	24										33
4 059	23		123s		1s	2s					34

Nummer	Güterverzeichnis	Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
		1 Straßburg		2 Kehl		3 Lauterburg		4 Karlsruhe		5 Speyer			
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal		
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . .	3 904	—	4 280	—	—	—	1 193	6	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter . . . . .	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kartoffeln . . . . .	225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	20	—	781	—	—	—	10	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	9	—	17	—	—	—	321	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	30 823	—	5 794	—	—	—	1 694	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	707	—	871	—	—	—	438	—	—	224	—	—
41 c	Kleie . . . . .	90	—	3	—	—	—	15	—	—	8	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	415	—	571	—	—	—	394	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	1 317	—	154	—	—	—	43	2	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	490	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg	5 340	—	3 907	—	—	—	2 827	102	15	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	419	—	261	—	—	—	2 677	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	359	—	286	—	—	—	412	—	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	12 472	—	1 073	—	—	—	890	36	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	6	—	—	—	8	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	3 212	—	650	—	—	—	601	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	284	—	138	—	—	—	115	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	377	—	16	—	—	—	2	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	12	—	—	—	3	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
55 a	Soda, rohe, kalzinierte . . .	2 166	—	129	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 b	Soda, kaustische . . . . .	1	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntwein, Essig	70	—	332	—	—	—	16	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	6 368	—	1 573	—	—	—	144	—	—	—	—	—
58 a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	1	—	—	—	11	—	—	—	—	—
58 b	Andere Steine, bearbeitet .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Mauersteine . . .	753	4	417	—	—	—	60	6 637	12 647	—	—	—
59 b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	21	—	—	—	—	—	10 543	—	—	—	—	—
59 c	Pflastersteine aller Art . . .	3 610	—	1 572	—	—	—	5 289	—	—	—	—	—
59 d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	36	—	61	—	—	—	592	225	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	742 595	—	181 324	1677	174 574	—	538 194	—	—	12 447	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	3 575	—	4 772	—	180	—	6 398	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	55 203	—	26 716	—	35 677	—	88 535	—	—	1 133	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	1 624	—	3 753	—	—	—	212	—	—	37	—	44
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	3 766	480	123	—	—	—	63	—	—	—	—	—
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	8	—	3	—	—	—	90	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	335	—	155	—	—	—	132	—	—	—	—	—
66	Wolle . . . . .	2 668	—	946	—	—	—	1 130	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	1 007	—	214	—	—	—	369	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	1 875	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	10 472	—	775	—	—	—	1 770	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammalgüter)	365	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	31	—	111	4	—	—	104	—	—	—	—	—
70 b	Farben . . . . .	535	—	30	—	—	—	282	—	—	2	—	—
70 c	Holzwaren und Möbel . . . .	62	—	37	—	—	—	73	—	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	6 290	7	984	—	—	—	1 122	1	—	—	—	3
Summe der Güter-Zufuhr		1 310 063	1589	358 143	4952	222 008	—	954 641	23 264	43 548	—	14 510	—
Darunter Floßverkehr:		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Brennholzscheite . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Brennholzscheite . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe des Floßholzes		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vieh:		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Nummer	Güterverzeichnis	11 Weisenau		12 Gustavsburg		13 Mainz		14 Biebrich		15 Schierstein		16 Budenheim				
		Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal			
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	11s	—	49s	2s	3	—	—	—	—	—			
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	19	65	3	68	—	—	—	—			
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	—	—	401s	—	553s	0s	121	—	—	—	—	—			
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe .	—	—	897s	—	260s	22	100	—	—	—	—	—			
6a	Braunkohlen, rohe . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—			
6b	Braunkohlenbriketts . . . .	—	—	3 094s	—	13 832	—	—	46	—	—	—	—			
7a	Zement . . . . .	—	—	525s	—	21s	2s	2	—	—	—	—	—			
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	4s	—	—	—	—	—	—	—			
8	Chemikalien und Drogen .	—	—	3 347s	—	9 772	260	669	62	—	—	169s	—			
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	46s	1s	11	—	—	—	—	—			
10a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	100	43	2	—	155	—	—	—			
10b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
10c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	2 097	—	3 129s	18s	127	—	—	—	—	—			
10d	Kalisalze zum Düngen . . .	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . .	—	—	400	—	21 144s	—	—	—	—	—	—	—			
10f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
11a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	692	—	25s	—	5	—	—	—	—	—			
11b	Luppen von Schweißeisen .	—	—	25	—	58	—	—	—	—	—	—	—			
11c	Eisen- und Stahlbruch . . .	—	—	5	—	47s	—	8	—	—	—	—	—			
12a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	824s	—	185s	30	207	3	—	—	—	—			
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	2 189	51	327	1s	49	3	—	—	—	—			
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	79	—	46s	—	—	—	—	—	—	—			
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	2 500s	—	92	—	—	—	—	—	—	—			
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	—	—	—	22	—	6	—	—	—	—	—			
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	—	—	135	5	78s	56s	39	—	—	—	—	—			
17	Eiserne Röhren u. Säulen . .	—	—	551	—	883s	12	21	1	—	—	—	—			
18	Eisen- und Stahl Draht . . .	—	—	188s	—	519s	47s	83	1	—	—	—	—			
19a	Eisen- und Stahlwaren . . .	—	—	646s	—	692s	83s	269	7	—	—	—	11s			
19b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	7 697s	11	1 760s	17s	163	1	—	—	—	—			
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	—	—	2 059s	—	19s	—	—	—	—	—	—	—			
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel .	—	—	4 398	1092	117 532s	144 390	10 240	15 182	4449	10 806	—	—			
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	18	9 543s	—	—	—	—	—	—			
21c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	110s	220	82	15	27	4	—	—	—	—			
21d	Sonstige Erden, Traß . . . .	—	3170	0s	—	26s	167s	2	—	—	—	—	539			
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
22a2	Zinkerze . . . . .	—	—	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
22b	Kupfererze, Kupferstein . .	—	—	76s	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
22c	Manganerze, Braunstein . .	—	—	518	—	56s	—	—	—	—	—	—	—			
22d	Schwefelkies . . . . .	—	—	1 275s	—	33 947	—	—	—	—	—	—	—			
22e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	0s	—	4	—	—	—	—	—			
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	10s	—	0s	1	—	—	—	—	—	—			
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	37	—	70s	—	—	—	—	—	—	—			
24	Fische und Schalthiere . . .	—	—	713s	—	1 885s	—	641	2	—	—	—	—			
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . .	—	—	72s	—	94s	4s	20	—	—	—	—	—			
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	—	—	5s	—	19s	—	7	—	—	—	—	—			
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	379	—	171	46s	71	12	—	—	—	—			
28a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	3 321s	—	13 387s	1 725s	—	—	—	—	—	—			
28b	Roggen . . . . .	—	—	400	—	1 176	—	1	—	—	—	—	—			
28c	Hafer . . . . .	—	—	694	—	3 697s	261s	26	—	—	—	—	—			
28d	Gerste . . . . .	60	—	1 005s	—	3 702s	1 285	2	1	—	—	—	—			
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	—	—	1 462	—	1 754s	15s	105	1	—	—	—	—			
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	501s	—	2 434	0s	—	—	—	—	—	—			
28g	Malz . . . . .	—	—	31	—	31	100	—	—	—	—	—	—			
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	14 284	—	7 945s	22	22	—	—	—	14 271	—			
28i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	1 241	—	821s	47	30	—	—	—	—	—			
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	118	—	7s	10s	21	7	—	—	—	—			
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . .	—	—	574	—	575s	231s	561	1	—	—	—	—			
31a	Telegraphenstangen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
31c	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	0s	—	—	—	—	—	—			
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . .	—	—	1 790s	—	15 933	—	—	—	—	—	—	—			
31e1	Europäisches Nutzholz			(unbearb. oder in hart	—	367s	852	3 020	1	1	—	3 615	—			
31e2				Querricht. bearb. weich	—	7 481s	—	17s	221 152	1	—	—	36 356	—	—	
31f1				in Längsrichtung hart	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	
31f2				beschlagen . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—
31g1				in Längsrichtung hart	—	—	180	—	351s	116	83	—	—	—	—	—
31g2	gesägt . . . . .	—	—	105	—	2 692	323s	250	—	—	—	—	—			
31h	Korb- und Floßweiden . . . .	—	—	—	—	84s	—	—	—	—	—	—	—			
31i	Brennholz, Reisig, Späne . .	—	—	12s	—	—	2 002s	1	—	—	—	—	—			
31k	Außereurop. / Erika, Zedern	—	—	1 092s	—	1 006s	—	—	—	—	—	—	—			
31l	Hölzer / Andere Hölzer	—	—	1 430	—	13 211s	—	290	1	—	—	—	—			
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	118s	—	2s	121	—	4	—	—	—	—			
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	6	20	—	—	—	—	—	—			
34	Jute . . . . .	—	—	1s	—	123s	2	—	—	—	—	—	—			

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	23	3	1
—	—	10	3	5	4	—	—	1	1	—	—	242	291	2
101s	402	3	245	53	193	—	—	364	288	—	—	676	3 228	3
1s	1	1	—	36	1	—	—	7	30	—	—	2 436	3 752	4
121	—	748	—	26	—	—	—	68	11	—	—	1 589	8	5
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	6a
1103	—	—	—	2282	—	—	—	—	—	—	—	—	300	6b
—	2s	—	—	—	300	—	—	—	—	—	1177	3 688	34 311	7a
—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	155	7b
1773s	49s	622	29	1127	124	—	—	301	372	4958	531	9 232	5 200	8
22	3	5	3	2	—	—	—	3	—	—	—	132	5	9
120	—	—	—	2880	—	—	—	—	—	—	—	84	22	10a
799	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10b
1377	—	4	—	2	1	—	—	1	—	—	—	6 268	86	10c
—	—	2	—	2	—	—	—	6	—	—	—	—	—	10d
3392s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 615	—	10e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	10f
20	—	—	—	13	1	—	—	—	—	—	—	461	115	11a
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	93	—	11b
—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	504	20	11c
6s	78	3	5	28	6	—	—	44	13	—	—	402	4 649	12a
2s	1	44	—	32	1	—	—	5	4	—	—	155	65	12b
3	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	20	14
—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	2	—	15
—	—	7	5	50	3	—	—	5	12	—	—	58	148	16a
15s	63s	4	—	13	15	—	—	6	8	—	—	626	200	16b
15s	0s	—	2	—	2	—	—	21	1	—	—	23	236	17
930	2	—	1	56	43	—	—	—	1	—	—	385	95	18
116s	88	79	24	119	36	—	—	41	78	—	—	727	782	19a
11s	1s	1	1	67	3	—	—	55	8	—	—	2 528	434	19b
—	—	19 055	—	51	—	—	—	1	—	—	—	13 501	406	20
—	290	52	52 978	6703	36 575	—	—	—	1	—	—	51 731	49 789	21a
—	—	827	214	304	3	—	6768	2711	1	97	732	130	201	21b
1	—	20	9	56	4	—	—	15	16	—	—	614	1 093	21c
2s	4	—	—	9	1	—	358	2	6	—	—	225	58	21d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 130	137	22a1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1943	3 726	—	22a2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	22b
1426s	—	—	1	1167	—	—	—	—	—	—	471	21	34	22c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 319	—	22d
—	—	459	—	—	—	—	—	—	—	—	—	414	—	22e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 470	295	22f
27s	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	20	23
167	0s	152	—	580	1	—	—	382	1	—	—	2 664	7	24
10	—	3	—	7	2	—	—	9	3	—	—	2 399	106	25
4s	—	—	—	48	4	—	—	36	8	—	—	213	132	26
5	1	2	1	36	9	—	—	38	4	—	—	318	415	27
2389s	1	2 662	—	2739	—	—	—	1	—	—	—	66 282	757	28a
1344	16	251	—	492	15	—	—	9	—	—	—	7 827	91	28b
332s	—	353	600	2146	1	—	—	22	—	—	—	11 682	2 281	28c
1081s	96s	1 981	51	439	50	—	—	29	73	—	—	17 293	4 276	28d
320	7s	264	7	440	61	—	—	188	158	—	—	2 353	293	28e
982	—	637	—	54	—	—	—	21	—	—	—	5 345	282	28f
—	181s	—	—	—	3	—	—	48	48	—	—	78	1 604	28g
1566	1s	75	—	69	1	—	—	5	—	—	—	3 206	9	28h
23s	—	13	9	36	2	—	—	32	1	—	—	454	22	28i
13s	3s	212	2	95	18	—	—	22	1	—	—	63	88	29
2095	0s	1	5	122	16	—	—	52	136	—	—	440	427	30
5747s	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	31a
—	70	50	—	—	—	—	—	—	—	395	1446	8	249	31b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	225	31c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31d
—	—	—	1	50	41	—	—	23	15	—	—	1 664	34	31e1
—	2050	—	—	128	1 399	—	—	119	4436	—	140	3 823	17 040	31e2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	—	31f1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94	26	31f2
13s	—	—	—	83	1	—	—	22	54	—	—	4 255	4 000	31g1
0s	—	—	1	50	1 612	—	1039	475	1214	—	50	15 008	36 046	31g2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5	31h
—	—	3	—	1	1	—	—	3	1	—	—	2	19	31i
—	—	30	—	22	—	—	—	53	1	—	—	937	17	31k
—	—	18	—	770	—	—	—	960	21	—	—	7 299	68	31l
—	—	10	5	—	—	—	—	—	1	—	—	238	4 229	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	21	67	33
103s	18	—	—	—	—	2050	—	1145	2	—	—	7 525	49	34

Nummer	Güterverzeichnis	11		12		13		14		15		16	
		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Budenheim	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
35	Kaffee, Kakao, Tee . . .	—	—	1 250s	—	3 672	35s	1 205	4	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter . . .	—	—	—	—	54	1	1	—	—	—	—	
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	22s	2s	9	2	—	—	—	
38	Knochen . . . . .	—	—	293s	—	127s	—	3	—	102	—	—	
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	1	—	19s	—	—	—	—	—	—	
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	113	6	—	—	—	—	—	
41a	Weizenmehl . . . . .	—	—	408	—	5 810s	4 656s	—	262	—	—	—	
41b	Roggenmehl . . . . .	—	—	2 711s	—	2 596	446s	9	—	—	—	—	
41c	Kleie . . . . .	—	—	504	—	1 846	307s	20	—	10	—	—	
41d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	107	—	1 311s	278s	55	56	—	—	—	
42a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	82s	—	565s	19	130	8	—	—	—	
42b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	
42c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	413s	—	756	377s	55	46	—	—	—	
42d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	204s	—	36	—	—	—	—	
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	6 079	—	4 871s	439s	831	91	—	—	—	
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	169	—	400	—	2	—	—	—	753	
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	1 690	—	1 995	592	1 066	175	—	—	—	
46a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	2 195s	—	16 256s	2 070	206	—	—	—	—	
46b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	625	—	29	55	6	—	—	—	—	
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	1 883s	—	2 281	—	278	2	—	—	—	
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	91	—	114	3s	17	1	—	—	—	
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
52a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	2	—	3	1 944	17	1	—	—	—	
52b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	1s	—	—	1	—	—	—	
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	
55a	Soda, rohe, kalzinierte . . .	—	—	164	—	167s	10	—	1	—	—	—	
55b	Soda, kaustische . . . . .	—	—	—	—	63s	—	—	—	—	—	—	
56	Weingeist, Brantwein, Essig	—	—	10	—	334s	27s	148	58	—	—	—	
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	739	—	896	29	435	8	—	—	—	
58a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
58b	Andere Steine, bearbeitet .	—	—	—	—	—	34s	—	—	—	—	—	
59a	Gebraunte Mauersteine . . .	—	—	697s	3295	4	25s	—	—	—	—	570s	
59b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	67s	464	696	588s	—	1	—	—	—	
59c	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	—	54 911	500	—	—	—	—	—	
59d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	—	—	876s	—	105s	151	5	—	—	—	—	
60a	Steinkohlen . . . . .	39 997	—	781 546	—	280 666s	5	26 838	—	3855	—	4 847s	
60b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	588	560	303	—	—	—	—	
60c	Steinkohlenkoks . . . . .	1 118	—	4 177s	—	6 538	—	—	—	—	—	225	
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	266s	—	242	10	277	6	—	—	—	
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	5 568	—	2 147	5s	668	14	—	—	—	
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	—	128	—	28s	25	138	3	—	—	—	
64a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
64b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	
65	Wein . . . . .	—	—	274	—	1 407	87s	227	25	—	—	—	
66	Wolle . . . . .	—	—	193	—	44	0s	—	—	—	—	—	
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	168	—	161s	—	1	—	—	—	—	
68a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	641s	—	—	—	—	—	—	
68b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	572s	—	6 135s	2s	407	3	—	—	—	
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	914	—	507	256s	5	—	—	—	—	
70a	Umschließungen, gebraucht.	—	—	98s	—	2 970s	51s	244	6	—	—	—	
70b	Farben . . . . .	—	—	321	—	1 211s	256	711	87	—	—	—	
70c	Holzwaren und Möbel . . . .	—	—	730	—	168	29s	226	2	—	—	—	
70d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	138s	—	—	—	—	—	
70e	Sonstige Güter . . . . .	—	600	7 643	—	19 675s	567	1 987	190	—	—	—	
<b>Summe der Güter, Zufuhr</b>		<b>41 175</b>	<b>3770</b>	<b>895 914</b>	<b>51 48</b>	<b>700 861</b>	<b>399 896</b>	<b>50 871</b>	<b>16 418</b>	<b>8617</b>	<b>50 277</b>	<b>20 848</b>	<b>539</b>
Darunter Floßverkehr:													
Harte Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	3 012	—	—	—	—	3 615	—
Harte Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Brennholzscheite . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Stämme . . . . .		—	—	6 370	—	—	221 141	—	—	—	—	36 356	—
Weiche Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—
Weiche Brennholzscheite . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summe des Floßholzes</b>		<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6 370</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>224 168</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>39 971</b>	<b>—</b>
Vieh:													
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	92	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
369	24	231	2	1 427	81	—	—	1 030	136	—	—	11 315	554	35
—	—	—	—	16	—	—	204 213	1	3 767	—	3032	—	262	36
30s	3	1	2	49	15	—	—	79	11	—	—	793	499	37
93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 431	84	38
—	—	8	—	21	—	—	—	—	—	—	—	28	—	49
10s	—	—	—	3	2	—	—	—	3	—	—	150	72	40
5 574	1011s	202	45	2 546	3 079	—	—	506	70	—	—	3 134	8 078	41a
944	6	454	10	1 942	416	—	—	186	138	—	—	1 822	2 273	41b
679s	177	878	—	31	186	—	—	39	—	—	—	1 136	2 334	41c
23s	12	62	92	194	298	—	—	15	134	—	—	1 435	2 245	41d
25s	1	30	1	326	34	—	—	259	6	—	—	1 966	4 793	42a
—	—	—	—	63	—	—	—	2	—	—	—	11	2	42b
33	23s	11	10	501	225	—	—	218	100	—	—	783	2 819	42c
2s	1s	1	—	1	—	—	—	3	1	—	—	28	22	42d
1 704	166s	363	64	1 835	718	—	—	896	518	—	—	11 613	2 033	43
3s	—	268	—	17	—	—	—	1	1	—	—	12	2	44
96s	87s	34	47	1 446	1 338	—	—	227	1 252	—	—	4 342	15 017	45
6 425s	0s	182	12	224	150	732	—	83	49	—	—	20 853	3 673	46a
4	—	1	6	—	6	—	—	46	34	—	—	12	15	46b
396	3s	230	1	688	3	—	—	279	10	—	—	4 791	63	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	959	8	49
237	0s	3	2	603	25	—	—	43	29	—	—	262	416	50
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	51
2s	—	—	—	4	6	—	—	10	10	—	—	34	20 021	52a
2	—	238	36	—	2	—	—	—	—	—	—	506	4 183	52b
—	—	—	—	1	29	—	—	1	12	—	—	14	83	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	21	127	54
13s	—	1	6	57	415	—	—	64	1	—	—	256	3 144	55a
3s	1	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	127	55b
47s	38s	3	1	156	95	—	—	273	40	—	—	1 244	1 011	56
1 460	4	7	3	367	14	—	—	33	10	—	—	3 573	188	57
6	2s	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	129	58a
—	0s	—	—	—	1	—	—	—	4	—	—	3	169	58b
1	0s	—	—	2 153	3 352	2 806	—	135	1	—	—	151	3	59a
1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	59	873	59b
—	—	—	—	486	—	—	—	—	—	—	—	3 154	10 857	59c
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1 727	286	59d
18s	—	460	—	3	—	—	—	1 675	1	517	—	1 727	286	59d
29 362	—	3 380	—	5 787	—	—	—	1 463	—	6 395	—	35 312	155	60a
—	—	1 018	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 577	60b
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	600	—	1 779	—	60c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 670	1 324	61
247s	49	24	1	234	133	—	—	54	14	—	—	13 184	2 824	62
58s	0s	45	1	116	10	—	—	154	6	—	200	47	494	63
8s	2s	211	2	34	15	—	—	34	9	—	—	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	64b
—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	366	64b
824s	191	10	12	559	2 253	—	—	221	320	—	—	1 664	7 344	65
—	0s	1	—	1	3	—	—	—	—	—	—	2 910	63	66
—	0s	—	—	10	—	—	—	4	—	—	—	2 249	41	67
—	—	—	—	543	—	—	—	—	—	—	—	2 148	—	68a
781	10	141	7	4 288	52	—	—	1 331	20	—	—	6 000	95	68b
22	13s	—	8	16	123	—	—	548	141	—	—	172	197	69
102	84s	679	120	190	55	—	—	28	20	—	—	656	498	70a
73s	2	84	5	124	24	—	—	107	18	—	—	875	2 980	70b
80	173	4	2	96	60	—	—	101	92	—	—	767	412	70c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70d
2 848s	294	483	91	3 960	631	—	—	1 709	1 445	—	—	11 591	11 562	70e
80 204	5946	38 416	54 796	54 134	54 914	2782	215 184	19 217	15 460	12 962	9722	466 556	295 500	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	2009	—	—	—	623	—	—	—	2 270	—	—	—	16 390	
—	—	—	—	—	82	—	—	—	—	—	—	—	15	
—	2009	—	—	—	705	—	—	—	2 270	—	—	—	16 405	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	275	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28		
		Mülheim		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
1	Abfälle von Horn, Häuten	2	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	391	4	—	—	—	—	1 590	25	9 030	195	
3	Bier . . . . .	—	43	—	—	—	—	—	—	371	2 738	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	10 932	12 044	—	2	—	—	—	—	3 506	4 748	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	860	19	87	—	—	—	153	—	4 064	144	
6a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	
6b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	1 163	—	—	—	738	—	—	—	—	
7a	Zement . . . . .	235	7 479	—	8 041	—	—	680	10 278	1 568	33 811	
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	100	—	977	320	
8	Chemikalien und Drogen . .	1 140	356	5 064	1 579	8	—	1 227	3 735	5 110	5 816	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
10a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	2 449	—	2 503	11	
10b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	150	
10c	Chilialpeter . . . . .	10 709	—	10 299	153	—	—	3 193	—	16	6	
10d	Kalisalze zum Düngen . . .	200	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	1 016	—	4 500	—	—	—	10 599	—	2 634	—	
10f	Andere künstl. Düngemittel	107	—	—	—	176	—	472	—	—	107	
11a	Roheisen aller Art . . . . .	542	104	—	—	—	—	1 257	—	1 696	99	
11b	Luppen von Schweißeisen . .	207	5 762	—	—	—	—	—	—	909	173	
11c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	49	5 092	—	—	—	—	148	—	2 429	1 932	
12a	Eisen und Stahl in Stäben	36	10	—	—	—	—	25	—	859	2 585	
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	68	2	—	—	—	—	1	—	171	56	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	6	—	—	41	291	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	150	—	—	1	—	—	—	109	55	
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	1	—	—	98	—	—	2	—	213	496	
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	106	4	—	2	2	—	2 880	—	270	137	
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . .	39	1	5	14	—	4	—	—	674	64	
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	325	7 520	—	—	—	—	—	2	126	17	
19a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	53	98	7	237	—	1	15	—	1 025	1 620	
19b	Unedle Met., Waren daraus	10 343	2 331	27	3	—	—	470	—	1 698	1 410	
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	5 835	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	8	98	15 632	11 453	326 163	200	588	13 621	1 019	157 761	
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	2 372	2 896	642	—	2 453	100	600	3 044	10 785	337	
21c	Farberden, Graphit . . . . .	1 998	25	8	—	—	—	231	—	1 050	567	
21d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	139	—	90	—	—	—	—	—	906	3	
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	5	—	—	—	—	—	1 089	—	5 849	—	
22a2	Zinkerze . . . . .	13 484	—	—	—	—	—	—	—	662	3	
22b	Kupfererze, Kupferstein . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22c	Manganerze, Braunstein . . . .	8 040	—	—	—	—	—	—	—	979	—	
22d	Schwefelkies . . . . .	22 034	—	83 702	—	—	—	—	—	10 643	—	
22e	Andere Erze . . . . .	—	—	996	—	—	—	—	—	—	—	
22f	Schlacken zur Verhüttung	278	15	—	—	—	—	—	—	711	108	
23	Farbhölz., Farbhölzsaugzüge	136	42	—	—	—	—	—	—	345	84	
24	Fische und Schalthiere . . . . .	347	54	—	—	—	—	28	—	3 533	8	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . .	—	32	—	—	—	—	6 185	—	58	765	
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	251	213	
27	Garne und Twiste . . . . .	71	47	—	—	—	—	—	—	385	1 412	
28a	Weizen und Spelz . . . . .	24 915	254	—	—	2 675	—	60 909	221	117 982	95	
28b	Roggen . . . . .	1 087	—	—	—	—	—	10 193	211	8 422	5	
28c	Hafer . . . . .	5 472	—	—	—	—	—	1 682	—	31 806	468	
28d	Gerste . . . . .	3 098	299	—	—	5 291	3336	6 389	321	22 703	7 937	
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	415	32	—	—	7 771	—	989	—	3 320	245	
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	350	—	—	—	—	—	2 460	200	7 251	764	
28g	Malz . . . . .	—	207	—	—	—	—	—	—	72	874	
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	11	—	—	—	9 985	—	86 160	1 103	5 469	72	
28i	Andere Sämereien . . . . .	20	—	—	—	—	—	367	200	517	110	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	7	2	—	—	—	—	—	—	171	37	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . .	38	71	—	—	—	—	—	1	283	157	
31a	Telegraphenstangen . . . . .	—	—	—	—	—	—	66	—	—	—	
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	624	—	—	
31c	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31e1	Europäisches Nutzholz	900	636	—	—	—	—	55	—	1 315	1 585	
31e2		unbearb. oder in Querricht. bearb. weich	1 539	33	—	1 400	—	37	2 687	7 448	5 193	52 838
31f1		in Längsrichtung hart	18	—	—	—	—	—	—	—	818	—
31f2		beschlagen . . . . . weich	132	—	—	—	—	—	—	—	909	—
31g1		in Längsrichtung hart	136	188	117	—	—	2241	420	156	4 533	1 394
31g2		gesägt . . . . . weich	664	5 699	—	1 704	1 524	293	14 466	3 242	25 325	54 629
31h		Korb- und Floßweiden . . . . .	4	—	—	—	—	—	—	—	1	—
31i	Brennholz, Reisig, Späne . . . .	5	—	1	—	—	—	54	—	48	3	
31k	Außereurop. Erika, Zedern	124	7	—	—	—	—	—	—	661	15	
31l	Hölzer . . . . . Andere Hölzer	3 139	296	1 111	—	—	—	4 075	—	26 997	217	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	1 268	4 548	—	—	1 700	—	4 455	10	10 066	5 594	
33	Hopfen . . . . .	1	7	—	—	—	—	—	—	—	83	
34	Jute . . . . .	296	5	—	—	—	—	6	—	—	—	

29 Crefeld		30 Uerdingen		31 Rheinhausen		32 Duisburg		33 Homburg <sup>1)</sup>		34 Alsum mit Schwelgern		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	1
—	10	2	1	—	—	1 077	532	—	—	—	—	2
—	30	—	—	—	—	553	1 126	—	—	—	—	3
2	3	101	16	—	—	1 268	911	—	—	—	—	4
1 295	250	335	—	—	—	1 876	292	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6b
673	19 208	—	4	—	—	5 559	28 192	—	—	9 250	—	7a
—	—	—	—	—	—	—	894	—	—	—	—	7b
1 608	900	666	428	—	—	2 111	3 908	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	9
4 928	150	—	—	—	—	269	2 245	—	—	—	—	10a
—	—	—	—	—	—	1 360	741	—	—	34 809	1 182	10b
703	1	4 219	—	—	—	2 774	7	—	—	—	—	10c
—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10d
11 591	—	130	—	20 661	—	4 027	—	—	—	—	—	10e
6 983	—	—	—	—	—	741	1 026	—	—	—	—	10f
5 018	—	—	—	101	13 950	13 474	59 141	—	—	10	2 958	11a
—	—	—	—	—	—	1 136	3 324	—	—	—	22 391	11b
412	29	120	—	—	—	54 355	127 456	—	—	—	—	11c
1	5	1	7	11	—	1 472	5 589	—	—	171	472	12a
1	2	—	—	—	—	196	374	—	—	—	—	12b
—	—	30	—	592	—	478	1 840	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	652	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	217	36	—	—	—	—	15
—	1	—	—	—	—	77	504	—	—	—	—	16a
13	6	4	—	—	—	916	144	—	—	—	—	16b
—	2	—	1	15	—	165	611	—	—	—	—	17
44	—	—	—	—	—	572	1 904	—	—	—	—	18
4	332	5	32	—	—	191	714	—	—	—	—	19a
15	5	6	—	—	—	5 190	1 139	—	—	—	—	19b
255	—	—	—	961 185	68 016	2 615 326	161 195	—	—	1 296 753	36 202	20
—	200	440	70	—	2 498	288 661	505 121	—	—	79 203	26 552	21a
1	1 476	51	180	—	—	11 605	106 156	—	—	—	16 180	21b
74	35	53	1	—	—	4 851	355	—	—	—	—	21c
3	9 310	1	10	—	—	1 017	50	—	—	—	—	21d
—	—	—	—	—	—	29	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	58 436	304	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	102	—	—	—	—	—	22b
—	—	—	—	—	44 802	18 435	—	—	—	26 539	29 933	22c
2 015	—	5 141	—	23 159	8 666	118 112	195 595	—	24 707	—	12 587	22d
2	—	—	—	—	—	3 329	30	—	—	—	—	22e
—	—	—	—	30 827	15 084	33 071	4 119	—	—	—	—	22f
856	25	111	—	—	—	288	1	—	—	—	—	23
341	21	185	—	—	—	11 227	16	—	—	—	—	24
10	2	13	3	—	—	363	57	—	—	—	—	25
2	—	—	1	—	—	1 071	2	—	—	—	—	26
23	36	59	73	—	—	172	31	—	—	—	—	27
46 577	356	341	—	—	—	96 638	1 112	16 551	157	—	—	28a
14 940	1 073	455	—	—	—	120 799	518	3 894	—	—	—	28b
197	—	1 437	51	—	—	128 243	464	—	—	—	—	28c
8 554	276	27 291	14 308	—	—	129 991	45 482	—	—	—	—	28d
90	23	170	2	—	—	7 306	246	—	—	—	—	28e
60	—	1 201	—	—	—	47 407	11 856	—	—	—	—	28f
—	208	—	—	—	—	20	505	—	—	—	—	28g
6 246	—	37 917	1 072	—	—	18 416	1	—	—	—	—	28h
20	2	6	—	—	—	104	10	—	—	—	—	28i
1	5	2	1	—	—	37	48	—	—	—	—	29
—	31	5	—	—	—	940	252	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	—	917	1 070	—	—	—	—	31a
—	—	—	—	—	—	488	1 738	—	—	—	—	31b
—	—	—	—	—	—	26 709	39 178	—	—	6 387	24 525	31c
—	—	—	—	—	—	4 773	—	—	—	—	—	31d
210	25	11	159	—	—	—	—	—	—	—	—	31e
1 234	10 891	244	3 168	—	—	251	2 796	—	281	—	—	31e
—	—	—	—	—	—	130	419	—	—	—	—	31f
—	—	—	54	—	—	810	47 550	—	—	—	—	31f
—	2 015	—	402	—	—	1 081	877	—	—	—	—	31g
5 292	11 817	1 453	807	—	—	52 937	116 571	—	439	—	—	31g
—	—	—	—	—	—	405	30	—	—	—	—	31h
—	—	8	—	—	—	—	14	—	—	—	—	31i
465	—	212	—	—	—	1	—	—	—	—	527	31k
2 261	44	243	—	—	—	33 303	118	260	—	—	—	31l
—	—	—	—	—	—	2 682	175	—	—	—	4 491	32
—	—	—	—	—	—	1	36	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	286	3	—	—	—	—	34

<sup>1)</sup> Zeche Rheinprußen und Essenberger Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Mülheim		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . .	446	47	—	—	—	—	125	805	5 643	515
36	Kalk, gebrannter . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	194
37	Kartoffeln . . . . .	156	13	—	—	—	—	—	—	2 143	139
38	Knochen . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	46	22
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	1	—	—	—	—	—	370	—	505	121
41a	Weizenmehl . . . . .	1 043	647	—	—	—	—	55	—	724	3 900
41b	Roggenmehl . . . . .	2 544	1 500	—	—	—	—	272	—	5 398	1 601
41c	Kleie . . . . .	928	80	—	—	80	—	1 292	100	2 364	850
41d	Audere Müllereierzeugnisse	38	50	—	—	107	3	183	—	1 359	2 472
42a	Obst und Beeren . . . .	580	19	—	—	—	—	19	—	3 276	355
42b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
42c	Küchengewächse, Gemüse	13	96	—	—	—	—	—	—	431	1 664
42d	Pflanzen . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	31	77
43	Öle, Fette, Tran und Talg	1 087	126	3	113	2 918	146	5 513	1 403	13 140	5 283
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	11 832	2 157	2 801	101
45	Papier und Pappe . . . .	301	718	—	5	1 896	38	404	22	10 941	8 941
46a	Erdöl u. andere Mineralöle	1 332	210	—	—	65 205	84	10 758	558	37 351	1 451
46b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	4 041	—	—	—	644	—	10	72
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	778	7	—	—	—	—	—	—	7 700	14
48	Röhren von Ton u. Zement	13	122	—	1	—	—	—	—	9	—
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	100	—	31	—
50	Rübensirup, Melasse . . .	172	29	—	—	—	19	12	—	288	140
51	Salpetersäure, Salzsäure .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
52a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	3	—	—	12 229	—	—	—	32 822	26	32
52b	Bitter- und Glaubersalz .	—	—	—	—	121	101	—	—	—	35
53	Schiefer u. Schieferwaren	1	2	—	—	—	—	—	—	1	71
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	2 594	—	—	—	—	—	131
55a	Soda, rohe, kalzinierte . .	—	1	1 708	—	1 107	—	—	—	22	4 815
55b	Soda, kaustische . . . . .	1	—	—	—	61	16	—	—	2	5
56	Weingeist, Branntwein, Essig	1	114	—	—	—	—	21	—	3 256	651
57	Stärke, Traubenzucker . .	713	17	50	—	—	—	244	—	6 970	489
58a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	—	—	640	54
58b	Andere Steine, bearbeitet .	—	1	—	1	—	—	—	—	—	150
59a	Gebrannte Mauersteine . .	215	1	2 020	—	—	—	—	295	1 711	216
59b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	150	—	—	—	—	1	1 867
59c	Pflastersteine aller Art . .	1 004	—	—	164	—	—	5 527	5 795	687	14 626
59d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	792	3 123	373	1 607	170	—	241	20	1 025	679
60a	Steinkohlen . . . . .	—	—	123 050	—	680	—	2 192	—	5 092	623
60b	Steinkohlenbriketts . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
60c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	33	41	—	—	—	—	—	—	98	35
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	1 013	95	20	1	493	76	460	—	7 417	497
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	8	8	—	—	—	—	—	—	47	172
64a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64b	Holzkohlen . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	12	—
65	Wein . . . . .	10	167	—	2	—	—	3	66	848	1 944
66	Wolle . . . . .	913	1	—	—	—	—	—	—	158	10
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	3 382	480	—	—	—	—	—	—	70	31
68a	Zucker, roh . . . . .	51	—	—	—	—	—	—	—	2	—
68b	Verbrauchszucker . . . . .	1 070	—	—	—	5	—	25	—	1 592	253
69	Stückgüter (Sammelgüter)	406	5 298	—	—	—	—	—	—	11	6
70a	Umschließungen, gebraucht.	374	72	39	49	7	60	944	12	838	162
70b	Farben . . . . .	273	160	737	1 021	1	1	12	—	229	811
70c	Holzwaren und Möbel . . .	241	91	—	2	—	—	491	25	1 565	545
70d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70e	Sonstige Güter . . . . .	1 520	1 367	—	3	223	65	1 721	1	6 744	7 501
Summe der Güter-Zufuhr		157 257	72 381	254 329	42 628	430 823	7566	272 875	88 523	484 312	409 826
Darunter Floßverkehr:											
Harte Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Harte Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Brennholzscheite . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	37	5 987	—	—	29 183
Weiche Schnittware . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
Weiche Brennholzscheite . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe des Floßholzes		—	—	—	—	—	37	5 987	—	—	29 221
Vieh:											
72	Pferde, Esel, Mantiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29 Crefeld		30 Verdingen		31 Rheinhausen		32 Duisburg		33 Homburg <sup>1)</sup>		34 Alsum mit Schwelgern		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
2 030	76	1 476	1			4 254	422					35
	35		2	26 704		2	10			80 151	365	36
208						4 346	32					37
140	6					610	3					38
	2					27	24					39
	5	4				91	22					40
	351					1 550	20 940					41 a
						9 461	2 700					41 b
87	950	3 111	1 040			2 718	8 640					41 c
59	330	106				1 043	5 592					41 d
373	14	101	1			1 724	216					42 a
						0						42 b
59	100	15	14			419	739					42 c
		4				11	0					42 d
4 694	917	2 173	112			19 414	3 363					304
562	200	1 707				1 857	1 644					43
381	1 569	976	310			2 329	4 995					44
160	10	37	24			47 420	2 067					45
	55		10			1 431	855					25
351	5	192				37 639	300					46 a
							1					46 b
2 876												47
5	1	8	17			157	193					48
						89						49
						33	67 793	5 789				50
	54	22										51
	29		1			2	964					52 a
11 448	28						6			378	12 416	52 b
	1 671		12			11	3 665					53
	505	24	20			98	605					54
202	566	127	81			144	577					55 a
613	38	881				3 992	101					55 b
	60		1			21	1					56
	5						256					57
336	111				1 052	601	513					58 a
	44					1 395	19 218					1 189
	4 609		78			17 367	15 396	2 770	1 602			1 689
39	12 267	1	1			301	30 063		23 108			808
5 015						8 637	3 022					59 c
												59 d
												5081
												60 a
												60 b
	103	17	9			1 489						60 c
57	16	14				2 464	1 283					61
	13		12			11 846	217					62
						26	73					63
												64 a
												64 b
22	278	101	79			553	1 115					65
	1					122	10					66
1	1					474						67
201		30 754	10			62						68 a
55	4	17	1			1 208	193					68 b
	3	1	49			499	1 103					69
21	135	72	71			354	169					50
7	95	204	457			98	354					70 a
5	25	3	6			848	260					70 b
							2					70 c
358	1 136	753	2 478		1 331	6 845	5 961					70 d
												70 e
153 385	85 229	125 562	25 759	1 063 255	155 399	4 136 960	1 693 116	23 475	56 033	1 524 428	209 382	
	10 675		2 953				48 304		122			
							183					
	10 675		2 953				48 487		122			
												72
												73
												74
												75
						375						76

<sup>1)</sup> Zeche Rheinpreußen und Essenberger Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	35 Walsum		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Zufuhr in den deutschen Rheinhäfen (Spalte 1-37)		
		Zufuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	—	1	167	37	204
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	789	5	2	24 158	1 132	25 291
3	Bier	—	—	—	—	—	169	3	2 249	9 466	11 716
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	—	—	—	—	379	6	4	34 766	21 758	56 524
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe	—	—	—	—	1	—	5	39 694	970	40 665
6a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	6a	10 053	135	10 188
6b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	6b	625 865	2 201	628 066
7a	Zement	—	—	—	—	—	—	7a	117 337	155 669	273 006
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7b	1 118	1 781	2 899
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	219	156	8	89 877	27 133	117 010
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	9	642	23	665
10a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	10a	22 929	2 694	25 623
10b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	10b	42 871	2 073	44 944
10c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	7	82 481	282	82 763
10d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	2	412	453	865
10e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	10e	179 863	—	179 863
10f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10f	9 713	1 170	10 883
11a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	7	168 612	77 066	245 678
11b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	11b	6 580	31 650	38 230
11c	Eisen- und Stahlbruch	4 930	14 191	—	—	—	—	11c	63 681	148 971	212 652
12a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	—	—	—	31	12a	22 556	13 620	36 176
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	12b	19 779	575	20 354
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	4	13	13 313	2 264	15 577
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	705	695	1 400
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	15	16 797	256	17 053
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	—	—	—	—	8	16a	917	1 267	2 184
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	—	—	—	—	—	—	16b	14 884	1 882	16 766
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	—	—	6	17	30 037	1 049	31 086
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	—	1	18	7 590	9 674	17 264
19a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	356	27	19a	13 754	4 307	18 061
19b	Uedle Met. Waren daraus	—	—	—	—	—	—	19b	38 600	6 548	45 149
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	512 153	11 906	—	—	—	—	20	5 430 433	277 725	5 708 158
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	—	85 727	322 736	21a	1 130 643	1 597 548	2 728 191
21b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	2 802	—	21b	55 373	147 831	203 204
21c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	—	43	21c	10 484	5 754	16 238
21d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	21d	7 086	14 281	21 368
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	22a1	16 153	163	16 316
22a2	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	22a2	76 373	2 275	78 648
22b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	22b	220	—	220
22c	Manganerze, Braunstein	76 214	30 014	—	—	—	—	22c	152 964	105 268	258 232
22d	Schwefelkies	1 163	22 967	—	—	—	—	22d	434 478	264 772	699 250
22e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	22e	28 422	30	28 452
22f	Schlacken zur Verhüttung	13 117	—	—	—	—	—	22f	79 489	19 644	99 133
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	5 634	291	5 925
24	Fische und Schaltiere	—	—	—	—	273	—	24	24 937	111	25 048
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	25	14 115	986	15 102
26	Fleisch, auch Speck	—	—	—	—	106	7	26	2 110	7 454	9 565
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	188	27	4 558	2 492	7 050
28a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	1 105	—	28a	1 339 541	19 160	1 358 702
28b	Roggen	—	—	—	—	149	—	28b	189 793	1 929	191 722
28c	Hafer	—	—	—	—	1 846	1 010	28c	308 779	12 420	316 199
28d	Gerste	—	—	—	—	10 453	657	28d	319 037	83 936	402 973
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	—	—	—	—	443	50	28e	41 097	1 231	42 328
28f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	2 746	1	28f	144 705	13 473	158 179
28g	Malz	—	—	—	—	—	—	28g	1 422	3 883	5 305
28h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	4 357	—	28h	325 473	2 374	327 847
28i	Andere Sämereien	—	—	—	—	53	17	28i	5 335	475	5 811
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	5	29	1 068	312	1 381
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	131	30	13 404	1 829	15 234
31a	Telegraphenstangen	—	—	—	—	—	—	31a	6 735	1 195	7 930
31b	Eisenbahnschwellen	—	—	—	—	—	415	31b	948	4 692	5 640
31c	Grubenholz	—	—	—	—	740	—	31c	34 153	64 696	98 849
31d	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	31d	169 793	—	169 793
31e1	unbearb. oder in	—	—	—	—	—	—	31e1	8 032	9 132	17 164
31e2	Querricht. bearb.	—	1 489	—	—	411	1 980	31e2	33 095	379 317	412 412
31f1	in Längsrichtung	—	—	—	—	—	—	31f1	1 014	419	1 433
31f2	beschlagen	—	—	—	—	—	—	31f2	1 951	47 633	49 584
31g1	in Längsrichtung	—	—	—	—	—	—	31g1	12 386	11 631	24 017
31g2	gesägt	—	350	—	—	4 035	1 806	31g2	138 491	238 280	376 771
31h	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	147	—	31h	656	165	821
31i	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	2	—	31i	288	2 049	2 337
31k	Außereurop. (Erika, Zedern	—	—	—	—	—	—	31k	8 047	567	8 614
31l	Hölzer (Andere Hölzer	—	—	—	—	237	—	31l	175 715	995	176 710
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	3	—	32	37 189	20 346	57 536
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	33	31	239	270
34	Jute	—	—	—	—	—	—	34	18 827	107	18 934

Nummer	Güterverzeichnis	35 Walsum		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Zufuhr in den deutschen Rheinhäfen (Spalte 1—37)		
		Zufuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
35	Kaffee, Kakao, Tee . . .	—	—	—	—	1 101	84	35	59 382	2 923	62 305
36	Kalk, gebrannter . . .	—	3 080	40 670	1 111	—	—	36	150 902	216 848	367 750
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	19	—	37	14 487	719	15 206
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	38	5 646	75	5 721
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	39	172	26	198
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	2	—	40	4 547	721	5 268
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	45	315	41 a	119 130	43 674	162 804
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	154	41 b	47 619	9 348	56 968
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	723	78	41 c	19 685	16 072	35 758
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	804	—	—	15	103	41 d	13 427	12 615	26 042
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	109	44	42 a	12 613	5 522	18 135
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	2	—	42 b	88	2	90
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	1	30	42 c	6 953	6 738	13 691
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 d	414	102	517
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	—	—	3 229	2 476	43	133 889	21 894	155 783
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	175	—	44	32 165	4 289	36 454
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	—	339	627	45	40 192	42 921	83 113
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	448	224	46 a	356 203	10 721	366 924
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	2	46 b	27 250	1 122	28 372
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	622	14	47	78 132	752	78 884
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	39	128	167
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	49	10 072	15 630	25 703
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	37	10	50	3 179	919	4 098
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	51	91	3	94
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	46 638	—	—	1	52 a	2 834	435 854	438 688
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	52 b	909	4 412	5 321
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	53	100	1 203	1 303
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	54	14 415	15 454	29 869
55 a	Soda, rohe, kalzinierte . . .	—	—	—	—	—	2	55 a	6 678	14 210	20 889
55 b	Soda, kaustische . . . . .	—	—	—	—	—	—	55 b	1 938	1 561	3 499
56	Weingeist, Branntwein, Essig	—	—	—	—	2	67	56	6 905	3 522	10 427
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	382	12	57	50 188	892	51 081
58 a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	58 a	706	247	954
58 b	Andere Steine, bearbeitet . .	—	—	—	—	—	—	58 b	789	703	1 492
59 a	Gebrannte Mauersteine . . . .	—	—	—	—	—	—	59 a	25 491	96 441	121 932
59 b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	—	—	59 b	28 650	36 723	65 373
59 c	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	160	59 c	108 588	55 882	164 470
59 d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	—	—	—	—	875	125	59 d	13 658	72 058	85 716
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	2 461	60 a	6 693 708	13 024	6 706 732
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	60 b	34 017	2 138	36 155
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	—	—	60 c	559 440	1	559 441
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	—	38	148	61	24 898	3 440	28 338
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	76	—	62	88 612	4 756	93 368
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	1	31	63	1 036	973	2 009
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	64 a	11 175	—	11 175
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	64 b	42	366	408
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	2	273	65	12 970	14 546	27 516
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	66	18 909	117	19 026
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	9	67	13 858	605	14 463
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 a	104 784	13	104 797
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	337	571	68 b	45 089	1 297	46 387
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	—	11	—	69	3 987	7 312	11 299
70 a	Umschließungen, gebraucht.	—	—	—	—	7	1	70 a	12 002	1 844	13 846
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	—	33	1 272	70 b	14 978	7 664	22 643
70 c	Holzwaren und Möbel . . . . .	—	—	—	—	2	31	70 c	18 314	1 877	20 191
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	70 d	2	140	142
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	—	—	116	318	70 e	126 200	37 500	163 700
<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>		<b>607 577</b>	<b>84 801</b>	<b>40 670</b>	<b>47 749</b>	<b>126 138</b>	<b>339 132</b>		<b>21 689 656</b>	<b>5 146 471</b>	<b>26 836 127</b>
<b>Darunter Floßverkehr:</b>											
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	6 639	6 639
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	1 389	—	—	5	1 797		6 636	393 603	400 239
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	321	321
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
<b>Summe des Floßholzes</b>			<b>1 389</b>			<b>5</b>	<b>1 797</b>		<b>6 636</b>	<b>400 563</b>	<b>407 199</b>
<b>Vieh:</b>											
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	73	—	92	92
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	74	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	75	275	—	275
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	76	375	—	375

Zollstelle	Güterverzeichnis	Zufuhr in Tonnas in den niederländischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt-Zufuhr
		Belgien	Niederlande	Deutschland	Österreich	Ungarn	Polen	Russland	Skandinavien	Andere	sonstige	
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

**III<sup>b</sup>.**  
**Übersicht**

der  
**Zufuhr in Schiffen und Flößen**  
in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen  
von dem deutschen Rhein her  
im Jahr 1914

nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle in Emmerich und der  
Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Die Königlich Preussische Zollstelle in Emmerich schreibt den Verkehr in den einzelnen niederländischen und belgischen Häfen (B. Spalte 3—18) nicht an; es ist deshalb in A, Spalte 19 nur die Gesamtzufuhr in diesen Häfen angegeben.

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Zufuhr in den niederländischen u. belgischen Häfen (B. Sp. 3-18) 19	Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt-Zufuhr von dem deutschen Rhein her (Sp. 19 u. 20) 30
			Deutsche Häfen							Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Sp. 26-28) 29	
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Sp. 20-25) 26				
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	Abfälle von Horn, Häuten	584	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	594
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	5 638	6	11	12	10	2	43	84	—	81	165	5 803
3	Bier . . . . .	10 730	—	157	—	—	—	6	163	5	—	168	10 898
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	5 764	63	312	22	143	137	137	814	741	588	2 143	7 907
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe .	3 596	3	6	—	1	—	1	11	—	—	11	3 607
6a	Braunkohlen, rohe . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6b	Braunkohlenbriketts . . . .	34 627	—	—	—	—	—	135	135	—	—	135	34 762
7a	Zement . . . . .	233 771	—	1	1	—	—	—	2	—	1	3	233 774
7b	Steine, Platten von Zement	1 793	—	704	—	752	855	517	2 828	643	105	3 576	5 369
8	Chemikalien und Drogen .	155 073	409	2287	279	59	61	187	3 282	2493	1075	6 850	161 923
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	381	—	2	—	1	—	—	3	63	4	70	451
10a	Tierischer Dünger . . . . .	8 390	—	3	—	—	3	1	7	14	—	21	8 411
10b	Thomasmehl . . . . .	145 899	—	400	—	—	250	1 590	2 240	—	—	2 240	148 139
10c	Chilesalpeter . . . . .	730	—	54	1	32	—	—	87	35	—	122	852
10d	Kalisalze zum Düngen . . .	108 652	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108 652
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . .	6 003	—	160	—	—	—	—	160	—	10	170	6 173
10f	Andere künstl. Düngemittel	64 700	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	64 701
11a	Roheisen aller Art . . . . .	107 027	1	1024	3	13	157	549	1 747	301	1253	3 301	110 328
11b	Luppen von Schweißisen . .	134 069	—	—	—	—	—	2	2	39	66	107	134 176
11c	Eisen- und Stahlbruch . . .	3 704	—	4	—	1	—	—	17	—	4	21	3 725
12a	Eisen und Stahl in Stäben	350 784	—	4483	122	438	1112	1 643	7 812	5013	5870	18 695	369 479
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	206 203	—	273	27	204	999	696	2 199	2812	6783	11 794	217 997
13	Eisenbahnschienen . . . . .	217 079	—	1489	73	139	594	291	2 586	640	792	4 018	221 097
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	48 674	—	123	10	—	—	—	133	—	1	134	48 808
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	20 419	—	—	1	20	305	29	355	1477	240	2 072	22 491
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	2 168	—	—	157	82	19	47	305	24	173	502	2 670
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	13 157	—	7	4	334	1014	22	1 381	212	573	2 166	15 323
17	Eiserne Röhren u. Säulen . .	46 777	20	738	105	809	730	1 401	3 803	1309	2568	7 680	54 457
18	Eisen- und Stahldraht . . . .	67 936	126	1166	223	187	405	150	2 257	5082	657	7 996	75 932
19a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	40 741	29	280	790	1540	1939	255	4 833	2327	1349	8 509	49 250
19b	Uedle Met., Waren daraus	8 396	3	397	35	22	30	497	984	481	408	1 883	10 279
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	2 177	—	18	8	—	—	—	26	—	5	31	2 208
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel . .	321 527	—	—	—	1	—	28 260	28 261	177	80	28 518	350 045
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	76 110	1	12	1	2	46	388	450	95	336	881	76 991
21c	Farberden, Graphit . . . . .	7 519	100	368	74	37	15	128	722	221	227	1 170	8 689
21d	Sonstige Erden, Traß . . . .	41 385	1	—	—	1	342	719	1 063	196	197	1 456	42 841
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelzerze .	1 287	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 287
22a2	Zinkerze . . . . .	3 610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 610
22b	Kupfererze, Kupferstein . . .	1 143	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	1 149
22c	Manganerze, Braunstein . . .	92	—	—	—	—	—	—	—	56	—	56	148
22d	Schwefelkies . . . . .	4 782	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 782
22e	Andere Erze . . . . .	528	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	528
22f	Schlacken zur Verhüttung	3 215	—	1	—	—	—	—	1	12	—	13	3 228
23	Farbhölz., Farbbolzanszüge	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
24	Fische und Schaltiere . . . .	85	—	3	—	—	—	—	3	—	—	3	88
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . .	117	—	27	3	1	3	3	37	18	—	55	172
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	10 821	—	1	—	—	—	—	1	2	—	2	10 823
27	Garne und Twiste . . . . .	4 561	25	268	207	84	281	2 508	3 373	110	351	3 834	8 395
28a	Weizen und Spelz . . . . .	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
28b	Roggen . . . . .	980	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	980
28c	Hafer . . . . .	129	6	—	—	—	—	203	209	—	—	209	338
28d	Gerste . . . . .	1 243	1	1	2	1	—	214	219	—	—	219	1 462
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	266	—	34	—	—	6	—	40	1	—	41	307
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	816	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	816
28g	Malz . . . . .	3 943	—	—	—	—	—	5	5	—	—	5	3 948
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	336	—	6	—	—	—	6	12	—	—	12	348
28i	Andere Sämereien . . . . .	421	6	12	1	—	1	3	23	—	1	24	445
29	Glas und Glaswaren . . . . .	20 988	5	88	16	7	140	10	266	1090	96	1 452	22 440
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . .	6 953	—	565	4	2	6	117	694	54	78	826	7 779
31a	Telegraphenstangen . . . . .	3 060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 060
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	10 468	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 468
31c	Grubenholz . . . . .	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . .	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94
31e1	Europäisches Holz (unbearb. oder in/hart	9 854	—	—	—	—	—	1	1	—	12	13	9 867
31e2	Querricht.bearb. (weich	27 728	1	5	—	—	—	5	11	11	—	22	27 750
31f1	Nutzholz in Längsrichtung (hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31f2	in Längsrichtung (weich	1 034	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 034
31g1	in Längsrichtung (hart	1 683	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 683
31g2	gesägt (weich	7 946	—	1	—	—	—	—	1	8	1	10	7 956
31h	Korb- und Floßweiden . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
31i	Brennholz, Reisig, Späne . .	24	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	27
31k	Außereurop./Erika, Zedern	5	2	—	—	—	—	—	2	1	—	3	8
31l	Hölzer (Andere Hölzer	642	—	1	—	—	—	1	2	—	—	2	644
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	35 128	—	—	—	—	—	4	4	125	—	129	35 257
33	Hopfen . . . . .	220	—	9	—	—	—	—	9	—	—	9	229
34	Jute . . . . .	152	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	153

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Zufuhr in den niederländischen u. belgischen Häfen (B. Sp. 3-18)	Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt-Zufuhr von dem deutschen Rhein her (Sp. 19 u. 29)
			Deutsche Häfen							Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Sp. 26-28)	
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Sp. 20-25)				
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	1 152	13	185	7	13	29	103	350	29	15	394	1 546
36	Kalk, gebrannter . . . . .	4 063	—	8	2	2	—	2	14	19	181	214	4 277
37	Kartoffeln . . . . .	939	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	940
38	Knochen . . . . .	356	—	79	47	5	—	5	136	18	—	154	510
39	Knochenkohle . . . . .	72	—	1	3	—	—	1	5	9	—	14	86
40	Lumpen . . . . .	15 181	—	5	14	—	—	6	25	34	135	194	15 375
41 a	Weizenmehl . . . . .	12 343	10	1 461	10	—	10	25	1 516	—	1 257	2 773	15 116
41 b	Roggenmehl . . . . .	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
41 c	Kleie . . . . .	1 606	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 606
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	5 557	49	41	191	25	37	381	724	483	—	1 207	6 764
42 a	Obst und Beeren . . . . .	962	—	14	—	1	1	11	27	5	—	32	994
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	451	1	67	29	24	7	29	157	11	—	168	619
42 d	Pflanzen . . . . .	71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71
43	Öle, Fette, Tran und Talg	24 303	446	1 023	1 110	365	420	883	4 247	29	36	4 312	28 615
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	19 970	2	177	21	1 195	—	214	1 609	150	2 930	4 689	24 659
45	Papier und Pappe . . . . .	53 631	291	5 585	146	149	231	2 366	8 768	4 806	550	14 124	67 755
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	3 394	8	153	62	8	5	26	262	3	49	314	3 708
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	28 464	1	31	2	—	1	—	35	—	66	101	28 565
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90
48	Röhren von Ton u. Zement	848	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	849
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	167	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167
50	Rübensirup, Melasse . . . .	53	1	152	8	39	4	3	207	—	—	207	260
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	30	—	—	—	—	—	41	41	—	—	41	71
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	96 067	—	3	2	—	—	2	7	—	—	7	96 074
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	6 480	—	1	—	—	—	—	1	1	629	631	7 111
53	Schiefer u. Schieferwaren	1 210	3	—	—	1	1	—	5	9	33	47	1 257
54	Schwefelsäure . . . . .	4 952	—	—	—	—	—	—	—	13	—	13	4 965
55 a	Soda, rohe, kalzinierte . . .	24 910	95	556	512	230	52	654	2 099	—	7	2 106	27 016
55 b	Soda, kaustische . . . . .	695	3	3 466	65	—	—	66	3 600	—	67	3 667	4 362
56	Weingeist, Branntwein, Essig	888	36	136	61	8	29	101	371	17	—	388	1 276
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	662	—	2	30	—	23	—	55	—	—	55	717
58 a	Alabaster, Marmor, Serpent.	60	—	—	—	—	—	1	1	98	—	99	159
58 b	Andere Steine, bearbeitet . .	1 630	—	—	—	—	—	—	—	12	6	18	1 648
59 a	Gebrannte Mauersteine . . . .	45 203	—	329	5	192	433	386	1 345	—	1 770	3 115	48 318
59 b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	211 977	—	1	—	9	179	417	606	125	117	848	212 825
59 c	Pflastersteine aller Art . . .	251 041	—	2 665	—	1	73	234	2 973	61	45	3 079	254 120
59 d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	62 271	1	27	4	4	11	11	58	367	302	727	62 998
60 a	Steinkohlen . . . . .	8 832 233	—	3 702	—	—	—	—	3 702	5	460	4 167	8 836 400
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	231 506	—	3	—	—	—	4	7	—	240	247	231 753
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	158 260	—	—	—	—	300	1 100	1 400	10	2 980	4 390	162 650
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	3 383	9	33	—	135	—	41	218	—	—	218	3 601
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	70 971	1	15	2	5	5	22	50	3	19	72	71 043
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	27 336	1	39	9	14	166	4	233	331	45	609	27 945
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
64 b	Holzkohlen . . . . .	193	—	—	—	—	—	—	—	554	6	560	753
65	Wein . . . . .	13 824	303	1 415	323	322	351	534	3 248	58	91	3 397	17 221
66	Wolle . . . . .	1 947	—	3	—	—	—	—	3	1	1	5	1 952
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	8 897	5	22	—	2	—	8	37	35	214	286	9 183
68 a	Zucker, roh . . . . .	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	942	5	53	—	1	2	26	87	450	1	538	1 480
69	Stückgüter (Sammelgüter)	639	—	7	1	4	—	8	20	13	—	33	672
70 a	Umschließungen, gebraucht.	6 586	—	27	28	4	3	7	69	12	—	81	6 667
70 b	Farben . . . . .	77 210	1507	3 607	540	157	109	577	6 497	2 984	1 104	10 585	87 795
70 c	Holzwaren und Möbel . . . . .	5 682	—	23	2	8	8	14	55	233	108	396	6 078
70 d	Heu und Stroh . . . . .	3	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	4
70 e	Sonstige Güter . . . . .	68 819	1080	2 431	2986	1476	1 547	4 848	14 368	3 276	280	17 924	86 743
<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>		<b>13 056 973</b>	<b>4694</b>	<b>43 051</b>	<b>8403</b>	<b>9322</b>	<b>13 490</b>	<b>53 948</b>	<b>132 908</b>	<b>40 179</b>	<b>37 730</b>	<b>210 817</b>	<b>13 267 790</b>
Darunter Floßverkehr:													
	Harte Stämme . . . . .	89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	22 893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 893
	Weiche Schnittware . . . . .	404	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	404
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summe des Floßholzes</b>		<b>23 386</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>23 386</b>
Vieh:													
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nummer	Güterverzeichnis	Zufuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen														
		Niederländische Häfen														
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andere nieder- ländische Häfen	Zusammen (Spalte 3-16)
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	548	2	—	550c	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 339	219	—	—	2 558	
3	Bier	10	—	—	—	—	—	477c	—	—	8 787c	278c	—	—	9 539c	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	3	—	—	—	—	—	11c	—	—	1 411	1 155	—	—	2 580c	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 324	139	—	—	2 463	
6a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	325	—	—	—	—	—	—	50	1 890c	20 247c	22 513	
7a	Zement	400	—	—	—	205	128	—	—	—	99 765c	71 221	5 805	—	177 024c	
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	81	15	—	—	—	448	112	433c	—	1 089c	
8	Chemikalien und Drogen	61	—	—	—	—	—	83	—	—	86 520	20 559c	130c	—	107 354	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	0c	—	—	60c	29	—	—	90	
10a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 358c	92	200	—	6 650c	
10b	Thomasmehl	—	—	—	—	4070	888	—	—	—	109 330	2 532c	20 094	—	136 914c	
10c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	687c	33c	—	—	721	
10d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	6657	—	—	—	—	104 847	491c	11 392	—	123 387c	
10e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 749c	5c	3 988c	—	5 743c	
10f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30 897c	6 786c	700	—	38 384	
11a	Roheisen aller Art	4	—	—	—	275	—	—	—	—	59 790c	10 804c	15 706c	—	86 580c	
11b	Luppen von Schweißisen	—	—	—	—	28	—	—	—	—	34 149	4 972c	25 612c	—	64 762	
11c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	723	45c	—	—	768c	
12a	Eisen und Stahl in Stäben	122c	—	409	2464c	9790	180	—	—	—	173 161	53 724	35 851	—	275 702	
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	198c	—	738c	116	6472	409	—	—	—	116 902	14 888	25 050c	—	164 774c	
13	Eisenbahnschienen	61c	—	—	—	2	1	—	—	—	69 879	30 587c	11 587	—	112 118	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	94	—	—	—	—	26 961	7 771c	764	—	35 590c	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	16	—	—	—	—	5 125	7 875	—	—	13 016	
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	10	—	—	—	388c	112c	—	—	—	2 196c	375c	84c	—	3 167c	
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	28	—	—	—	33	4c	—	—	—	5 675c	3 220	15c	—	8 976c	
17	Eiserne Röhren u. Säulen	33	—	—	—	184c	130c	—	—	—	21 015c	16 273c	2 117	—	39 754	
18	Eisen- und Stahldraht	16	—	—	—	—	5c	—	—	—	29 481c	7 673c	5 424c	—	42 601	
19a	Eisen- und Stahlwaren	89c	—	—	—	391c	193	—	—	—	14 701c	10 208	205c	—	25 789	
19b	Unedle Met., Waren daraus	49c	—	—	—	2058	45	—	—	—	5 369	2 279	—	—	9 800c	
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 885	1 088	—	—	6 973	
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel	10 071	—	—	290	—	2c	—	320	—	58 950c	32 070	213 077	—	314 661	
21b	Ton, Lehm usw.	613c	—	—	—	—	—	—	—	500	23 979	3 877c	16 512c	—	45 482	
21c	Farberden, Graphit	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2 415c	2 385c	—	—	4 802	
21d	Sonstige Erden, Traß	0c	—	—	—	671	21c	—	—	412	3 727	1 437c	17 516	—	23 905c	
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	0c	—	—	—	—	—	—	—	—	37c	—	—	—	38	
22a2	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 814c	600	310	—	3 724c	
22b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27c	824c	—	—	852	
22c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76c	48c	—	—	125	
22d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	864	—	—	—	864	
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88c	141c	—	—	230	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	0c	—	—	—	—	—	—	—	—	145c	29	—	—	175	
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95	5c	7c	—	108	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51c	5c	—	—	57	
26	Fleisch, auch Speck	1	—	—	—	—	—	—	—	—	26	98	—	—	125	
27	Garne und Twiste	80c	—	—	—	—	—	—	—	—	4 014c	797c	—	—	4 924c	
28a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	32	—	—	14c	—	—	—	14c	
28b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	465c	—	—	—	465c	
28c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	60	
28d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	418c	5c	—	—	424	
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	506c	60c	—	—	567	
28f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	597c	—	—	—	597c	
28g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 658	521c	—	—	2 179c	
28h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	274	10	101	—	385	
28i	Andere Sämereien	0c	—	—	—	—	—	106c	—	—	250	15	1c	—	373c	
29	Glas und Glaswaren	6	—	—	—	16c	8c	—	—	—	11 254	2 457c	—	—	13 742c	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	138	—	—	—	—	—	41c	—	—	5 368	548	—	—	6 095c	
31a	Telegraphenstangen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	255c	1 072c	—	—	1 328	
31b	Eisenbahnschwellen	—	—	—	—	6224c	—	—	—	—	806	—	—	274c	7 305	
31c	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31d	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68	—	—	68	
31e1	Europäisches Nutzholz unbearb. oder in	—	—	—	—	323c	—	—	161	—	1 791	1 535c	210c	8 041c	12 063	
31e2	Querricht. bearb. weich	—	—	—	—	3633	1213	—	—	—	11 292c	3 757	340c	5 758c	25 994c	
31f1	in Längsrichtung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31f2	beschlagen weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31g1	in Längsrichtung	1c	—	—	—	—	—	0c	—	—	2 317c	820c	1 372c	—	4 512c	
31g2	gesägt weich	103c	35	30	77	407	6	—	—	—	1 323	606c	438c	—	3 103	
31h	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1c	1c	—	—	3	
31i	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	—	—	—	49	
31k	Außereurop., Erika, Zedern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11c	1	—	—	12c	
31l	Hölzer (Andere Hölzer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	197	1c	—	—	198c	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	678	—	—	—	—	—	—	—	—	22 704c	1 181	1 929	—	26 492c	
33	Hopfen	30	—	—	—	—	—	—	—	—	197	7	—	—	234	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	4c	—	—	11c	

Häfen		Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)											Gesamt-Zufuhr		Nummer
Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen							Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)	von dem deutschen Rhein her (Spalte 19 u. 29)			
		Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Spalte 20-25)							
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
309	859s	—	3s	—	—	—	—	3s	—	1	4s	864	1		
3 355s	5 913s	4s	40	9	15s	4	22	95	—	113	208	6 121s	2		
642	10 195s	—	170	—	—	—	6	176	4s	—	180s	10 376	3		
3 102	5 682s	129	374	23	140s	150	47s	864	710s	398	1 972s	7 655	4		
603s	3 066s	5	8	—	1	—	—	14	4	2s	20s	3 087	5		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6a		
11 128s	33 641s	—	—	—	—	—	—	135	—	—	135	33 776s	6b		
61 728s	238 753	—	3s	1	0s	—	—	115	—	—	130s	238 883s	7a		
—	1 089s	—	481s	—	694	718s	999	2893	798	159s	3 850s	4 940	7b		
37 679	145 033	498s	2516s	267	124s	76s	276s	3759s	2917s	1 266	7 943	152 976	8		
92	182	—	1s	—	—	—	—	1s	19s	14	35	217	9		
2 001	8 651s	—	—	—	—	2s	—	2s	14s	—	17	8 668s	10a		
5 254s	142 169	—	—	—	—	950	140	1090	—	750	1 840	144 009	10b		
36	757	—	3	—	—	27s	—	30s	—	—	55	812	10c		
950	124 337s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124 337s	10d		
244s	5 988	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10e		
33 496	71 880	—	—	—	—	10	—	10	10s	10	30s	71 910s	10f		
19 584s	106 165	—	33	—	—	6s	77s	135s	39	1 082s	1 374	107 539	11a		
2 542	67 304	—	—	—	—	—	—	—	—	43s	43s	67 347s	11b		
116s	885	—	13	—	0s	—	—	13s	14	1s	29	914	11c		
127 819	403 521	19	5282s	141	477	1291s	1980s	9191s	5631	10 505s	25 328	428 849	12a		
23 322	188 096s	—	46s	25	210	2920s	1440s	4642s	2806s	5 406s	12 855s	200 952	12b		
123 809	235 927	—	1631	74	251s	631	477s	3065	918	1 229s	5 212s	241 139s	13		
12 691	48 281s	—	—	—	—	—	—	61s	61s	—	63	48 344s	14		
8 754s	21 770s	—	—	—	—	245s	33s	279	1375s	191	1 845s	23 616	15		
496	3 663s	—	3	22s	36	67s	14s	143s	22	188s	354	4 017s	16a		
3 102	12 078s	—	108	46s	351s	992	75s	1573s	245s	635s	2 452s	14 531	16b		
12 382s	52 136s	26	1724	247	1222s	946	191	4356s	1528	2 725s	8 610	60 746s	17		
27 686	70 287	168	990s	314s	262	627	99s	2461s	4915s	596	7 973	78 260	18		
6 800	32 589	19	315s	1051s	1556s	2255	170	5367s	2637	1 912s	9 917	42 506	19a		
1 691s	11 492	8	495	67s	308s	61	182	1122	547	729s	2 398s	13 890s	19b		
6 806s	13 779s	—	23s	2s	—	—	—	26	—	0s	26s	13 806	20		
47 681	362 342	—	4	—	—	—	7779	7783	3s	80	7 866s	370 208s	21a		
29 635s	75 117s	2s	3	3s	3s	3s	254	270	60s	531	861s	75 979	21b		
1 347	6 149	55	340	38s	29s	6s	59s	529	208s	217	954s	7 103s	21c		
4 743s	28 649	1	—	1s	—	342	5	349s	25	198s	573	29 222	21d		
2 423	2 461	—	—	—	—	0s	—	0s	—	—	0s	2 461s	22a		
1 172	4 896s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 896s	22a		
1 142	1 994	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 994	22b		
16s	141s	—	1s	—	—	—	—	1s	36s	—	38	179s	22c		
3 706	3 706	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 706	22d		
1 143	2 007	—	—	8s	—	—	—	8s	—	—	8s	2 015s	22e		
2 363	2 593	—	33	—	—	—	1	34	—	—	34	2 627	22f		
9	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	23		
0s	108s	—	2	—	—	—	—	2	—	—	2	110s	24		
46	103	—	24	5	—	—	2	31	15s	—	46s	149s	25		
16	141	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	142	26		
111s	5 036	27	2214s	230s	117s	168s	459	3217	90	445	3752	8 788	27		
—	14s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14s	28a		
500	965s	—	0s	—	—	—	—	0s	—	—	0s	966	28b		
60	120	6	5s	—	—	0s	90	102	—	—	102	222	28c		
274	698	1	3	4s	0s	—	214	223	—	—	223	921	28d		
—	567	—	34	12s	125	27s	7s	94	0s	—	94s	661s	28e		
170s	768	—	8s	—	—	12s	—	21	—	—	21	789	28f		
944s	3 124	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 124	28g		
203	588	—	86s	20s	0s	—	77s	185	—	1s	186s	774s	28h		
10s	384	12	36s	4s	1s	10s	11s	76s	—	—	76s	460s	28i		
3 455s	17 198	10s	23	10	7	127	7	184s	1302s	116	1 603	18 801	29		
813	6 908s	—	653s	4	2s	4	—	664	65s	81	810s	7 719	30		
783s	2 111s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 111s	31a		
4 081	11 386	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 386	31b		
66s	66s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66s	31c		
—	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68	31d		
533s	12 596s	—	—	—	0s	—	—	0s	—	12	12s	12 609	31e		
285	26 279s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 279s	31e		
9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	31f		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31f		
1 666s	6 179	—	0s	—	—	—	—	0s	39	—	39s	6 218s	31g		
—	3 103	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 103	31g		
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	31h		
—	49	—	0s	—	—	—	—	0s	—	—	0s	49s	31i		
—	12s	—	0s	—	—	—	—	0s	1	0s	2	14s	31k		
50	248s	—	1	—	—	—	—	1	0s	—	1s	250	31l		
7 476	33 968s	—	4	0s	—	—	—	4s	120s	—	125	34 093s	32		
6	240	—	8	—	—	—	—	9	—	—	9	249	33		
—	11s	—	—	—	—	—	—	—	0s	—	0s	12	34		

Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen														Zusammen (Spalte 3-16)
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andere nieder- ländische Häfen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
35	Kaffee, Kakao, Tee . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	703	1 431	—	2 135
36	Kalk, gebrannt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 761	3 439	13 376	20 576
37	Kartoffeln . . .	—	—	—	—	588	—	—	—	—	—	—	310	10	—	90
38	Knochen . . .	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	398	31	—	430
39	Knochenkohle . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	18	—	98
40	Lumpen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 349	540	—	13 889
41a	Weizenmehl . . .	—	—	—	—	—	—	50	50	—	—	—	5 599	4 121	962	10 783
41b	Roggenmehl . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	397	—	422
41c	Kleie . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	21	20	87
41d	Andere Müllereierzeugnisse	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 785	3 672	—	7 458
42a	Obst und Beeren . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	785	112	—	897
42b	Weintrauben . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42c	Küchengewächse, Gemüse	1	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	469	150	—	621
42d	Pflanzen . . .	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	54	17	—	73
43	Öle, Fette, Tran und Talg	24	—	—	—	4 234	—	0	—	—	—	—	19 638	677	100	24 674
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 008	941	7 001	12 006
45	Papier und Pappe . . .	245	—	—	—	—	—	182	—	—	—	—	29 423	15 641	—	45 491
46a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95	208	180	1 393
46b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	1	—	—	—	4 408	—	0	—	—	—	—	2 000	22 237	—	28 647
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	4	—	35
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	388	—	41	429
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	9	—	69
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	6
52a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	875	—	0	—	—	—	—	16 851	409	29 226	47 362
52b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	3 394	81	752	4 237
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	393	377	—	770
54	Schwefelsäure . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	214	0	2 072	2 287
55a	Soda, rohe, kalzinierte . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 578	4 142	606	10 326
55b	Soda, kaustische . . .	10	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	1 455	636	—	2 112
56	Weingeist, Branntwein, Essig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	392	99	—	491
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	338	111	—	450
58a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	847	1 919	—	2 768
58b	Andere Steine, bearbeitet .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 746	3 584	6 241	36 012
59a	Gebrannte Mauersteine . . .	340	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	15 156	2 136	205 274	263 654
59b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	1 446	1 305	—	1 382	24 234	1 240	—	950	2 500	—	8 031	11 945	11 945	124 152	204 566
59c	Pflastersteine aller Art . .	1 112	1 040	—	1 120	6 577	60	850	—	—	—	—	1 395	56 314	11 945	204 566
59d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	2	—	—	—	290	—	0	—	—	—	—	44 730	5 933	1 851	52 808
60a	Steinkohlen . . .	29 332	11 825	1507	33 701	39 725	33 081	6696	2691	6152	2274	4 263	3 582	1644	412 559	1 296 537
60b	Steinkohlenbriketts . . .	30	40	10	1 272	800	720	—	245	30	360	80	228 064	2 481	48 125	282 258
60c	Steinkohlenkoks . . .	—	—	—	22	1 090	—	—	—	—	—	—	111 700	3 410	50 395	166 617
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1 750	242	—	1 993
62	Teer, Pech, Harz . . .	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 080	3 222	1 999	13 306
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	149	—	—	—	—	—	28	—	—	—	—	14 315	4 197	334	19 024
64a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
64b	Holzkohlen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129	1	—	130
65	Wein . . .	44	—	—	—	—	—	118	—	—	—	—	11 467	1 892	—	13 522
66	Wolle . . .	5	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	599	727	—	1 335
67	Zink, Zinkbrocken . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 019	303	—	2 322
68a	Zucker, roh . . .	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	13	51	—	74
68b	Verbrauchszucker . . .	—	—	—	—	—	—	114	—	—	—	—	665	247	—	1 026
69	Stückgüter (Sammelgüter)	189	—	—	—	—	—	289	—	—	—	—	1 746	247	2	2 474
70a	Umschließungen, gebraucht.	20	—	—	—	—	—	43	—	—	—	—	3 996	1 025	179	5 263
70b	Farben . . .	296	—	—	—	—	—	120	—	—	—	—	45 558	8 291	—	54 266
70c	Holzwaren und Möbel . . .	54	—	—	—	5	—	27	—	—	—	—	3 188	1 895	0	5 120
70d	Heu und Stroh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70e	Sonstige Güter . . .	700	—	—	—	—	—	578	—	—	—	—	47 753	8 538	12	57 582
<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>		<b>46 823</b>	<b>14 300</b>	<b>2695</b>	<b>40 710</b>	<b>124 848</b>	<b>40 910</b>	<b>7596</b>	<b>4206</b>	<b>9815</b>	<b>2634</b>	<b>26 929</b>	<b>5 498 929</b>	<b>861 981</b>	<b>2 239 690</b>	<b>8 922 068</b>
<b>Darunter Floßverkehr:</b>																
	Harte Stämme . . .	—	—	—	—	323	—	—	—	—	—	—	1 791	—	67	2 181
	Harte Schnittware . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . .	—	—	—	—	3 557	1 140	—	—	—	—	11 292	3 501	—	5 758	25 249
	Weiche Schnittware . . .	—	—	—	—	16	6	—	—	—	—	76	13	—	47	159
	Weiche Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summe des Floßholzes</b>						<b>3 896</b>	<b>1 146</b>					<b>13 160</b>	<b>3 515</b>			<b>5 873</b>
<b>Vieh:</b>																
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Häfen		Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt-Zufuhr		Nummer
Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen							Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)	von dem deutschen Rhein her (Spalte 19 u. 29)		
		Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Spalte 20-25)						
		18	19	20	21	22	23	24					25	
135	9	2 144	14	271	6	0	1	52	346	18	50	415	2 559	35
176	2 311	22 887	—	20	—	1	—	1	23	1	19	44	22 931	36
190	—	909	—	0	—	—	—	—	0	—	—	0	909	37
198	28	458	0	77	41	9	—	—	128	17	—	145	604	38
198	11	109	1	1	8	—	—	4	15	2	—	17	127	39
189	3 950	17 839	—	8	3	—	—	5	19	48	0	68	17 907	40
183	44	10 827	4	1 453	30	6	15	5	1 514	—	961	2 475	13 302	41 a
122	20	442	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	442	41 b
87	1 165	1 252	—	3	—	—	—	—	3	—	—	3	1 255	41 c
158	796	8 254	61	315	279	11	21	14	703	527	63	1 293	9 547	41 d
197	2	899	0	29	—	0	—	4	34	3	—	37	937	42 a
192	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
192	33	654	4	70	21	31	13	21	162	13	8	183	837	42 c
73	—	73	—	0	—	—	—	—	0	—	—	0	73	42 d
197	2 183	26 858	381	3 283	134	460	478	116	6 060	37	71	6 169	33 027	43
196	7 861	19 867	13	97	0	927	0	331	1 370	150	2 890	4 411	24 279	44
191	8 198	53 689	313	7 627	136	140	217	400	8 834	4 812	640	14 287	67 976	45
193	262	1 605	5	95	44	4	3	5	157	—	32	189	1 794	46 a
194	1 152	29 799	1	22	2	2	1	2	32	0	109	141	29 941	46 b
195	—	35	0	—	—	—	—	—	0	—	—	0	35	47
195	52	482	—	—	—	—	—	—	0	—	0	1	483	48
196	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
196	11	80	1	22	1	35	6	1	67	—	2	70	150	50
196	—	6	—	155	—	—	—	—	155	—	—	155	161	51
196	37 036	84 398	0	0	2	—	—	2	5	—	—	5	84 403	52 a
197	1 069	5 307	—	4	—	—	—	—	4	—	626	630	5 937	52 b
197	376	1 146	2	0	0	—	—	—	7	—	31	50	1 196	53
197	2 547	4 834	—	—	—	—	—	—	—	25	—	25	4 859	54
197	12 413	22 739	103	756	158	77	42	47	1 185	2	2	1 189	23 928	55 a
197	104	2 216	15	3 899	94	—	—	47	4 057	—	90	4 147	6 364	55 b
197	12	503	44	213	60	10	36	16	380	7	3	390	893	56
197	17	467	1	3	31	2	22	—	60	—	0	61	528	57
197	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	58 a
197	254	3 022	—	—	—	—	—	—	—	22	10	32	3 054	58 b
197	7 508	43 520	—	303	—	185	317	797	1 602	5	3 297	4 905	48 425	59 a
197	2 672	266 326	—	—	—	7	290	—	298	—	3	301	266 627	59 b
197	410	204 976	—	2	—	—	57	452	3 370	—	158	4 040	209 016	59 c
197	14 201	67 009	1	38	6	—	82	427	563	174	743	1 480	68 490	59 d
197	3 159 040	8 681 550	—	3 298	—	—	—	—	3 298	101	1 110	4 510	8 626 060	60 a
197	132 554	414 812	—	406	—	—	—	—	406	509	265	1 181	415 993	60 b
197	49 941	216 559	—	—	—	—	300	1 375	1 675	10	3 075	4 760	221 319	60 c
197	106	2 100	8	79	—	148	—	40	276	—	0	277	2 377	61
197	55 550	68 856	1	23	10	5	6	2	48	19	18	85	68 941	62
197	8 414	27 438	1	66	15	21	169	18	291	330	40	662	28 100	63
197	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	64 a
197	—	130	—	—	—	—	—	—	—	64	19	83	214	64 b
197	330	13 853	292	1 380	318	304	393	416	3 104	46	148	3 299	17 152	65
197	637	1 972	—	2	—	—	2	—	4	—	2	6	1 978	66
197	305	2 627	5	11	7	4	—	4	32	16	208	257	2 884	67
197	—	74	2	31	—	—	—	0	34	30	0	65	139	68 a
197	47	1 074	3	27	0	—	1	20	53	363	—	416	1 490	68 b
197	177	2 652	15	57	31	26	32	27	189	52	72	314	2 966	69
197	507	5 770	4	50	18	8	27	26	134	147	13	293	6 064	70 a
197	24 729	78 996	1677	4 037	551	171	104	499	7 041	2 742	1 378	11 162	90 158	70 b
197	1 243	6 364	2	39	2	5	9	4	62	195	38	295	6 659	70 c
197	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	70 d
197	18 829	76 412	1105	4 157	3182	1 568	1 545	2 005	13 563	3 752	766	18 081	94 493	70 e
197	4 214 295	13 136 364	5079	50 196	9038	10 104	17 330	25 684	117 432	41 410	46 785	205 628	13 341 992	
197	—	2 181	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 181	
197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
197	—	25 249	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 249	
197	—	159	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	159	
197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
197	—	27 590	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 590	
197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Gesamt- Durchfahr- von dem Rhein her	Übersicht					Gesamt- Durchfahr- von dem Rhein her
	Ill.-Rhein- Kanal	Neckar	Frankenthaler Kanal	Main	Lahn	
178	100	100	100	100	100	178
179	100	100	100	100	100	179
180	100	100	100	100	100	180
181	100	100	100	100	100	181
182	100	100	100	100	100	182
183	100	100	100	100	100	183
184	100	100	100	100	100	184
185	100	100	100	100	100	185
186	100	100	100	100	100	186
187	100	100	100	100	100	187
188	100	100	100	100	100	188
189	100	100	100	100	100	189
190	100	100	100	100	100	190
191	100	100	100	100	100	191
192	100	100	100	100	100	192
193	100	100	100	100	100	193
194	100	100	100	100	100	194
195	100	100	100	100	100	195
196	100	100	100	100	100	196
197	100	100	100	100	100	197
198	100	100	100	100	100	198
199	100	100	100	100	100	199
200	100	100	100	100	100	200
201	100	100	100	100	100	201
202	100	100	100	100	100	202
203	100	100	100	100	100	203
204	100	100	100	100	100	204
205	100	100	100	100	100	205
206	100	100	100	100	100	206
207	100	100	100	100	100	207
208	100	100	100	100	100	208
209	100	100	100	100	100	209
210	100	100	100	100	100	210
211	100	100	100	100	100	211
212	100	100	100	100	100	212
213	100	100	100	100	100	213
214	100	100	100	100	100	214
215	100	100	100	100	100	215
216	100	100	100	100	100	216
217	100	100	100	100	100	217
218	100	100	100	100	100	218
219	100	100	100	100	100	219
220	100	100	100	100	100	220
221	100	100	100	100	100	221
222	100	100	100	100	100	222
223	100	100	100	100	100	223
224	100	100	100	100	100	224
225	100	100	100	100	100	225
226	100	100	100	100	100	226
227	100	100	100	100	100	227
228	100	100	100	100	100	228
229	100	100	100	100	100	229
230	100	100	100	100	100	230
231	100	100	100	100	100	231
232	100	100	100	100	100	232
233	100	100	100	100	100	233
234	100	100	100	100	100	234
235	100	100	100	100	100	235
236	100	100	100	100	100	236
237	100	100	100	100	100	237
238	100	100	100	100	100	238
239	100	100	100	100	100	239
240	100	100	100	100	100	240
241	100	100	100	100	100	241
242	100	100	100	100	100	242
243	100	100	100	100	100	243
244	100	100	100	100	100	244
245	100	100	100	100	100	245
246	100	100	100	100	100	246
247	100	100	100	100	100	247
248	100	100	100	100	100	248
249	100	100	100	100	100	249
250	100	100	100	100	100	250

IIIc.

# Übersicht

der

## Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den Nebenflüssen

und zwar nach

dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim) dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim), der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls) und dem Spoy-Kanal (Keeken)

im Jahr 1914.

Nummer	Güterverzeichnis	Durchfuhr in Tonnen von dem Rhein her							Gesamt-Durchfuhr von dem Rhein her
		Ill-Rhein-Kanal	Neckar	Franken-thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Spoy-Kanal	
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken-thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls	Durch-gangsstelle zu Keeken	
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	—	—	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	
3	Bier . . . . .	—	—	—	209	—	—	209	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	—	—	—	300	—	—	300	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe .	—	—	—	247	—	—	247	
6a	Braunkohlen, rohe . . . .	—	—	28	—	—	—	28	
6b	Braunkohlenbriketts . . . .	—	—	—	53 718	—	—	53 718	
7a	Zement . . . . .	—	—	—	2 369	—	2 080	4 449	
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	1 893	—	—	1 893	
8	Chemikalien und Drogen .	—	—	—	3 059	—	—	3 059	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	
10a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	650	—	—	650	
10c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	13 728	—	—	13 728	
10d	Kalisalze zum Düngen . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . .	—	—	—	1 420	—	—	1 420	
10f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	435	—	—	435	
11a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	15 014	—	—	15 014	
11b	Luppen von Schweißisen .	—	—	—	—	—	—	—	
11c	Eisen- und Stahlbruch . . .	—	—	—	102	—	—	102	
12a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	—	565	—	—	565	
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	262	—	—	262	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	1 490	—	—	1 490	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	5 612	—	—	5 612	
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	—	—	—	—	13	13	
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	—	—	—	81	—	—	81	
17	Eiserne Röhren u. Säulen .	—	—	—	547	—	—	547	
18	Eisen- und Stahldraht . . .	—	—	—	—	2009	—	2009	
19a	Eisen- und Stahlwaren . . .	—	—	—	117	—	—	117	
19b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	—	1 408	—	—	1 408	
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	—	—	—	1 799	—	—	1 799	
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel .	1496	9726	13 149	154 454	584	2 116	181 525	
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	1 433	—	—	1 433	
21c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	—	—	48	48	
21d	Sonstige Erden, Traß . . . .	—	—	399	—	—	—	399	
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze .	—	—	—	—	—	—	—	
22a2	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22b	Kupfererze, Kupferstein . .	—	—	—	40	—	—	40	
22c	Manganerze, Braunstein . .	—	—	—	70 338	—	—	70 338	
22d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	685	—	—	685	
22e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	6	—	32	38	
24	Fische und Schaltiere . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . .	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
28a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	43 587	—	355	43 942	
28b	Roggen . . . . .	—	—	—	1 077	—	274	1 351	
28c	Hafer . . . . .	1096	—	—	1 869	—	302	2 280	
28d	Gerste . . . . .	—	—	—	4 857	—	2 223	7 080	
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	—	—	—	424	—	—	424	
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	4 905	—	1 196	6 101	
28g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	7 046	—	16 485	23 531	
28i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	1	1	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	4	—	—	4	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz .	—	—	—	—	—	76	76	
31a	Telegraphenstangen . . . . .	—	—	—	160	—	—	160	
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
31c	Grubenholz . . . . .	—	—	—	18 649	—	—	18 649	
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . .	—	—	—	475	—	—	475	
31e1	Europäisches Holz   unbearb. oder in   hart	—	—	—	15	—	590	1 419	
31e2	Europäisches Holz   Querricht.bearb.   weich	—	814	—	—	—	—	—	
31f1	Europäisches Holz   in Längsrichtung   hart	—	—	—	—	—	1 936	2 188	
31f2	Europäisches Holz   beschlagen . . .   weich	—	—	—	252	—	—	252	
31g1	Europäisches Holz   in Längsrichtung   hart	—	—	—	1	—	—	1	
31g2	Europäisches Holz   gesägt . . . . .   weich	—	—	—	10	—	3 545	3 555	
31h	Korb- und Floßweiden . . . .	—	—	—	992	—	55	1 047	
31i	Brennholz, Reisig, Späne . .	—	—	—	—	—	—	—	
31k	Außereurop.   Erika, Zedern	—	—	—	2 331	—	—	2 331	
31l	Hölzer   Andere Hölzer	—	—	—	—	—	—	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	301	—	—	301	
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	

Nummer	Güterverzeichnis	Durchfuhr in Tonnen von dem Rhein her						Gesamt- Durchfuhr von dem Rhein her	
		Ill-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel		Spoyn-Kanal
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls		Durch- gangsstelle zu Keeken
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . .	0s	—	—	843	—	—	28	871s
36	Kalk, gebrannter . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	618	618
38	Knochen . . . . .	—	—	—	20	—	—	—	20
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	40	—	—	—	40
41 a	Weizenmehl . . . . .	379	—	—	51 781	—	—	22	52 182
41 b	Roggenmehl . . . . .	10	—	—	1 625	—	—	—	1 635
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	165	—	—	—	165
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	203	—	—	100	303
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	19	19
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	—	324	—	—	10 775	11 099
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	399	—	—	2 206	2 605
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	52	—	—	33	85
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	23	—	—	716	—	—	4	743
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	1 760	—	—	—	1 760
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	8 546	—	—	38	8 584
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	360	—	—	—	360
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	10	—	—	—	10
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	10	—	—	—	10
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	555	—	—	551	1 106
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	651	—	—	—	651
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	54	54
55 a	Soda, rohe, kalzinierte . . .	—	—	—	383	—	—	—	383
55 b	Soda, kaustische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntwein, Essig	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	5	—	—	—	5
58 a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	—	—
58 b	Andere Steine, bearbeitet . .	—	—	—	250	—	—	383	633
59 a	Gebrannte Mauersteine . . .	—	888	4 753	25 449	—	—	500	31 590
59 b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	210	390	—	—	1 632	2 142
59 c	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	8 130	—	—	1 881	10 011
59 d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	—	—	—	3 184	—	—	—	3 184
60 a	Steinkohlen . . . . .	270	16 490s	—	1 046 239	983	—	770	1 064 752s
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	4 461	—	—	—	4 461
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	108 145	—	—	—	108 145
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	20	—	—	143	163
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	2 186	—	—	—	2 186
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	—	—	7	—	—	—	7
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	281	281
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	709	—	—	—	709
66	Wolle . . . . .	—	—	—	7	—	—	—	7
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	200	—	—	—	200
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	760	—	—	—	760
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	2199	—	—	4 228	—	—	—	6 427
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	163 371	—	—	—	163 371
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	41	—	—	280	321
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	448	—	—	—	448
70 c	Holzwaren und Möbel . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	20	20
70 e	Sonstige Güter . . . . .	33	—	—	962	—	—	1 122	2 117
<b>Summe der Güter-Durchfuhr</b>		<b>4 520</b>	<b>27 918s</b>	<b>18 539</b>	<b>1 856 571</b>	<b>3576</b>	<b>—</b>	<b>53 345</b>	<b>1 964 469s</b>
Darunter Floßverkehr:									
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	590	590
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>590</b>	<b>590</b>
	Vieh:								
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—



Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5		
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer		
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
1	Abfälle von Horn, Häuten	2	18	—	9	—	—	—	—	—	—	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	17	141	—	11	—	—	—	—	—	19	
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	667	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	647s	29s	—	36	—	—	—	211	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe .	381	1s	—	—	—	—	21	95	—	40	
6a	Braunkohlen, rohe . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6b	Braunkohlenbriketts . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7a	Zement . . . . .	2	3 450	—	6 625	—	—	—	—	—	—	
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	233	—	847	
8	Chemikalien und Drogen .	420	3 090s	—	753	—	—	43	1 536	—	—	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	
10a	Tierischer Dünger . . . . .	—	8	—	397	—	—	—	—	—	—	
10b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10c	Chilesalpeter . . . . .	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10d	Kalisalze zum Düngen . . .	—	61 121	—	—	—	—	—	—	—	—	
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . .	3356s	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
10f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	
11a	Roheisen aller Art . . . . .	782	5 812s	—	401	—	—	—	2 876	—	—	
11b	Luppen von Schweißeisen .	—	38 067s	—	—	—	—	—	—	—	—	
11c	Eisen- und Stahlbruch . . .	—	22 632s	—	536	—	—	—	10 245	—	—	
12a	Eisen und Stahl in Stäben	2	392	—	14	—	—	—	374	—	—	
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	361	—	11	—	—	—	3	—	2	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	199	—	—	—	198	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	561	—	—	—	—	—	—	671	—	—	
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	—	—	—	—	—	—	47	—	—	
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	244	192s	—	253	—	—	—	742	—	—	
17	Eiserne Röhren u. Säulen .	147s	1 193	—	—	—	—	—	58	—	—	
18	Eisen- und Stahlraht . . . .	62s	32	—	—	—	—	—	84	—	—	
19a	Eisen- und Stahlwaren . . .	21s	300s	—	4	—	—	5	233	—	—	
19b	Unedle Met., Waren daraus	49	1 026s	—	428	—	—	—	174	—	—	
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	—	5 287s	—	—	—	—	—	3 762	—	—	
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel .	—	87	—	11	—	—	800	—	—	—	
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	10	—	—	—	—	—	720	
21c	Farberden, Graphit . . . . .	1	397	—	171	—	—	6	1	—	—	
21d	Sonstige Erden, Traß . . . .	—	10	—	6	—	—	—	—	—	—	
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze .	—	—	—	361	—	—	—	—	—	—	
22a2	Zinkerze . . . . .	—	—	—	2 150	—	—	—	—	—	—	
22b	Kupfererze, Kupferstein . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22c	Manganerze, Braunstein . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22d	Schwefelkies . . . . .	130	—	—	2 784	—	—	—	—	—	—	
22e	Andere Erze . . . . .	390	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	2 737	—	—	—	—	—	279	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	122	—	—	—	—	—	50	177	—	—	
24	Fische und Schattiere . . . .	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg .	13	147	—	3	—	—	—	22	—	—	
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	—	5 323	—	1 693	—	—	—	1	—	—	
27	Garne und Twiste . . . . .	69s	69s	—	436	—	—	—	12	—	—	
28a	Weizen und Spelz . . . . .	1676	11 856	—	1 974	—	—	—	—	—	—	
28b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	99	—	—	
28c	Hafer . . . . .	3043s	1 407	530	3 203	—	—	22	99	—	—	
28d	Gerste . . . . .	—	6 345	—	1 669	—	—	46	296	—	—	
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	14	26	—	—	—	—	—	—	—	—	
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	228s	—	1 002	—	—	—	—	—	—	
28g	Malz . . . . .	—	15	—	—	—	—	10	452	—	—	
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	31	21	—	257	—	—	—	16	—	—	
28i	Andere Sämereien . . . . .	13s	7s	—	31	—	—	—	56	—	—	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	114s	—	3	—	—	—	89	—	—	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz .	66s	276	—	19	—	—	—	59	—	5	
31a	Telegraphenstangen . . . . .	—	35	—	2 459	—	—	13	498	—	112	
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	—	2 329	—	773	—	—	—	—	130	3207	
31c	Grubenholz . . . . .	—	—	—	154	—	1397	—	—	—	—	
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31e1	Europäisches Holz Nutzholz	—	644	—	6	—	—	—	—	—	—	
31e2		(unbearb. oder in  hart	—	461	—	215	—	—	—	54	—	—
31e3		Querricht.bearb.  weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31f1		in Längsrichtung  hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31f2		beschlagen . . .  weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31g1	in Längsrichtung  hart	21	55	—	85	—	—	—	135	—	—	
31g2	gesägt . . . . .  weich	—	28 308	—	21 440	—	—	—	191 136	—	—	
31h	Korb- und Floßweiden . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31i	Brennholz, Reisig, Späne . .	—	12s	—	1 258	—	—	—	—	—	—	
31k	Außereurop., Erika, Zedern	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31l	Hölzer (Andere Hölzer)	438s	—	—	106	—	—	—	—	—	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	58	10	—	1 637	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen . . . . .	—	19s	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute . . . . .	0s	3s	—	—	—	—	—	—	—	2	

6 Mannheim		7 Ludwigshafen		8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen										
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Rhein		Neckar								
13	457									1
1 170	5 270		101	301						2
1	8 067			156		766s		1	73s	3
1 922	650	565	20	1 386s						4
3 818	230	2 677	55s	102			2s			5
										6a
784	643									6b
3 271	100 130		540	106			3s			7a
	368						1s			7b
3 065	22 159	155	748s	43 963	138	266s	123s	1755s		8
80	45		60s	3			4			9
73	921				300	1 941s				10a
	720			44 219						10b
293	557	11		800						10c
12	1 022			60						10d
422										10e
1	1 010	1		2 911s		6 060		80		10f
1 529	4 488	6		3 290s				0s		11a
115	2 690			42 268s						11b
14	4 668			95 416s		852s				11c
1 346	3 067		141s	41 350		136s				12a
493	577	2	39	2 299		3s				12b
261	979	411	31s	19 125		125s				13
	323			7 641						14
2 814	482		621s	27		83		4		15
159	4 880			632s	2					16a
302	5 200		4s	1 029	11	78s				16b
2 387	1 702		197	10 682s		4 157s				17
389	6 030		53	25 055s				1	0s	18
868	5 557	16	40	1 166s	7	10	1s	8s	0s	19a
1 038	2 576		127	280s					2	19b
	223	3		36 636s						20
813	319	179	50s	28 621s	0s	12 424s				21a
300	1 011	4	112	31 875		7 214				21b
91	410	15		1s	20	208		33s		21c
466	882	1		64	1					21d
		5		34						22a1
12				1 458						22a2
								929		22b
1				472						22c
	41 253			79 914		9 370		1843		22d
										22e
	34			42						22f
576	187									23
77	26	1	1							24
597	301		29s	0s	2					25
17	3 551			1 342		0s				26
287	3 472	21		1 178s				1s		27
49 746	10 574	1 303	19 565	2 020	150	4s				28a
965	185	771	211	181s						28b
13 591	1 010	2 673	5 238s	61s	200			202s		28c
2 996	10 920	772	721	4 434s	1022s	16 939s		2039s	200	28d
627	160	517	141	32						28e
7 788	8 129	800	2 219s	677s						28f
	774	329	10	757s		331		235	207	28g
8 113	3 741	27 932	937s	1 359s						28h
72	269	28		1						28i
23	3 003	4	1	118		4s		13		29
601	3 952	116	3s	172s	55	901s		2		30
45	1 108									31a
				1 663s						31b
40	2 921									31c
										31d
69	734			225						31e1
105	5 437		103	52s					10	31e2
										31f1
	249									31f2
142	937			11s						31g1
393	14 829	2		429s		3				31g2
										31h
	15			14						31i
128	193	1	29s							31k
998	1 030	75	116s	11s						31l
1 471	22 921		161	590s		6				32
	233			1						33
775	2	1 115		17s						34

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	142 <sup>s</sup>	80	—	10	—	—	—	3	—	—
36	Kalk, gebrannter . . . . .	125 <sup>s</sup>	836	—	45	—	—	—	—	—	—
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	5 <sup>s</sup>	1	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	259 <sup>s</sup>	—	20	—	—	20	882	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	160	267	—	17	—	—	136	2 427	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	40	—	—	—	—	25	462	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	3 262 <sup>s</sup>	—	10	—	—	—	161	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	295 <sup>s</sup>	—	57	—	—	4	21	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	16 <sup>s</sup>	69 <sup>s</sup>	—	3	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	577	—	23	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg	740	1 589 <sup>s</sup>	—	436	—	—	13	428	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	110	—	—	—	533	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	83 <sup>s</sup>	2 177	—	3 612	—	—	23	7 101	—	1
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	250	40	—	38	—	—	6	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	21	—	—	—	—	—	188	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	12	20	—	650	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	11	—	—	—	—	—	—	—	—	3 508
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	108	18 <sup>s</sup>	—	—	—	—	—	14	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	7	—	—	—	—	—	3	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	130	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 a	Soda, rohe, kalzinierte . . . .	—	21 084 <sup>s</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
55 b	Soda, kaustische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntwein, Essig	—	18	—	2	—	—	—	1 065	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	143 <sup>s</sup>	778	—	10	—	—	—	5	—	—
58 a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 b	Andere Steine, bearbeitet . . .	—	847 <sup>s</sup>	—	205	—	—	—	15	—	—
59 a	Gebrannte Mauersteine . . . .	—	18 <sup>s</sup>	—	141	—	—	—	25	—	2 479
59 b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	110 <sup>s</sup>	—	136	—	—	—	1 486	—	—
59 c	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	—	188	—	9 189	—	—	42	341	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	4 038 <sup>s</sup>	—	290	790	140	—	4593	—	—	1 315
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	50	—	150	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	197 <sup>s</sup>	388 <sup>s</sup>	—	174	—	—	—	12	—	19
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	71 <sup>s</sup>	2 203 <sup>s</sup>	—	4 753	—	—	—	563	—	—
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	1 412 <sup>s</sup>	—	163	—	—	—	314	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	1 207 <sup>s</sup>	—	41	—	—	—	50	—	—
66	Wolle . . . . .	27	233	—	—	—	—	—	21	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	15	—	74	—	—	—	16	—	38
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	3	28	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter)	0 <sup>s</sup>	877	—	—	—	—	—	1	—	8
70 a	Umschließungen, gebraucht	21 <sup>s</sup>	214	—	33	—	—	13	43	—	—
70 b	Farben . . . . .	5 <sup>s</sup>	26	—	30	—	—	—	17	—	—
70 c	Holzwaren und Möbel . . . . .	62 <sup>s</sup>	28 <sup>s</sup>	—	54	—	—	—	151	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	330	1 500	—	323	—	—	11	530	—	—
Summe der Güter-Abfuhr		19 417	244 855	820	74 757	190	1397	6055	232 703	130	12 326 <sup>s</sup>
Darunter Floßverkehr:											
Harte Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Brennholzscheite . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Brennholzscheite . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe des Floßholzes		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vieh:											
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Nummer	Güterverzeichnis	11 Weisenau		12 Gustavsburg		13 Mainz		14 Biebrich		15 Schlierstein		16 Budenheim	
		Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	171	—	2s	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	1s	4s	—	3	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	84	95	9 306s	3	637	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	—	—	—	23s	1	351	—	318	—	—	—	—
5	Borke, Loh, Gerbstoffe	—	—	—	136	0s	131	—	—	—	—	—	—
6a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	25	—	90	—	—	—	—	—	—
7a	Zement	4846	58 688	—	7 254s	107 958	98 007s	1	—	—	—	—	6045
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	1s	—	1	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	4 055	315s	8 606s	22	769	—	—	—	25s 246
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—
10a	Tierischer Dünger	—	—	—	1 370	707s	7	—	—	—	3 194	—	—
10b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10c	Chilesalpeter	—	—	—	150	5	0s	—	4	—	—	—	—
10d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	1	3s	—	—	—	—	—	—
10e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	14 845s	4 998	—	55	—	—	—	—
10f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	802s	1 307s	202	—	34	—	—	—	—
11a	Roheisen aller Art	—	—	—	65	—	2s	—	—	—	—	—	—
11b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	1s	—	—	—	—	—	—
11c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	4 766	—	69	—	87	—	—	—	—
12a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	153s	15 781s	56s	82s	—	21	—	—	—	—
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	1s	16	1	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	1s	1s	—	—	—	—	—	—	—
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	—	133s	467s	—	54s	—	—	—	—	—	—
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	—	—	—	490s	2s	68s	—	38	—	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	959s	13s	18	—	38	—	—	—	—
18	Eisen- und Stahl Draht	—	—	—	1	3	2s	—	2	—	—	—	—
19a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	4s	160s	96s	282	1	11	—	—	—	—
19b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	233	27s	669	2	57	—	—	—	—
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	10	—	14 582	—	—	—	—	—	—
21b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	312	—	51s	—	—	—	—	—	—
21c	Farberden, Graphit	—	—	—	228	27	1 060	—	1	—	—	—	—
21d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	10	5	730	—	6	—	—	—	—
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22a2	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	61	—	—	—	—	—	—	—	—
22c	Manganerze, Braunstein	—	—	10	39s	—	—	—	—	—	—	—	—
22d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	27 001s	—	—	—	—	—	—
22e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	44	—	—	—	5	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schattiere	—	—	—	—	21	1	—	3	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	31s	1	3s	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch, auch Speck	—	—	—	10	31s	204s	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	—	122s	3	13s	—	1	—	—	—	—
28a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	1 114s	—	—	—	—	—	—	—
28b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28c	Hafer	—	—	—	—	—	117s	—	—	—	—	—	—
28d	Gerste	—	—	—	100	60	2 560s	—	—	—	—	—	—
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	—	—	—	—	15	683s	—	—	—	—	—	—
28f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—
28g	Malz	—	—	—	438	4	184	—	—	—	—	—	—
28h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	597s	163	—	—	—	—	—	—
28i	Andere Sämereien	—	—	—	26s	7	147s	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	942	6s	112	6	7	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	300s	48	81s	2	281	—	—	—	—
31a	Telegraphenstangen	—	—	—	241	—	—	—	—	—	—	—	—
31b	Eisenbahnschwellen	—	—	720	420	—	—	—	—	—	—	—	—
31c	Grubenholz	—	—	—	2 020s	—	—	—	—	—	—	—	—
31d	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31e1	Europäisches Holz (unbearb. oder in	—	—	—	212s	—	2 501	—	1	60	2 023	—	—
31e2	Querricht. bearb.   weich	—	—	30	851s	400	175 659s	—	—	1389.	29 859	—	—
31f1	in Längsrichtung   hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31f2	beschlagen . .   weich	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—
31g1	in Längsrichtung   hart	—	—	—	—	—	1s	—	18	—	—	—	—
31g2	gesägt . . .   weich	—	—	—	650	275s	1 326	—	12	—	—	—	—
31h	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	70	—	—	—
31i	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31k	Außereurop.   Erika, Zedern	—	—	—	—	38s	—	—	—	—	—	—	—
31l	Hölzer   Andere Hölzer	—	—	—	35s	—	75	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	332	1s	30s	—	1	—	—	—	—
33	Hopfen	—	—	—	2s	3	60	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1
15	54s	—	—	110	140	—	—	58	22	—	—	35	28	2
—	—	46	—	—	—	—	—	3	4	—	—	308	67	3
—	0s	21	1 012	8	44	—	—	—	—	—	—	4232	2 180	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	349	—	5
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 985	—	—	—	6a
3631	2	15	—	7	1	600	10 073	—	6	702 652	40 278	—	304	6b
—	5s	220	136	699	55	62	—	14	35	—	—	4	114	7a
—	1s	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	7b
—	—	9s	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3668	15 818	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	46	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	369	10a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	994	10b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	983	387	10c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	2	10d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1535	455	10e
1	1s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	485	10f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4 131	11a
—	—	—	14	1	109	—	—	—	—	—	—	—	444	11b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	364	11c
88s	17s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3691	4 643	12a
—	4	6	36	9	19	—	—	139	89	—	—	420	6 206	12b
—	—	—	—	1	4	—	—	—	3	—	—	15	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4 224	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1552	—	15
—	—	2	3	3	90	—	—	4	—	—	—	19	133	16a
—	27s	—	8	2	26	—	—	3	6	—	—	355	783	16b
0s	—	—	11	—	13	—	—	1	2	—	—	2863	742	17
—	278	—	6	1	—	—	—	—	10	—	—	1509	717	18
789s	71s	20	95	44	59	—	—	16	80	—	—	1401	1 441	19a
—	19	—	1	2	—	—	—	1	12	—	—	1186	1 022	19b
—	—	171 975	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	14	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2925	638	21a
—	—	—	99	1	13 083	—	—	—	—	407	—	2	1 374	21b
—	—	170	2 052	21	87	—	—	2	6	—	260	558	2 891	21c
—	—	—	—	3	13	—	—	—	—	—	—	11	574	21d
—	—	—	810	—	—	—	—	—	—	—	—	1	772	22a1
—	—	—	818	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 700	22a2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	357	22b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	22	22c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 018	22d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22e
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	588	4 725	22f
29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
—	—	—	1	28	17	—	—	—	2	—	—	37	25	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	671	53	25
—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	—	21	20	26
—	—	—	1	1	28	—	—	—	3	—	—	544	966	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2236	625	28a
—	145s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3717	100	28b
—	5	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	91	—	28c
368	10 133s	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	592	74	28d
—	1s	—	—	23	13	—	—	—	5	—	175	177	22	28e
1s	26s	—	—	—	5	—	—	—	—	—	100	5	—	28f
2s	74s	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	81	219	28g
—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	27	2	28h
—	15	—	—	—	2	—	—	4	7	—	—	90	33	28i
1	2s	5	—	22	41	—	—	20	12	—	—	245	2 318	29
—	12	—	7	6	22	—	—	12	70	—	—	675	1 349	30
—	1 164s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31a
10	4 742s	—	—	—	266	—	—	—	—	—	—	—	—	31b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	31d
258s	163s	—	—	—	5	—	—	—	—	1 215	—	61	312	31e1
—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	3	1	31e2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	31f1
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	152	—	31f2
—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	37	—	31g1
1	—	—	—	6	2	—	—	8	21	—	15	188	6	31g2
527s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31h
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	31i
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	2	31k
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	41	1	31l
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	36	132	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	33
—	—	—	—	—	—	161	27	62	92	—	—	7529	4	34

Nummer	Güterverzeichnis	11 Weisenau		12 Gustavsburg		13 Mainz		14 Biebrich		15 Schierstein		16 Budenheim		
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
		Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	5	105	163s	—	3	—	—	—	—	
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	6s	—	58	—	5	—	—	—	—	
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	629	—	1	—	—	—	—	
38	Knochen . . . . .	—	—	—	19	—	1	—	—	—	—	—	—	
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	26s	—	—	—	—	—	—	
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	211	—	13	—	77	—	—	—	—	
41a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	11	202s	23s	—	—	—	—	—	—	
41b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	1	12s	1s	—	—	—	—	—	—	
41c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	5	11	—	—	—	—	—	—	
41d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	100	16s	21	—	—	—	—	—	—	
42a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	10	3	187s	—	1	—	—	—	—	
42b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	1	115s	1 334	—	19	—	—	—	—	
42d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	1	13	—	1	—	—	—	—	
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	11s	669	401	1 258	64	542	—	10	973s	1 614s	
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	100	200	2	—	—	—	—	—	—	
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	39s	3 284s	299s	3 706s	1	25	—	—	—	—	
46a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	14	131s	1 109s	—	7	—	—	—	—	
46b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	2s	414s	—	—	—	—	—	—	
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	99s	43	—	—	—	—	—	—	
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	7	—	1	348	—	—	—	—	—	
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	4	9s	48s	—	2	—	—	—	—	
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	5	—	11	—	7	—	—	—	—	
52a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	8s	—	—	—	—	—	—	
52b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	1s	3	—	—	—	—	—	—	
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	118s	—	31	—	—	—	—	—	—	
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	246s	11	—	2	—	—	—	—	
55a	Soda, rohe, kalzinierte . . . .	—	—	—	37s	1s	2s	—	2	—	—	—	—	
55b	Soda, kaustische . . . . .	—	—	—	—	—	295	—	—	—	—	—	—	
56	Weingeist, Branntwein, Essig	—	—	—	54	5s	138s	4	24	—	—	—	—	
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	64	3s	9	—	1	—	—	—	—	
58a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
58b	Andere Steine, bearbeitet . .	—	—	—	391	—	9s	—	5	—	—	—	—	
59a	Gebrannte Mauersteine . . . .	—	—	—	178s	877	1 975	—	45	6934	4 345	—	570s	
59b	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	40	81s	1s	16	—	—	—	—	—	180 810	
59c	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	0s	—	—	—	—	—	—	
59d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	—	—	2	6 143	4s	70s	—	—	—	—	—	—	
60a	Steinkohlen . . . . .	190	—	—	789	1 682s	35	—	1	—	—	—	—	
60b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	—	
60c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	256	42s	15	6	—	—	—	—	
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	7	94s	295s	7	177	—	—	—	—	
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	232s	—	10	—	—	—	—	
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	—	27	5 140s	33	—	—	—	—	—	—	—	
64a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	13s	0s	—	—	—	—	—	—	
64b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
65	Wein . . . . .	—	—	15	171	236	4 701	64	1 194	—	—	43	—	
66	Wolle . . . . .	—	—	—	530	0s	5	—	5	—	—	—	—	
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	50	—	2	—	—	—	—	—	—	
68a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	8	66s	1	—	—	—	—	
68b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	93s	99s	750s	—	—	—	—	—	—	
70a	Umschließungen, gebraucht . .	—	—	—	—	30	132s	1	72	—	—	—	—	
70b	Farben . . . . .	—	—	8s	4 375	75s	2 527	278	4 141	—	—	—	—	
70c	Holzwaren und Möbel . . . . .	—	—	—	371s	205s	239s	5	240	—	—	—	—	
70d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	1	3 879s	620	8 252	50	1 928	—	136	—	—	
<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>		<b>5036</b>	<b>58 688</b>	<b>1196</b>	<b>71 711</b>	<b>134 040</b>	<b>379 288</b>	<b>860</b>	<b>10 958</b>	<b>8453</b>	<b>39 610</b>	<b>999</b>	<b>189 322</b>	
Darunter Floßverkehr:														
Harte Stämme . . . . .														
Harte Schnittware . . . . .														
Harte Brennholzscheite . . . .														
Weiche Stämme . . . . .														
Weiche Schnittware . . . . .														
Weiche Brennholzscheite . . . .														
<b>Summe des Floßholzes</b>						<b>35</b>	<b>360</b>	<b>178 545</b>			<b>1389</b>	<b>31 882</b>		
Vieh:														
72	Pferde, Esel, Mantiere													
73	Rindvieh (auch Kälber)													
74	Schafe (auch Lämmer)													
75	Schweine (auch Ferkel)													
76	Geflügel u. sonstig. Vieh													



Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28			
		Mülheim		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf			
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal		
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—		
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	1	—	—	—	—	—	60	245	241		
3	Bier . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	143	514		
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	3569	3 191	15	—	—	—	—	—	29	699		
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	14	—	—	—	—	—	—	—	13	9		
6a	Braunkohlen, rohe . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6b	Braunkohlenbriketts . . . .	—	—	—	—	—	—	5405	890	—	—		
7a	Zement . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	248	18		
7b	Steine, Platten von Zement	—	82	—	—	—	—	—	—	2	1		
8	Chemikalien und Drogen . .	1324	3 873	915	11 420	102	2392	—	504	1 964	2 747		
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	41	9	—	—	—	—	—	—	3	133		
10a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	102	3	103		
10b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6613	—	—		
10c	Chilesalpeter . . . . .	1268	1 570	—	—	—	—	—	—	1	—		
10d	Kalialze zum Düngen . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1		
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1060	—	—		
10f	Andere künstl. Düngemittel	1	40	—	—	—	—	—	325	—	75		
11a	Roheisen aller Art . . . . .	280	9 576	—	—	—	—	—	—	1	35		
11b	Luppen von Schweißeisen . .	—	1 557	—	—	—	—	—	—	91	160		
11c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	—	15	—	—	—	—	—	—	235	21		
12a	Eisen- und Stahl in Stäben	374	6 371	—	—	74	138	—	646	249	4 419		
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	131	706	—	—	—	—	—	801	1 023	26 569		
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	241	—	—	3	—	—	—	11	24		
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	8 170	—	—	—	—	63	3621	—	—		
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	98	—	—	23	—	—	—	795	517		
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	—	4	—	—	19	—	75	58	582		
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	4	1 000	—	—	—	4	2522	4777	22	984		
17	Eiserne Röhren u. Säulen . .	41	597	—	—	243	126	—	—	11 205	21 615		
18	Eisen- und Stahlraht . . . .	1492	21 233	—	—	—	—	—	—	1 552	3 527		
19a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	1109	4 398	5	—	37	76	29	245	2 307	12 369		
19b	Unedle Met., Waren daraus	328	1 723	—	—	—	—	—	—	179	428		
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	1	53	—	—	—	—	—	—	—	1		
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel . .	—	18	—	—	—	—	580	1240	3	254		
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	275	—	—	129	—	—	—	7	94		
21c	Farberden, Graphit . . . . .	32	841	—	—	—	—	—	—	7	319		
21d	Sonstige Erden, Traß . . . .	1	53	—	—	—	—	—	—	25	114		
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
22a2	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
22b	Kupfererze, Kupferstein . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
22c	Manganerze, Braunstein . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4		
22d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	63 956	—	—	—	—	—	—		
22e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6		
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	5	—	—	—	—	—	—	26	339		
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	7	18		
24	Fische und Schattiere . . . .	—	8	—	—	—	—	—	—	40	15		
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	18	6		
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	187	267		
27	Garne und Twiste . . . . .	2	15	—	—	—	—	72	3856	—	—		
28a	Weizen und Spelz . . . . .	30	—	—	—	—	—	225	206	—	—		
28b	Roggen . . . . .	205	—	—	—	—	—	—	—	11	150		
28c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14		
28d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	240	—	—	79		
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	—	3	—	—	—	—	—	—	47	56		
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—		
28g	Malz . . . . .	—	15	—	—	—	—	25	—	132	47		
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	200	111	18	80		
28i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	—	43	—	120	31		
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	2	—	—	—	15	100	—	214	8 097		
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . .	8	12	—	—	—	—	—	—	126	294		
31a	Telegraphenstangen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53		
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
31c	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
31e1	Europäisches Holz Nutzholz	unbearb. oder in Querricht. bearb.	hart	—	—	—	—	—	—	—	58	—	
31e2			weich	1	10	—	—	—	—	—	12	22	
31f1			in Längsrichtung	hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31f2			beschlagen . . . . .	weich	—	—	—	—	—	—	—	79	502
31g1			in Längsrichtung	hart	—	—	—	—	—	—	—	2	9
31g2	gesägt . . . . .	weich	33	—	—	7	9	—	14	—	—		
31h	Korb- und Floßweiden . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
31i	Brennholz, Reisig, Späne . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
31k	Außereurop. (Erika, Zedern	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1		
31l	Hölzer (Andere Hölzer	—	—	—	—	—	—	—	—	11	3		
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	9	—	—	—	—	10	370	286	331		
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
34	Jute . . . . .	—	1	—	—	—	—	6	—	—	10		

29 Grefeld		30 Uerdingen		31 Rheinhausen		32 Duisburg		33 Homberg <sup>1)</sup>		34 Alsum mit Schweigern		Nummer
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhafen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	342 <sub>s</sub>	59	—	—	—	—	2
5	1	5	—	—	—	89 <sub>s</sub>	138	—	—	—	—	3
82	—	24	51	—	—	250	274	—	—	—	—	4
8	—	—	—	—	—	52	5	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6b
—	1	—	1	3 107	—	19 250	16 187	—	—	—	—	7a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7b
64	113	1326	2482	—	—	4 056 <sub>s</sub>	3 913 <sub>s</sub>	—	—	—	—	8
21	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	9
2000	665	—	—	—	—	—	113	—	—	—	—	10a
—	—	—	—	—	—	—	66 224	—	—	1 200	27 530	10b
200	—	—	—	—	—	—	521	—	—	—	—	10c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10d
1850	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	10e
6713	2389	51	5	—	40	648	55 858	—	—	5 080	1 410	10f
—	—	—	7	12 456	4 204	57 032 <sub>s</sub>	35 157 <sub>s</sub>	—	—	46 245	16 700	11a
—	360	—	—	389	19 776	3 219	79 221 <sub>s</sub>	—	—	—	—	11b
—	—	6	1	—	—	485	1 977	—	—	304	—	11c
1	9	—	1	1 873	31 703	18 038	114 126 <sub>s</sub>	—	—	3 437	138 830	12a
—	—	—	2	—	14	13 359	166 861 <sub>s</sub>	—	—	—	388	12b
1	81	—	—	2 975	40 641	11 072	122 474 <sub>s</sub>	—	—	—	16 338	13
—	—	—	—	134	5 357	329	2 226	—	—	—	16 842	14
—	—	—	201	—	—	16 899 <sub>s</sub>	22 071 <sub>s</sub>	—	—	—	—	15
2	—	—	—	—	—	130	1 130	—	—	—	—	16a
4	2	2	21	—	—	26	537 <sub>s</sub>	—	—	—	—	16b
—	—	—	—	—	476	11 646	19 083	—	—	84	5	17
11	—	—	—	—	4 099	1 235 <sub>s</sub>	15 613 <sub>s</sub>	—	—	—	5	18
6	311	—	10	—	—	1 164 <sub>s</sub>	4 112 <sub>s</sub>	—	—	—	—	19a
4	—	30	4	—	—	603	1 769 <sub>s</sub>	—	—	—	—	19b
—	—	—	—	1 158	—	21 997	18 910	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	—	8 138	571	—	—	754	—	21a
—	—	—	—	—	—	12 <sub>s</sub>	77 <sub>s</sub>	—	113	—	—	21b
—	13	—	16	—	—	5	90	—	—	—	—	21c
—	—	12	35	—	—	131	938	—	20	—	—	21d
—	—	—	—	—	—	—	116	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	431	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22c
—	—	—	—	—	—	850	6 178	—	28 356	—	—	22d
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	22e
—	61	—	—	—	—	2 123	2 046	—	—	—	—	22f
—	4	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	23
11	2	10	—	—	—	11	32 <sub>s</sub>	—	—	—	—	24
6	8	—	—	—	—	128	—	—	—	—	—	25
2	—	—	—	—	—	6	4 <sub>s</sub>	—	—	—	—	26
6	1	3	3	—	—	24	5 <sub>s</sub>	—	—	—	—	27
—	150	—	—	—	—	3 768	3 965	—	—	—	—	28a
790	553	—	—	—	—	2 620	3 024 <sub>s</sub>	—	—	—	—	28b
—	200	—	—	—	—	4 462	1 066	—	—	—	—	28c
—	—	59	—	—	—	1 366	1 580	—	—	—	—	28d
2	—	—	—	—	—	18	18	—	—	—	—	28e
—	—	—	—	—	—	1 319	20	—	—	—	—	28f
—	—	—	—	—	—	100	2	—	—	—	—	28g
—	733	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	28h
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28i
1	—	—	—	—	—	41	146	—	—	—	—	29
11	—	8	14	—	—	470 <sub>s</sub>	918 <sub>s</sub>	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	—	85	128	—	—	—	—	31a
—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	31b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31d
—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	31e
—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	31e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31f
—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	31f
—	—	—	—	—	—	7	68	—	—	—	—	31g
—	—	—	47	—	—	168 <sub>s</sub>	313	—	—	—	—	31g
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	31h
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	31i
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31k
—	—	—	—	—	—	230	217	—	—	—	—	31l
—	—	—	—	—	—	58	367	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	3 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	34

<sup>1)</sup> Zeche Rheinpreußen und Essener Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	24 Mülheim		25 Leverkusen		26 Reisholz		27 Neuh		28 Düsseldorf	
		Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen									
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . .	—	—	—	—	—	—	—	4	553	345
36	Kalk, gebrannter . . . .	—	94	—	—	—	—	—	—	6	5 816
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	29	18
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	42	—	—	—	—	—	94	52	458
41a	Weizenmehl . . . . .	15 177	2 035	—	—	—	—	8 595	2 022	31 195	6 161
41b	Roggenmehl . . . . .	257	583	—	—	—	—	40	—	28	100
41c	Kleie . . . . .	59	8	—	—	583	—	—	—	10	30
41d	Anderere Müllereierzeugnisse	3	—	—	—	652	1 475	—	—	15	157
42a	Obst und Beeren . . . . .	—	2	—	—	—	—	—	—	68	46
42b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42c	Küchengewächse, Gemüse	1	1	—	—	—	—	—	1	7	17
42d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3	51
43	Öle, Fette, Tran und Talg	102	89	—	—	76	31	1 499	5 182	2 587	1 286
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	15	850	1 336	13 165	—	716
45	Papier und Pappe . . . . .	523	3 381	—	—	1 588	480	—	—	6 418	17 793
46a	Erdöl u. andere Mineralöle	41	32	—	—	10 339	3 169	—	—	159	1 850
46b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	11	—	20	190	—	—	—	269	137
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	162	100
48	Röhren von Ton u. Zement	—	325	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	1	11	—	—	—	—	—	—	49	14
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1
52b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	1449	—	—	—	—	1	1
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	2548	214	—	—	—	—	—	16
55a	Soda, rohe, kalzinierte . . .	1	11	—	—	2 765	3 382	—	—	74	26
55b	Soda, kaustische . . . . .	—	223	—	—	—	—	—	—	162	3
56	Weingeist, Branntwein, Essig	1	6	—	—	—	—	—	—	327	301
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4	61
58a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	—	—	7	15
58b	Anderere Steine, bearbeitet .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
59a	Gebrannte Mauersteine . . . .	2	9 056	—	—	—	—	—	—	—	255
59b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	690	—	—	—	—	—	—	—	149
59c	Pflastersteine aller Art . . . .	—	3 998	—	—	—	—	—	—	—	—
59d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	29	1 549	—	—	—	—	—	—	70	619
60a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	166 037	5 265	535	4 328
60b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	9 092	—	—	—
60c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	—	—	13 645	148	—	10
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	1	13	—	—	—	—	—	—	12	1
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	55	18	—	—	—	—	—	—	79	218
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	10	—	—	—	—	—	—	30	248
64a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	205
65	Wein . . . . .	5	17	—	—	—	—	—	—	61	127
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	12	6	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	214	797	—	—	—	—	—	—	255	187
68a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	596	—
68b	Verbrauchszucker . . . . .	98	1	—	—	—	—	—	—	26	23
69	Stückgüter (Sammelgüter)	2 161	935	—	—	—	—	—	1	107	12
70a	Umschließungen, gebraucht .	55	71	59	—	8	—	—	93	1 123	600
70b	Farben . . . . .	890	8 861	1406	14 802	6	—	—	—	591	2 380
70c	Holzwaren und Möbel . . . . .	1	137	—	—	4	—	—	—	59	202
70d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70e	Sonstige Güter . . . . .	182	992	—	—	4 455	5 258	—	6	7 090	6 404
<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>		<b>30 152</b>	<b>99 520</b>	<b>4952</b>	<b>91 861</b>	<b>21 299</b>	<b>17 425</b>	<b>209 766</b>	<b>51 695</b>	<b>75 001</b>	<b>138 448</b>
<b>Darunter Floßverkehr:</b>											
Harte Stämme . . . . .											
Harte Schnittware . . . . .											
Harte Brennholzscheite . . . . .											
Weiche Stämme . . . . .											
Weiche Schnittware . . . . .											
Weiche Brennholzscheite . . . . .											
<b>Summe des Floßholzes</b>											
<b>Vieh:</b>											
72	Pferde, Esel, Maultiere										
73	Rindvieh (auch Kälber)										
74	Schafe (auch Lämmer)										
75	Schweine (auch Ferkel)										
76	Geflügel u. sonstig. Vieh										

Die Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen

29		30		31		32		33		34		Nummer
Crefeld		Uerdingen		Rheinhausen		Duisburg		Homburg <sup>1)</sup>		Alsum mit Schweglern		
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
41 431	46	4 945	831	—	—	8	56 <sub>6</sub>	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	681	—	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	4	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	39
1	5	—	—	—	—	8	120	—	—	—	—	40
8 469	3 684	1 172	116	—	—	915	655	—	216	—	—	41 a
1 395	50	—	—	—	—	1 352 <sub>2</sub>	727	—	10	—	—	41 b
220	—	—	—	—	—	3 802 <sub>2</sub>	200	—	—	—	—	41 c
1	60	213	11	—	—	203	50 <sub>6</sub>	—	1 160	—	—	41 d
1	—	—	—	—	—	19	2 <sub>2</sub>	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	—	—	—	—	—	19 <sub>6</sub>	13	—	—	—	—	42 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 d
1 367	213	6 057	661	—	—	3 116	641 <sub>6</sub>	—	—	—	—	43
—	—	1 175	2 698	—	—	2 025	1 219	—	—	—	—	44
1 510	494	130	345	—	—	310	1 082	—	—	—	—	45
—	4	—	—	—	—	1 404	1 389	—	—	—	—	46 a
7	—	72	6	—	—	18 139 <sub>6</sub>	25 680	—	—	—	—	46 b
—	—	—	—	—	—	498	202	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	5 <sub>6</sub>	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
2	1	18	21	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	—	—	1 141	—	—	—	—	52 a
—	—	—	11	—	—	163	4 895	—	—	—	—	52 b
—	2	—	—	—	—	—	630 <sub>6</sub>	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	10 212	—	—	—	—	54
1	—	—	—	—	—	378 <sub>6</sub>	4 003 <sub>6</sub>	—	—	—	—	55 a
—	—	—	—	—	—	97 <sub>6</sub>	785	—	—	—	—	55 b
59	21	9	47	—	—	10 <sub>6</sub>	23	—	—	—	—	56
7	3	—	2	—	—	790	12 <sub>6</sub>	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 a
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	58 b
—	593	—	—	—	—	2 472	2 813	—	1 383	—	—	59 a
—	—	—	—	—	—	713	9 932	—	—	—	—	59 b
—	—	—	—	—	—	—	641	—	—	—	—	59 c
—	—	—	—	—	—	11	5 689	—	938	—	—	59 d
—	2 433	16	—	—	—	6 211 912 <sub>6</sub>	7 077 150	452 197	721 920	436 595	619 593	60 a
—	—	—	—	—	—	3 276	306 006	—	—	—	—	60 b
—	—	—	—	—	—	369 213	142 933	32 781	4 465	3 932	100	60 c
—	1	—	1	—	—	256	24 <sub>6</sub>	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	22 634 <sub>6</sub>	59 122 <sub>6</sub>	3 229	—	—	—	62
1	—	—	—	—	—	1 <sub>6</sub>	25	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	1	2	—	—	—	27	—	—	—	—	64 b
—	—	1	17	—	—	47 <sub>6</sub>	105 <sub>6</sub>	—	—	—	—	65
1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	66
12	—	—	—	—	—	2 321	1 145 <sub>6</sub>	—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	—	1 702	—	—	—	—	—	68 a
929	165	23 067	1 691	—	—	1	0 <sub>6</sub>	—	—	—	—	68 b
1	2	61	5	—	—	112 <sub>6</sub>	63	—	—	—	—	69
84	12	47	10	—	—	276 <sub>6</sub>	1 397 <sub>6</sub>	—	—	—	—	70 a
24	39	958	612	—	—	1 253	4 504 <sub>6</sub>	—	—	—	—	70 b
3	2	1	—	—	—	55 <sub>6</sub>	26 <sub>6</sub>	—	—	—	—	70 c
—	—	—	—	—	—	—	0 <sub>6</sub>	—	—	—	—	70 d
208	376	1 491	1 549	—	—	2 012 <sub>6</sub>	1 081	—	—	—	—	70 e
26 515	13 867	39 799	11 587	22 092	106 310	6 860 537	8 495 062	488 207	758 581	497 631	837 751	

1) Zeche Rheinpreußen und Essener Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	35 Walsum		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Abfuhr in den deutschen Rheinhäfen (Spalte 1—37)			
		Abfuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal		Berg	Tal	zusammen	
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	8	1	18	696s	714s	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	115	187	2	2 027	6 325s	8 352s	
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	16	—	3	850s	20 694s	21 545s	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	—	—	—	—	—	—	4	11 405s	9 404s	20 810	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	—	—	—	—	—	—	5	7 418	1 808s	9 226s	
6a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	6a	7 985	—	7 985	
6b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	6b	703 871	42 230	751 101	
7a	Zement . . . . .	—	—	—	—	—	—	7a	143 480	306 712s	450 192s	
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7b	2	1 595	1 597	
8	Chemikalien und Drogen . .	—	—	—	—	35	1	8	18 721	131 479s	150 200s	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	3	9	238s	249	487s	
10a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	10a	3 093	9 202	12 295	
10b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	10b	1 200	146 300	147 500	
10c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	—	—	—	10c	3 312	3 471s	6 783s	
10d	Kalisalze zum Düngen . . . .	—	—	—	—	—	—	10d	34	119 104s	119 138s	
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	10e	22 010	6 165	28 175	
10f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10f	13 806s	71 743s	85 550	
11a	Roheisen aller Art . . . . .	4 512	12 816	—	—	—	—	11a	122 846s	99 685s	222 532	
11b	Luppen von Schweißisen . . .	—	7 895	—	—	—	—	11b	3 814	192 441	196 255	
11c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	—	—	—	—	—	—	11c	1 062	141 668	142 730	
12a	Eisen und Stahl in Stäben	4 350	21 055	—	—	8	10	12a	34 037	383 318	417 355	
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	467	29 003	—	—	—	1	12b	15 937s	233 831	249 768s	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	593	38 042	—	—	—	—	13	15 373s	238 471	253 844s	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	4 852	—	—	—	—	14	528	53 256	53 784	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	2 646	1 654	—	—	—	—	15	25 913s	25 810	51 723s	
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	2	—	—	—	—	16a	516s	8 115s	8 632	
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	67	—	—	—	—	5	16b	3 571	16 273	19 844	
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	—	—	—	17	28 828s	61 478s	90 307	
18	Eisen- und Stahldraht . . . .	52	10 488	—	—	5	43	18	6 365	87 228	93 593	
19a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	1 187	10	—	—	11	66	19a	9 187s	31 079	40 266s	
19b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	19b	3 574s	10 424s	13 999	
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	20	23 201	236 874	260 075	
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	—	—	—	—	—	—	21a	14 650	58 778	73 428	
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	3	21b	567s	56 574	57 141s	
21c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	—	—	3	21c	955	8 829	9 784	
21d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	21d	656	3 455	4 111	
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	22a1	6	2 093	2 099	
22a2	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22a2	12	6 557	6 569	
22b	Kupfererze, Kupferstein . . . .	—	—	—	—	—	—	22b	—	1 347	1 347	
22c	Manganerze, Braunstein . . . .	—	—	—	—	—	—	22c	16	549s	565s	
22d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	22d	980	261 673s	262 653s	
22e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22e	385	8	393	
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	22f	2 738	10 275	13 013	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	777	462	1 239	
24	Fische und Schalthiere . . . .	—	—	—	—	1	—	24	205	141s	346s	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	25	1 487s	584s	2 072	
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	—	—	—	—	—	—	26	99s	12 159s	12 259	
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	70	1	27	1 291	10 451s	11 742s	
28a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	28a	79 813s	31 374s	111 188	
28b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	28b	9 290	4 438s	13 728s	
28c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	28c	29 851	8 387s	38 238s	
28d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	28d	8 492s	57 442s	65 935	
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	—	—	—	—	—	1	28e	1 581	1 021	2 602	
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	25	—	28f	12 211	10 188s	22 399s	
28g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	28g	900s	4 368s	5 269	
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	28h	37 857	6 486s	44 343s	
28i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	1	28i	377s	653	1 030s	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	1	2	29	692s	15 030s	15 723	
30	Häute, Felle, Leder, Peiz . . .	—	—	—	—	67	22	30	2 275s	8 768s	11 044	
31a	Telegraphenstangen . . . . .	—	—	—	—	—	—	31a	58	5 670s	5 728s	
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	—	—	—	—	—	—	31b	945	13 529	14 474	
31c	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	31c	440	6 492s	6 932s	
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	31d	17	—	17	
31e1	Europäisches Holz Nutzholz	unbearb. oder in inLängsrichtung   hart	—	—	—	—	—	—	31e1	1 721s	6 827	8 548s
31e2									Querricht. bearb.   weich	2 047	212 644s	214 691s
31f1									inLängsrichtung   hart	11	9	20
31f2									beschlagen .   weich	162	310	472
31g1									inLängsrichtung   hart	287	1 827	2 114
31g2	gesägt . . .   weich	1 610s	258 580s	260 191								
31h	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	11	—	—	—	—	31h	1	1	1	
31i	Brennholz, Reisig, Späne . . .	—	—	—	—	—	—	31i	72	1 303s	1 375s	
31k	Außereurop. Erika, Zedern	—	—	—	—	—	—	31k	263	196	459	
31l	Hölzer   Andere Hölzer	—	—	—	—	—	—	31l	1 910	1 480	3 390	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	32	2 081s	26 738	28 819s	
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	33	6s	327	333s	
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	34	9 651s	159	9 810s	

Nummer	Güterverzeichnis	35		36		37		Nummer	Gesamt-Abfuhr in den deutschen Rheinhäfen (Spalte 1-37)		
		Walsum		Rheinberg		Wesel			Berg	Tal	zusammen
		Abfuhr in Tonnen									
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
35	Kaffee, Kakao, Tee . . .	—	—	—	—	57	3	35	12 341	5 317	17 658
36	Kalk, gebrannter . . .	—	—	—	—	—	—	36	868	8 876	9 744
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	37	461	1 399	1 860
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	38	1 175 <sub>5</sub>	453 <sub>5</sub>	1 629
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	39	—	83 <sub>5</sub>	83 <sub>5</sub>
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	40	700 <sub>5</sub>	18 263	18 963 <sub>5</sub>
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 a	109 681 <sub>5</sub>	90 365	200 046 <sub>5</sub>
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 b	6 649	6 491	13 140
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 c	5 509 <sub>5</sub>	16 913	22 422 <sub>5</sub>
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	1	41 d	6 946	17 716	24 662
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	2	—	42 a	1 150	1 943 <sub>5</sub>	3 093 <sub>5</sub>
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 b	12	1	13
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	42 c	1 081 <sub>5</sub>	5 902 <sub>5</sub>	6 984
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 d	11	180 <sub>5</sub>	191 <sub>5</sub>
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	—	—	1166	40	43	33 588	37 055	70 643
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	44	5 649 <sub>5</sub>	20 568 <sub>5</sub>	26 218
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	—	51	24	45	16 575 <sub>5</sub>	109 433 <sub>5</sub>	126 009
46 a	Frdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	1	46 a	23 749	17 911 <sub>5</sub>	41 660 <sub>5</sub>
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	1	—	—	—	—	—	46 b	18 851 <sub>5</sub>	31 212	50 063 <sub>5</sub>
47	Reis, Reismehl, Salzkleie .	—	—	—	—	4	—	47	3 757 <sub>5</sub>	1 329	5 086 <sub>5</sub>
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	360	354 <sub>5</sub>	714 <sub>5</sub>
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	49	5	3 969	3 974
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	15	—	50	592 <sub>5</sub>	1 040	1 632 <sub>5</sub>
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	51	11	1 <sub>5</sub>	12 <sub>5</sub>
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	52 a	138 <sub>5</sub>	290 688 <sub>5</sub>	290 827
52 b	Bitter- und Glanbersalz . . .	—	—	—	—	2	—	52 b	185	7 508 <sub>5</sub>	7 693 <sub>5</sub>
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	53	66	1 126 <sub>5</sub>	1 192 <sub>5</sub>
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	5	—	54	2 894 <sub>5</sub>	18 516	21 350 <sub>5</sub>
55 a	Soda, rohe kalzinierte . . . .	—	—	2236	2432	4	1	55 a	8 003	47 866 <sub>5</sub>	55 869 <sub>5</sub>
55 b	Soda, kaustische . . . . .	—	—	—	—	—	—	55 b	1 028	3 960 <sub>5</sub>	4 988 <sub>5</sub>
56	Weingeist, Brantwein, Essig	—	—	—	—	—	203	56	1 510 <sub>5</sub>	3 141 <sub>5</sub>	4 652
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	—	—	57	5 430 <sub>5</sub>	1 965	7 395 <sub>5</sub>
58 a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	58 a	16	135 <sub>5</sub>	151 <sub>5</sub>
58 b	Andere Steine, bearbeitet . .	—	—	—	—	—	—	58 b	319	2 734	3 053
59 a	Gebrannte Mauersteine . . . .	—	3	—	—	—	—	59 a	10 689	33 037 <sub>5</sub>	43 726 <sub>5</sub>
59 b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	—	—	59 b	5 304	246 775	252 079
59 c	Pflastersteine aller Art . . . .	839	—	—	—	—	—	59 c	18 561	56 352 <sub>5</sub>	74 913 <sub>5</sub>
59 d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	—	—	—	—	9	—	59 d	1 894 <sub>5</sub>	59 006 <sub>5</sub>	60 901
60 a	Steinkohlen . . . . .	377 628	430 789	—	—	—	932	60 a	7 698 970	8 871 379 <sub>5</sub>	16 570 349 <sub>5</sub>
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	1 992	12	—	—	—	—	60 b	17 458 <sub>5</sub>	307 037	324 495 <sub>5</sub>
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	1 140	442	—	—	—	—	60 c	430 961	148 098	579 059
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	—	1	—	61	5 050	6 122	11 172
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	14	62	29 016 <sub>5</sub>	74 666 <sub>5</sub>	103 683
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	82	63	374 <sub>5</sub>	20 963 <sub>5</sub>	21 338
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	64 a	12	3	15
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	64 b	19 <sub>5</sub>	265 <sub>5</sub>	285
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	1	15	65	2 186	25 155	27 341
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	66	4 296 <sub>5</sub>	1 585	5 881 <sub>5</sub>
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	2	67	7 286	3 395	10 681
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 a	5 277	279	5 556
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 b	29 032	3 371	32 403
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	—	—	—	69	3 580	4 372	7 952
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	—	—	—	—	1	2	70 a	3 900	5 090 <sub>5</sub>	8 990 <sub>5</sub>
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	—	110	107	70 b	8 482 <sub>5</sub>	83 445 <sub>5</sub>	91 928
70 c	Holzwaren und Möbel . . . . .	—	—	—	—	—	2	70 c	2 002 <sub>5</sub>	7 811	9 813 <sub>5</sub>
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	70 d	1	1 <sub>5</sub>	2 <sub>5</sub>
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	—	—	2024	79	70 e	33 079	83 058	116 137
<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>		<b>395 474</b>	<b>557 074</b>	<b>2236</b>	<b>2432</b>	<b>3806</b>	<b>1865</b>		<b>10 055 369</b>	<b>14 630 958<sub>5</sub></b>	<b>24 686 327<sub>5</sub></b>
<b>Darunter Floßverkehr:</b>											
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	4 524	4 524
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—		1 749	210 426	212 175
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	517	517
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
<b>Summe des Floßholzes</b>									<b>1 749</b>	<b>215 467</b>	<b>217 216</b>
<b>Vieh:</b>											
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	72	—	3	3
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	74	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	76	—	1	1

Hafen	Gesamt- Abfahrt	Abfahrt in Tonnen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen																	
		Rotterdam		Amsterdam		Antwerpen		Brüssel		Lüttich		Lobith		Emmerich		Lindenburg		Lindendijk	
1	148	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
2	22 188	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
3	20 210	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
4	40 785	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
5	18 375	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
6	97 957	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
7	19 964	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
8	26 202	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
9	26 825	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
10	301	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
11	170 130	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
12	18 040	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
13	19 110	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
14	27 998	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
15	2 282	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
16	2 388	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
17	2 250	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
18	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
19	289	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
20	12 840	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
21	1 040	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
22	1 905	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
23	2 780	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
24	22 780	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
25	4 407 920	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
26	19 400	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
27	26 274	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
28	19 541	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
29	0 000	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
30	0 775	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
31	81 042	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
32	219 708	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
33	330 113	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
34	1 070	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
35	115 104	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
36	2 210	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
37	27 014	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
38	12 000	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
39	2 510	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
40	2 210	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
41	1 241 020	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
42	190 030	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
43	278 040	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
44	318 912	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
45	37 144	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
46	147 910	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
47	210	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
48	300 227	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
49	2 240	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
50	1 025	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
51	12 040	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
52	2 745	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
53	0 010	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
54	30 370	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
55	241 280	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
56	2 807	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
57	122 000	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
58	22	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
59	2 270	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
60	190 700	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
61	2 000	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
62	1 210	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
63	1 900	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
64	1 900	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
65	20 100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
66	12 000	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

IV<sup>b</sup>.

Übersicht

der

Abfuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin

im Jahr 1914

nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Die Königlich Preußische Zollstelle in Emmerich schreibt den Verkehr in den einzelnen niederländischen und belgischen Häfen (B. Spalte 3—18) nicht an; es ist deshalb in A, Spalte 19 nur die Gesamtabfuhr in diesen Häfen angegeben.



Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Abfuhr in den niederländischen u. belgischen Häfen (B. Sp. 3-18)	Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)							Zusammen (Sp. 26-28)	Gesamt-Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Sp. 19 u. 29)		
			Deutsche Häfen						Englische Häfen			Russische und andere Häfen	
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen					
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
35	Kaffee, Kakao, Tee	57 464s	185s	1 751	11	11	2s	435	2 396	1 039s	—	3 435s	60 900
36	Kalk, gebrannter	130 711	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130 711
37	Kartoffeln	16 445s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 445s
38	Knochen	4 805	—	27	5	—	—	12	44	590	—	634	5 439
39	Knochenkohle	268s	—	—	—	—	—	—	—	10s	—	10s	279
40	Lumpen	3 466	—	10	5	1s	17	2s	36	309s	—	345s	3 811s
41a	Weizenmehl	4 803s	263	645s	43s	50	120	183s	1 305s	—	—	1 305s	6 109
41b	Roggenmehl	44 030	137	2 090	2 496s	3 232s	2 247	2 247	10 460s	—	—	10 460s	54 490s
41c	Kleie	12 847	—	—	—	—	—	—	—	2 115	—	2 115	14 962
41d	Andere Müllereierzeugnisse	4 504s	19	171	114s	—	52s	1 824	2 181	0s	8s	2 190	6 694s
42a	Obst und Beeren	11 538	36s	162s	9	1s	—	537	746s	0s	—	747	12 285
42b	Weintrauben	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
42c	Küchengewächse, Gemüse	6 692s	0s	8s	1	—	1	95	106	75s	0s	182	6 874s
42d	Pflanzen	544	—	—	—	—	—	52	52	—	—	52	596
43	Öle, Fette, Tran und Talg	129 270s	937	2 272s	779	118s	22	8 087	12 216	402	39	12 657	141 927s
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	28 771	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	28 771
45	Papier und Pappe	13 997	78s	1 267	5 664s	12s	570	2 813	10 405s	2 992s	539s	13 937s	27 934s
46a	Erdöl u. andere Mineralöle	330 466s	140	4 684	0s	5s	13	1 186s	6 029s	12	183	6 224s	336 691
46b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	7 171s	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	7 181
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	100 358	464s	153s	81	23	—	244	966	—	—	966	101 324
48	Röhren von Ton u. Zement	11s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11s
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	4 024	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 024
50	Rübensirup, Melasse	615	—	4s	42	0s	3	212s	262s	—	—	262s	877s
51	Salpetersäure, Salzsäure	69s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69s
52a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	187s	13s	6	—	0s	—	—	20	—	—	20	207s
52b	Bitter- und Glaubersalz	510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	510
53	Schiefer u. Schieferwaren	12s	—	—	—	—	—	—	—	4s	—	4s	17
54	Schwefelsäure	13 415s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 415s
55a	Soda, rohe, kalzinierte	192s	—	5	—	—	—	2	7	—	—	7s	200
55b	Soda, kaustische	76	—	0s	—	0s	—	10s	11s	0s	—	11s	87s
56	Weingeist, Branntwein, Essig	1 880	12	296	2 686	80	2	963s	4 039s	12s	—	4 052	5 932
57	Stärke, Traubenzucker	43 675s	61	116s	5 895	80	63s	470	6 686	2s	7	6 695s	50 371
58a	Alabaster, Marmor, Serpent	691	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	691
58b	Andere Steine, bearbeitet	37s	—	—	—	—	—	—	—	57	—	57	748
59a	Gebrannte Mauersteine	2 022s	—	0s	—	—	—	—	0s	92	—	92s	37s
59b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	3 885s	—	0s	—	—	—	—	0s	—	—	—	2 116
59c	Pflastersteine aller Art	49 325	—	—	28s	—	—	—	0s	44	—	44s	3 930
59d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	23 989s	—	40s	1	0s	—	66s	28s	—	—	28s	49 353s
60a	Steinkohlen	148 672	—	—	—	—	—	—	108s	301s	1 559	1 969	25 958s
60b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	148 672
60c	Steinkohlenkoks	13 956	—	0s	—	—	—	—	0s	—	—	0s	13 956s
61	Tabak, roh, Tabakrippen	23 508	779	22s	42s	36s	0s	15s	896s	20s	—	917	24 425
62	Teer, Pech, Harz	55 931s	62s	123	4s	18s	24s	99s	332s	54s	57	444	56 375s
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	605	—	1	—	—	—	—	1s	11	—	12s	617s
64a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	8 860s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 860s
64b	Holzkohlen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1s
65	Wein	12 743	37s	177s	2s	27s	4s	53	302s	1s	11s	11s	12s
66	Wolle	11 288	—	5s	—	—	—	1s	11	2 264s	—	304	13 047
67	Zink, Zinkbrocken	6 769s	—	10	—	—	—	4	10	39s	1 384	1 433s	13 563s
68a	Zucker, roh	80 478s	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	8 203
68b	Verbrauchszucker	36 803s	0s	3 237	960	803s	—	1 060	1 060	64s	—	1 124s	81 603
69	Stückgüter (Sammelmüter)	584s	1s	8	1	0s	2	6s	5 267s	27s	—	5 295	42 098s
70a	Umschließungen, gebraucht	14 333	60s	98	2s	12s	13s	201	388	273s	48s	710	15 043
70b	Farben	2 739	27s	147	4	3	—	105	286s	71	3	360s	3 099s
70c	Holzwaren und Möbel	17 079	21	82s	5	62	216	83s	470	8s	1 681	2 159s	19 238s
70d	Heu und Stroh	5	—	0s	—	—	—	—	0s	—	—	0s	5s
70e	Sonstige Güter	91 677s	801	1 949	36	136	74	1 660s	4 656s	1 153	1 114s	6 924	98 601s
<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>		<b>12 315 069</b>	<b>4 985s</b>	<b>25 847</b>	<b>21 086</b>	<b>6 049</b>	<b>14 806s</b>	<b>29 321s</b>	<b>102 095s</b>	<b>38 782</b>	<b>14 320s</b>	<b>155 198</b>	<b>12 470 267</b>
<b>Darunter Floßverkehr:</b>													
Harte Stämme													
Harte Schnittware													
Harte Brennholzscheite													
Weiche Stämme													
Weiche Schnittware													
Weiche Brennholzscheite													
<b>Summe des Floßholzes</b>													
<b>Vieh:</b>													
72	Pferde, Esel, Maultiere	2											2
73	Rindvieh (auch Kälber)												
74	Schafe (auch Lämmer)												
75	Schweine (auch Ferkel)												
76	Geflügel u. sonstig. Vieh												

Nummer	Güterverzeichnis	Abfuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen														
		Niederländische Häfen											Rotterdam	Amsterdam	Andere niederländische Häfen	Zusammen (Spalte 3-16)
		Nijmegen	Tiel	Zalt-Bommel	Gorinchem	Dordrecht	Arnhem	Wageningen	Wijk bij Duurstede	Culemborg	Vianen	Vreeswijk				
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
1	Abfälle von Horn, Häuten											99s	23		122s	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle											1 296	54s		1 350s	
3	Bier											30s			30s	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren											2 167s	10 843s		13 011	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe											12 477s	2 617s		15 095	
6a	Braunkohlen, rohe											1s			1s	
6b	Braunkohlenbriketts															
7a	Zement											16			16	
7b	Steine, Platten von Zement															
8	Chemikalien und Drogen											35 193s	12 949		48 142s	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe											33s	4s		38	
10a	Tierischer Dünger											4 583s	11		4 594s	
10b	Thomasmehl											6 131			6 131	
10c	Chilesalpeter											80 834	1s		80 835s	
10d	Kalisalze zum Düngen															
10e	Phosphorsaurer Kalk					1000						125 693	7 079	4 000	137 772	
10f	Andere künstl. Düngemittel					132	0s					2 142		200	2 474s	
11a	Roheisen aller Art											37 615s	55	1 778s	39 449	
11b	Luppen von Schweißisen											1 086s	172		1 258s	
11c	Eisen- und Stahlbruch					160						15 384	836s	165	16 545s	
12a	Eisen und Stahl in Stäben											2 230s	374s	54	2 659	
12b	Platten u. Bleche aus Eisen											2 476	3 152		5 628	
13	Eisenbahnschienen											1 564	1 056		2 620	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne											20s	10		30s	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen											113	10		123	
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter											71s	134		205s	
16b	Maschinen u. Masch.-Teile											6 046	518	1 504	8 068	
17	Eiserne Röhren u. Säulen											202	145s		347s	
18	Eisen- und Stahldraht											1 255s	40		1 295s	
19a	Eisen- und Stahlwaren	96s				1s	1s					4 176s	187s		4 463s	
19b	Unedle Met., Waren daraus	0s					1					36 922	1 164s		38 088	
20	Eisenerz, außer Schwefelkies					1072	256s					5 258 850	3 230s	184 636s	5 448 045s	
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel											205	1 405	578	2 188	
21b	Ton, Lehm usw.											6 750s	33 335		40 085s	
21c	Farberden, Graphit											762	282s		1 044s	
21d	Sonstige Erden, Traß											2 460s	1 538s		3 999	
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze											5 975s	5s		5 981	
22a2	Zinkerze					350						3 800	8 372	400	12 922	
22b	Kupfererze, Kupferstein											195 357s	15s		195 373	
22c	Manganerze, Braunstein											214 941s	0s		214 942	
22d	Schwefelkies											187 376	8 970	1865	198 211	
22e	Andere Erze											6 482s	7 476s		13 959	
22f	Schlacken zur Verhüttung											16 178s	11		16 189s	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge											8 779s	204		8 983s	
24	Fische und Schaltiere	2										26 905s	328s	13	27 250s	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	125s										3 222	345		3 692s	
26	Fleisch, auch Speck	132										1 842	81	52s	2 141	
27	Garne und Twiste	0s										1 502s	390		1 893	
28a	Weizen und Spelz											994 391	397		994 788	
28b	Roggen											173 127s		215	173 342s	
28c	Hafer											224 429s	686		225 115s	
28d	Gerste											295 351	3 252s		298 603s	
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	8s										25 889s	7 006s		32 908s	
28f	Mais (Kukuruz)											78 997s	5 110s		84 108	
28g	Malz											72	88s		160s	
28h	Lein- und Ölsamen											145 735s	45 088s		190 824	
28i	Andere Sämereien											5 434	1 985s		7 596s	
29	Glas und Glaswaren	3s										1 394s	94s		1 502	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	0s										7 712	942		8 654s	
31a	Telegraphenstangen											5 948			5 948	
31b	Eisenbahnschwellen											1 084s	399s		1 484	
31c	Grubenholz											35 775s			35 775s	
31d	Rundholz zu Zellstoff											216 746s	5	28 660	245 456s	
31e1	Europäisches Holz Nutzholz		474			908s						24 585	7 392s	2 025	35 385	
31e2			30			190						9 255s	2 155		11 630s	
31f1													1s		1s	
31f2																
31g1							143						26 719	2 377s	1 184	30 423s
31g2						403s						201 409s	501		202 314	
31h	Korb- und Floßweiden	0s										370		1 674s	2 306	
31i	Brennholz, Reisig, Späne											88s	9		97s	
31k	Außereurop., Erika, Zedern											7 475	1 486		8 961	
31l	Hölzer (Andere Hölzer)					4462						85 121s	3 749	8 737	102 069s	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse											16 109s	387s	100	16 597	
33	Hopfen											5s			5s	
34	Jute											2 727	669		3 396	

Häfen		Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt- Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Spalte 19 u. 29)	Nummer
Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen							Eng- lische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)		
		Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Spalte 20-25)					
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
108s	231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	231	1
19 701s	21 052	—	3s	—	1s	4	12s	21s	60s	—	82	21 134	2
—	30s	—	0s	—	—	—	—	0s	6	—	6s	37	3
9 986	22 997	7s	250s	15	0s	5s	16	295	650s	32	977s	23 974s	4
14 954s	30 049s	—	745s	5s	—	—	0s	751s	30	0s	782	30 831s	5
—	1s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1s	6a
14 872	14 888	—	10	68s	—	—	—	80	14	—	94	14 982	6b
—	—	—	—	1006	—	—	1s	1007s	—	—	1 007s	1 007s	7a
13 391s	61 534	373s	2870	66s	—	6	4	3320	806s	962	5 088s	66 622s	7b
—	38	—	62s	—	—	—	—	62s	—	—	62s	100s	8
13 273s	17 868	1s	10	1s	—	—	1	14	179s	—	193s	18 061s	9
830	6 961	—	2s	—	—	—	—	2s	—	—	2s	6 963s	10a
13 967	94 802s	—	20s	—	—	—	—	20s	—	—	20s	94 823	10b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10c
9 480	147 252	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147 252	10d
25 617s	28 092	—	5	—	—	—	—	5	—	—	5	28 097	10e
1 706s	41 155s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 606s	10f
—	1 258s	—	—	—	—	—	—	—	—	451	451	1 364	11a
82 062	98 607s	7	294s	44s	169	—	83s	598s	13 111s	105s	105s	1 364	11b
220s	2 879s	8	30s	6s	—	—	98	143	409	1524	15 234	113 841s	11c
433s	6 061s	—	20	1s	1	—	374s	397	132s	1428s	1 980s	4 860	12a
31	2 651	—	—	—	—	351	—	351	132s	219s	749	6 810s	12b
—	30s	—	—	—	—	—	—	—	40s	40	431s	3 082s	13
13	136	—	—	—	—	—	1s	1s	—	—	1s	137s	14
3s	209	—	36	—	3s	—	—	39s	—	7	46s	255s	15
205	8 273	—	150s	2	3s	3s	30s	190	222	12s	424s	8 697s	16a
1 408s	1 756	—	0s	14s	2	5s	22s	22s	6s	587s	616s	2 372s	16b
20	1 315s	—	0s	—	—	—	0s	0s	408s	67s	476s	1 792	17
138s	4 602	1	136	7s	156	21	109s	431	175s	7	613s	5 215s	18
2 220s	40 308s	7s	282	41s	1	3s	335s	335s	515s	0s	851s	41 160	19a
168 801	5 616 846s	—	1s	—	—	—	—	1s	—	11	12s	5 616 859	19b
15 188s	17 376s	16	20s	—	—	—	1s	38	8s	—	46s	17 423	20
11 679s	51 765	—	3	3s	—	—	—	6s	2 416	—	2 422s	54 187s	21a
7 755s	8 800	—	39	—	—	—	—	39	101s	1064	1 204s	10 004s	21b
1 909	5 908	—	11	—	—	—	—	11	1	—	12	5 920	21c
58 689s	64 670s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 670s	21d
61 919s	74 841s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74 841s	22a
651	196 024	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	196 024	22a
31 643	246 585	—	37s	—	—	—	—	37s	—	—	37s	246 622s	22b
98 221s	291 432s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	291 432s	22c
8 550s	22 509s	—	41s	—	—	—	—	41s	—	—	41s	22 551	22d
31 935s	48 125	—	25s	—	—	—	—	25s	—	—	25s	48 150s	22e
6 121	15 104s	—	1339s	51s	—	—	—	1391	—	—	1 391	16 495s	22f
47	27 297s	17s	146	29s	—	—	13	206	—	—	206	27 503s	23
7 657	11 349s	—	124s	6	3	3s	1s	138s	1 150	21s	1 310	12 659s	24
66	2 207	—	10	—	—	0s	9	19s	—	—	19s	2 226s	25
906s	2 799s	290	475s	10	—	—	27s	803	30s	—	833s	3 633	26
249 646s	1 244 434s	10	—	—	—	—	—	10	—	—	—	1 244 444s	27
9 912	183 254s	—	353s	—	—	—	—	353s	—	—	353s	183 608	28a
46 891s	272 007	—	20	5	—	—	122	147	—	—	147	272 154	28b
17 627s	316 231	—	22s	—	122s	—	—	145	—	—	145	316 376	28c
5 555	38 463s	—	203s	367	96	353	5s	1025	11	17s	1 053s	39 517	28d
55 389	139 497	—	457	—	—	—	—	457	—	—	457	139 954	28e
—	160s	—	50	12s	—	—	—	62s	—	—	62s	223	28f
211 287s	402 111s	—	416s	1	100	68s	—	586	59	—	645	402 756s	28g
1 078	8 674s	2s	267	76	18s	10s	—	374s	5	8	387s	9 062	28h
104	1 606	—	31	—	1s	4s	4s	41s	28	—	69s	1 675s	29
4 220s	12 875	2s	72s	—	1s	19s	—	97	229	1	327	13 202	30
—	5 948	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 948	31a
—	1 484	—	—	—	54s	58s	—	113	—	—	113	1 597	31b
—	35 775s	—	—	—	—	—	480	480	—	—	480	36 255s	31c
—	245 456s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	245 456s	31d
2 348	37 733	3s	105	—	194	26	—	328s	18	25	371s	38 104s	31e
250	11 880s	3s	—	—	—	825s	—	829	—	—	829	12 709s	31f
—	1s	—	3	—	—	—	—	3	—	—	3	4s	31g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31h
4 911s	35 335	5s	172s	84s	260	500	412	1434s	1s	313s	1 749s	37 084s	31i
3 727	206 041	1	66s	—	—	2818s	708s	3594s	12	—	3 606s	209 647s	31j
—	2 306	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 306	31k
—	97s	—	0s	—	—	1	7	8s	—	—	8s	106	31l
184s	9 145s	62	497	—	—	1	28	588	122s	—	710s	9 856	31m
545s	102 615	18	122	—	—	—	—	140	20s	—	160s	102 775s	31n
2 961s	19 558s	—	—	195s	—	7986	63	8244s	—	121s	8 366	27 924s	32
—	5s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4s	10	33
241	3 637	—	38s	—	—	—	—	33s	7 356	—	7 389s	11 026s	34

Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen														Zusammen (Spalte 3-16)
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk bij Duursd.	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andere nieder- ländische Häfen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . .	13	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	32 522	20 263	—	52 855
36	Kalk, gebrannter . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	396	72	190	659
37	Kartoffeln . . . . .	47	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	4 763	—	12 612	17 428
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	435	111	—	546
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125	102	—	228
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 294	205	—	2 499
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 993	3 862	—	8 855
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 670	24 659	—	42 330
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 665	2 598	400	9 663
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 492	1 883	—	6 375
42 a	Obst und Beeren . . . . .	80	—	—	—	—	134	—	—	—	—	—	8 177	2 634	216	11 242
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	18	—	—	—	—	146	—	—	—	—	—	5 634	299	122	6 220
42 d	Pflanzen . . . . .	23	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	472	36	—	532
43	Öle, Fette, Tran und Talg	215	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	104 319	17 696	24 098	146 537
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 946	3 304	145	20 395
45	Papier und Pappe . . . . .	0	—	—	—	—	71	—	—	—	—	—	12 652	712	—	13 436
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	232 020	49 284	3 331	284 636
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	523	—	—	523
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	14	—	—	—	494	1	—	—	—	—	—	53 472	23 054	12 022	89 058
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
49	Rüben, Zucker, Futterrüben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	625	—	—	625
50	Rübensirup, Melasse . . . .	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 573	—	1	1 622
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	448	0	—	449
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	—	24
55 a	Soda, rohe, kalzinierte . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	231	2	—	233
55 b	Soda, kaustische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	—	—	33
56	Weingeist, Branntwein, Essig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	591	1 269	—	1 860
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 831	20 703	—	37 535
58 a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109	432	—	542
58 b	Andere Steine, bearbeitet . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	13	—	—	14
59 a	Gebrannte Mauersteine . . . .	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 079	4	118	3 202
59 b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 017	5	—	3 022
59 c	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	147	—	—	—	—	—	46 730	—	624	47 502
59 d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 202	5 549	—	14 752
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119 788	8 591	395	128 774
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 210	9 389	—	11 599
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	0	—	—	—	—	101	—	—	—	—	—	10 209	11 887	—	22 198
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	539	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30 490	8 989	2 740	42 758
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	265	286	—	551
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 898	9 898
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	1	—	1
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4 827	7 322	—	12 151
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 648	2 200	—	3 848
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 385	480	—	4 865
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85 280	9 757	—	95 037
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 209	8 551	—	15 760
69	Stückgüter (Sammalgüter)	40	—	—	—	—	86	—	—	—	—	—	971	124	—	1 222
70 a	Umschließungen, gebraucht	25	—	—	—	169	244	—	—	—	—	—	9 780	1 763	—	11 984
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1 971	247	—	2 219
70 c	Holzwaren und Möbel . . . . .	10	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	9 239	2 466	82	11 802
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	64
70 e	Sonstige Güter . . . . .	215	—	—	—	—	374	—	—	—	—	—	50 476	15 044	1 129	67 239
Summe der Güter-Abfuhr		1661	504	—	—	9486	1868	—	82	—	179	—	9 837 053	457 105	306 032	10 613 971
Darunter Floßverkehr:																
Harte Stämme . . . . .																
Harte Schnittware . . . . .																
Harte Brennholzscheite . . . . .																
Weiche Stämme . . . . .																
Weiche Schnittware . . . . .																
Weiche Brennholzscheite . . . . .																
Summe des Floßholzes																
Vieh:																
72	Pferde, Esel, Maultiere															
73	Rindvieh (auch Kälber)															
74	Schafe (auch Lämmer)															
75	Schweine (auch Ferkel)															
76	Geflügel und sonstiges Vieh															

Häfen		Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt- Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Spalte 19 u. 29)	Nummer
Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen							Eng- lische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)		
		Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Spalte 20-25)					
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1 354	54 209	213	2 217	13	—	2s	5s	2 451	968	—	3 419	57 628	35
144 407s	145 066s	—	8s	—	—	—	—	8s	—	—	8s	145 075	36
340	17 768s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 768s	37
4 637	5 183	—	17s	—	—	—	12	29s	589s	—	619	5 802	38
170s	398s	—	—	—	—	—	—	—	13	—	13	411s	39
1 335s	3 835	—	6s	—	1s	22	6s	36s	403	—	439s	4 274s	40
—	8 855s	230	680	68s	2	120	210	1 310s	—	—	1 310s	10 166	41 a
120	42 450	100	4 230s	2 663s	3022s	167s	1	10 185	50s	—	10 235s	52 685s	41 b
5 501s	15 165	—	—	—	—	—	—	—	2 142s	—	2 142s	17 307s	41 c
106	6 481s	—	1 308s	21s	1	0s	733	2 064s	—	—	2 064s	8 546	41 d
1 045s	12 287s	37	463	49	—	—	182s	731s	3	—	734s	13 022	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
136	6 356	1	21s	—	—	—	72	94s	1	1	96s	6 452s	42 c
0s	533	2s	—	—	—	—	—	2s	—	—	2s	535s	42 d
25 392	171 729	839	9 170	897s	0s	—	616s	11 523s	466s	15s	12 005s	183 734s	43
8 317s	28 713	—	1	—	—	2s	—	3s	—	—	3s	28 716s	44
461s	13 897s	30	3 781	5 933	2	491s	287	10 524s	3 078s	507	14 110	28 007s	45
15 377	300 013s	412s	5 865s	2s	—	4	21	6 305s	0s	173	6 479	306 492s	46 a
4 359	4 882s	—	12	—	—	0s	—	12s	1	—	13s	4 896	46 b
2 943s	92 002	419s	332	61s	—	—	—	813	—	—	813	92 815	47
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	48
—	625	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	625	49
251s	1 873s	2	13	49s	6	—	204	274s	—	—	274s	2 148	50
63	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	51
10	459	15s	11	—	—	—	—	26s	—	—	26s	485s	52 a
277	282	—	0s	—	—	—	—	0s	—	—	0s	282s	52 b
10	12s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12s	53
13 120s	13 144s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 144s	54
351s	585	—	—	—	0s	—	4	4s	—	—	4s	589s	55 a
70	103	—	3s	—	—	—	—	3s	—	—	3s	106s	55 b
29s	1 889s	28	1 089	2 688s	74s	2	158	4 040	10s	—	4 050s	5 940	56
761s	38 296s	17	248s	6 734s	74s	2	153	7 229s	2s	—	7 232	45 528s	57
—	542	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	542	58 a
0s	15	—	—	—	—	—	—	—	—	135	135	150	58 b
28s	3 231	—	—	—	—	—	1s	1s	149	—	150s	3 381s	59 a
—	3 022s	—	—	27	—	—	—	27	—	54	81	3 103s	59 b
339	47 841	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47 841	59 c
3 391	18 143	0s	52s	2s	—	—	362s	418	554s	1 114	2 086s	20 229s	59 d
18 024	146 798s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146 798s	60 a
332	333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	333	60 b
—	11 599s	—	—	—	—	—	275	275	—	—	275	11 874s	60 c
457s	22 656	803s	44s	42s	—	0s	—	891	—	—	891	23 547	61
10 821	53 579s	61s	161s	8s	—	19	44s	295	3s	70s	369	53 948s	62
29s	581	—	1	—	—	—	—	1	3	—	4	585	63
—	9 895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 895	64 a
—	1s	—	—	—	—	—	—	—	—	11s	11s	13	64 b
656	12 807s	39	177s	1	19s	4s	14s	256	2	—	258	13 065s	65
6 997s	10 845s	—	4	—	—	3s	—	7s	2 449s	—	2 457	13 302s	66
1 466	6 331	1	—	—	—	—	—	1	65	1 335	1 401	7 732	67
0s	95 038	—	1	—	—	—	1050	1 051	—	—	1 051	96 089	68 a
24s	15 784s	—	3 217	970s	793	—	—	4 980s	104s	—	5 085	20 869s	68 b
39s	1 261s	7s	58s	5	3	1s	12	87s	42	5	134s	1 396	69
2 506	14 490	534	766s	1	5	1s	11	1 319	275	44s	1 638s	16 128s	70 a
1 132s	8 352	14s	252	45	1s	—	—	313	78	3	394	3 746	70 b
3 126	14 928	14s	66s	—	—	—	122s	262	46	1 429	1 737	16 665	70 c
9	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73	70 d
16 372	83 611	321s	2 762	56	96s	93s	102	3 431s	1 092	913s	5 437	89 048	70 e
1 644 968	12 258 939s	4982s	47 143s	22 450s	5304s	14 113s	7243s	101 238	40 937	12 839s	155 014s	12 413 954	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Gesamt- Durchfahr- nach dem Rhein hin	Rhein nach dem Rhein hin					Rhein nach dem Rhein hin		Güterverzeichnis	Menge
	Spoy-Kanal	Mosel	Lahn	Main	Neckar	III-Rhein-Kanal	Frankenthaler Kanal		
1000								Abfälle von Holz, Häuten	1
1000								Baumwolle, rohe u. Adelle	2
1000								Rohwolle	3
1000								Holz in Hölzern, Blöcken	4
1000								Holz, rohe Gerbstoffe	5
1000								Hauswolle, rohe	6
1000								Hauswollenschnitt	7
1000								Wachs	8
1000								Stapel, Platten von Nussbaum	9
1000								Chemikalien und Erzeugnisse	10
1000								Tack-, Stein- u. Tonwaren	11
1000								Taschen, Hüte	12
1000								Taschen, Hüte	13
1000								Taschen, Hüte	14
1000								Taschen, Hüte	15
1000								Taschen, Hüte	16
1000								Taschen, Hüte	17
1000								Taschen, Hüte	18
1000								Taschen, Hüte	19
1000								Taschen, Hüte	20
1000								Taschen, Hüte	21
1000								Taschen, Hüte	22
1000								Taschen, Hüte	23
1000								Taschen, Hüte	24
1000								Taschen, Hüte	25
1000								Taschen, Hüte	26
1000								Taschen, Hüte	27
1000								Taschen, Hüte	28
1000								Taschen, Hüte	29
1000								Taschen, Hüte	30
1000								Taschen, Hüte	31
1000								Taschen, Hüte	32
1000								Taschen, Hüte	33
1000								Taschen, Hüte	34
1000								Taschen, Hüte	35
1000								Taschen, Hüte	36
1000								Taschen, Hüte	37
1000								Taschen, Hüte	38
1000								Taschen, Hüte	39
1000								Taschen, Hüte	40
1000								Taschen, Hüte	41
1000								Taschen, Hüte	42
1000								Taschen, Hüte	43
1000								Taschen, Hüte	44
1000								Taschen, Hüte	45
1000								Taschen, Hüte	46
1000								Taschen, Hüte	47
1000								Taschen, Hüte	48
1000								Taschen, Hüte	49
1000								Taschen, Hüte	50

IV<sup>c</sup>.  
**Übersicht**

der  
**Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den Nebenflüssen**

und zwar von

dem III-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim), dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim) der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls) und dem Spoy-Kanal (Keeken)

im Jahr 1914.

Der Verkehr von dem Spoy-Kanal nach dem Rhein hin wird seit 1912 nicht mehr angeschrieben.

Nummer	Güterverzeichnis	Durchfuhr in Tonnen nach dem Rhein hin						Gesamt-Durchfuhr nach dem Rhein hin		
		Ill.-Rhein-Kanal	Neckar	Franken-thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel		Spoy-Kanal	
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken-thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls		Durch-gangsstelle zu Keeken	
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	—	—		
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—		
3	Bier . . . . .	—	—	—	58	—	—	58		
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	—	—	—	15	—	—	15		
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe .	—	—	—	—	—	—	—		
6a	Braunkohlen, rohe . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
6b	Braunkohlenbriketts . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
7a	Zement . . . . .	—	—	—	28 318	—	—	28 318		
7b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	780	—	16 504	17 284		
8	Chemikalien und Drogen .	—	—	—	24 962	—	—	24 962		
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—		
10a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	185	—	—	185		
10b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
10c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	6 235	—	—	6 235		
10d	Kalisalze zum Düngen . . .	—	—	—	3 594	—	—	3 594		
10e	Phosphorsaurer Kalk . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
10f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—		
11a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	1 441	—	—	1 441		
11b	Luppen von Schweißeisen .	—	—	—	—	—	—	—		
11c	Eisen- und Stahlbruch . . .	425	890	—	5 539	—	—	6 854		
12a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	—	—	—	2 585	2 585		
12b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—		
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	229	—	—	229		
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—		
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	21	—	—	21		
16a	Eis. Dampfkessel u. Behälter	—	—	—	—	—	—	—		
16b	Maschinen u. Masch.-Teile	—	—	—	—	—	—	—		
17	Eiserne Röhren u. Säulen .	—	—	—	—	—	—	—		
18	Eisen- und Stahlraht . . . .	—	—	—	40	—	—	40		
19a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	—	—	—	70	—	—	70		
19b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—		
20	Eisenerz, außer Schwefelkies	—	—	—	39 617	2 475	—	42 092		
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel . .	—	—	—	88 049	—	—	88 049		
21b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	16 790	—	—	16 790		
21c	Farberden, Graphit . . . . .	3 271	—	—	—	—	—	3 271		
21d	Sonstige Erden, Traß . . . .	—	—	—	190	—	657	847		
22a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze .	—	—	—	—	—	—	—		
22a2	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
22b	Kupfererze, Kupferstein . . .	—	—	—	—	—	—	—		
22c	Manganerze, Braunstein . . .	—	—	—	40	—	—	40		
22d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	56 327	—	—	56 327		
22e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
22f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—		
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—		
24	Fische und Schattiere . . . .	15	—	—	—	—	—	15		
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . .	—	—	—	—	—	—	—		
26	Fleisch, auch Speck . . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
28a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	10 714	—	—	10 714		
28b	Roggen . . . . .	—	—	28	1 956	—	—	1 984		
28c	Hafer . . . . .	—	—	—	5 852	—	—	5 852		
28d	Gerste . . . . .	—	—	—	38 607	—	—	38 607		
28e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüchte	—	—	—	600	—	—	600		
28f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	4 716	—	—	4 716		
28g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
28h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	943	—	—	943		
28i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	20	—	—	20		
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	10	—	—	10		
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . .	—	—	—	1	—	—	1		
31a	Telegraphenstangen . . . . .	—	—	—	1 355	—	—	1 355		
31b	Eisenbahnschwellen . . . . .	—	—	—	3 120	—	—	3 120		
31c	Grubenholz . . . . .	—	1615	—	49 585	—	—	51 200		
31d	Rundholz zu Zellstoff . . . .	—	—	—	25	—	—	25		
31e1	Europäisches Holz Nutzholz	unbearb. oder in Querricht. bearb.   hart in Längsrichtung   weich beschlagen . . .   weich in Längsrichtung   hart gesägt . . . . .   weich	—	200	—	4 978	—	250	5 428	
31e2			—	5764	—	250 728	—	—	—	256 492
31f1			—	—	—	—	—	—	—	—
31f2			—	—	—	—	—	—	—	—
31g1			—	—	—	—	10 818	—	—	10 818
31g2	—	—	—	—	29 471	—	—	30 441		
31h	Korb- und Floßweiden . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
31i	Brennholz, Reisig, Späne . . .	—	—	—	930	—	—	930		
31k	Außereurop. Erika, Zedern	—	—	—	—	—	—	—		
31l	Hölzer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—		
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—		
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	6	—	—	6		
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—		

Nummer	Güterverzeichnis	Durchfuhr in Tonnen nach dem Rhein hin						Gesamt- Durchfuhr nach dem Rhein hin	
		Ill-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel		Spoy-Kanal
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls		Durch- gangsstelle zu Keeken
35	Kaffee, Kakao, Tee . . .	—	—	—	—	—	—	—	
36	Kalk, gebrannter . . .	—	—	—	19 271	—	—	19 271	
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	24%	—	—	—	24%	
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	7 690	—	—	7 690	
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	96	—	—	96	
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	21	—	—	21	
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	—	
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	146	—	309	—	—	455	
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	690	—	—	—	—	690	
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	520	—	—	520	
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	91	—	—	91	
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	5	—	—	—	—	—	5	
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	
49	Rüben, Zucker-, Futterrüben	—	1 080	—	1 594	—	—	2 674	
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	—	
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
55 a	Soda, rohe, kalzinierte . . .	—	—	—	—	—	—	—	
55 b	Soda, kaustische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
56	Weingeist, Branntwein, Essig	—	—	—	20	—	—	20	
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
58 a	Alabaster, Marmor, Serpent.	—	—	—	—	—	—	—	
58 b	Andere Steine, bearbeitet . .	—	—	—	2 996	—	—	2 996	
59 a	Gebrannte Mauersteine . . . .	—	4 361	—	5 647	—	—	10 008	
59 b	Bau-, Bruch- u. Werksteine	7 050	80 650	—	246	5 839	—	93 785	
59 c	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	2 054	262	—	2 316	
59 d	Polier-, Schleif-, Wetzsteine	—	—	—	21 123	—	—	21 123	
60 a	Steinkohlen . . . . .	2 152	—	—	11 809	—	—	13 961	
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	95	—	—	95	
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	—	—	—	—	
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	257	—	—	257	
63	Tonwar., Porzellan, Steingut	—	—	—	7	—	—	7	
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
65	Wein . . . . .	—	—	—	29	4 575	—	4 604	
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	70	—	—	70	
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	2001	310	—	—	2 311	
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	106 858	—	—	106 858	
70 a	Umschließungen, gebraucht.	—	—	—	8	—	—	8	
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	4 415	—	—	4 415	
70 c	Holzwaren und Möbel . . . . .	—	—	—	305	—	—	305	
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	421	—	—	421	
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	1 620	—	2 010	—	—	3 630	
<b>Summe der Güter-Durchfuhr</b>		<b>12 918</b>	<b>97 986</b>	<b>2278</b>	<b>875 207</b>	<b>8576</b>	<b>24 571</b>	<b>1 021 536</b>	
Darunter Floßverkehr:									
Harte Stämme . . . . .		—	—	—	4 228	—	—	4 228	
Harte Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	
Harte Brennholzscheite . . . .		—	—	—	—	—	—	—	
Weiche Stämme . . . . .		—	5 764	—	249 867	—	—	255 631	
Weiche Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	
Weiche Brennholzscheite . . . .		—	—	—	—	—	—	—	
<b>Summe des Floßholzes</b>		<b>—</b>	<b>5 764</b>	<b>—</b>	<b>254 095</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>259 859</b>	
Vieh:									
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	
76	Geflügel u. sonstig. Vieh	—	—	—	—	—	—	—	



In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Straßburg			Kehl		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	208	1	209	188	5	193
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	—	5	5
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	142 364	355	142 719	128 124	2 844	130 968
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	36 008	177	36 185	15 128	—	15 128
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	1 705 <sup>1)</sup>	28 <sup>1)</sup>	1 733	730	145	875
Davon unbeladen . . . . .	37	11	48	10	126	136
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	2 028 553	21 679	2 050 232	839 389	127 000	966 389
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	1 274 060	1 412	1 275 472	343 016	4 952	347 968
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>						
	1 913 <sup>1)</sup>	29 <sup>1)</sup>	1 942	918	150	1 068
<b>IV. Gesamtgewicht der angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	1 810 063	1 589	1 811 652	358 143	4 952	363 095
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	577	26	603	331	68	399
Bayerische . . . . .	140	—	140	46	6	52
Elsaß-Lothringische . . . . .	18	—	18	1	8	9
Hessische . . . . .	79	1	80	25	5	30
Preußische . . . . .	794	1	795	283	56	339
Württembergische . . . . .	1	—	1	2	—	2
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Deutsche im ganzen . . . . .</b>						
	1 609	28	1 637	688	143	831
<b>Niederländische . . . . .</b>						
	226	1	227	172	5	177
<b>Belgische . . . . .</b>						
	78	—	78	58	—	58
<b>Britische . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—
<b>Andere . . . . .</b>						
	—	—	—	—	2	2
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>						
hartes Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—
<b>Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Hierunter 9 Kanalschiffe (1 beladene und 8 leere) mit 2665 t Tragfähigkeit, die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen haben, hier aber Zuladung nach dem Unterrhein erhielten.



In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen	Mannheim			Ludwigshafen		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>	Rhein	Rhein und Neckar				
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	1 388	138	1 526	1 098	141	1 239
Davon unbeladen . . . . .	16	1	17	5	12	17
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	648 447	56 656	705 103	499 313	93 384	592 697
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	188 490	4 621	193 111	32 004	299	32 303
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	7 008	3 668	10 676	3 184	1 439	4 623
Davon unbeladen . . . . .	57	30	87	434	184	618
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	7 641 370	813 000	8 454 370	3 278 510	590 846	3 869 356
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	4 960 866	471 277	5 432 143	1 415 488	104 724	1 520 212
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>	8 396	3 806	12 202	4 282	1 580	5 862
<b>IV. Gesamtgewicht der angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>	5 149 356	1 475 898	6 625 254	1 447 493	105 023	1 552 516
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	1 825	2 410	4 235	1 116	480	1 596
Bayerische . . . . .	479	612	1 091	236	845	1 081
Elsaß-Lothringische . . . . .	11	—	11	—	—	—
Hessische . . . . .	429	519	948	250	9	259
Preußische . . . . .	4 249	74	4 323	1 605	92	1 697
Württembergische . . . . .	15	114	129	8	3	11
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	68	24	92
Deutsche im ganzen . . . . .	7 008	3 729	10 737	3 283	1 453	4 736
Niederländische . . . . .	1 114	44	1 158	773	102	875
Belgische . . . . .	273	33	306	223	25	248
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	1	—	1	3	—	3
<b>Flöße.</b>						
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	62					
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz { Stämme . . . . .		—			—	
{ Schnittware . . . . .		—			—	
{ Scheite . . . . .		—			—	
weiches Holz { Stämme . . . . .		14 049			—	
{ Schnittware . . . . .		—			—	
{ Scheite . . . . .		—			—	
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .		14 049			—	
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .						

Worms			Gernsheim			Gustavsburg		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
823	738	1 561	197	202	399	351	39	390
396 997	316 825	713 822	94 319	100 864	195 183	208 928	27 687	236 615
9 627	1 622	11 249	703	21	724	35 345	11	35 356
1 112	269	1 381	369	250	619	1 400	229	1 629
4	104	108	23	8	31	23	165	188
695 749	178 601	874 350	113 692	41 518	155 210	1 237 197	140 449	1 377 646
308 665	9 169	317 834	79 640	34 634	114 274	853 999	5 127	859 126
1 935	1 007	2 942	566	452	1 018	1 751	268	2 019
318 292	10 791	329 083	80 343	34 655	114 998	889 344	5 138	894 482
267	116	383	71	47	118	111	41	152
42	53	95	8	—	8	70	20	90
444	120	564	256	220	476	60	57	117
583	284	867	176	74	250	1 158	95	1 253
—	—	—	—	—	—	3	2	5
37	41	78	11	28	39	5	—	5
1 373	614	1 987	522	369	891	1 407	215	1 622
369	287	656	4	5	9	181	51	232
193	106	299	40	78	118	163	2	165
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	1	—	—	19	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	318	—	—	61	—	—	6 570	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	318	—	—	61	—	—	6 570	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Mainz			Biebrich			Schierstein		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>									
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	578	414	992	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	1 122	922	2 044	458	315	773	3	5	8
Davon unbeladen . . . . .	4	78	82	9	126	135	2	5	7
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	577 978	463 054	1 041 032	266 478	188 591	455 069	406	3 622	4 028
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	53 412	6 037	59 449	12 239	1 021	13 260	10	—	10
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	2 127	1 350	3 477	152	124	276	54	128	182
Davon unbeladen . . . . .	98	456	554	6	2	8	9	61	70
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	1 235 968	679 943	1 915 911	68 342	21 442	89 784	15 908	42 207	58 115
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	647 449	169 691	817 140	38 632	15 397	54 029	8 607	10 306	18 913
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>									
	3 249	2 272	5 521	1 188	853	2 041	57	133	190
<b>IV. Gesamtgewicht der angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>									
	700 861	175 728	876 589	50 871	16 418	67 289	8 617	10 306	18 923
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	360	260	620	126	71	197	1	2	3
Bayerische . . . . .	85	122	207	4	—	4	—	5	5
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	1 059	784	1 843	83	122	205	35	96	131
Preußische . . . . .	993	492	1 485	500	317	817	19	23	42
Württembergische . . . . .	3	3	6	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	8	1	9	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	2 508	1 662	4 170	713	510	1 223	55	126	181
Niederländische . . . . .	505	398	903	368	274	642	2	7	9
Belgische . . . . .	236	212	448	107	69	176	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	1080			—			79		
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>									
hartes Holz	3 012			—			3 615		
Stämme . . . . .	—			—			—		
Schnittware . . . . .	—			—			—		
Scheite . . . . .	—			—			36 356		
weiches Holz	221 141			—			—		
Stämme . . . . .	15			—			—		
Schnittware . . . . .	—			—			—		
Scheite . . . . .	—			—			—		
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .	224 168			—			39 971		
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .	—			—			—		

Bingen			Oberlahnstein			Coblenz			Cöln		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	450	383	833	641	683	1 324	1 293	1 483	2 776
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
745	780	1 525	313	187	500	549	472	1 021	1 263	1 005	2 268
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
329 516	360 507	690 023	178 668	108 405	287 073	323 112	271 186	594 298	822 456	570 498	1 392 954
12 543	1 647	14 190	5 941	998	6 939	21 088	7 497	28 585	106 015	59 593	165 608
411	135	546	81	313	394	170	453	623	1 080	1 153	2 233
13	47	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
325 816	88 095	413 911	59 776	56 548	116 324	86 726	85 288	172 014	519 666	504 019	1 023 685
67 661	2 290	69 951	32 475	53 798	86 273	33 046	46 712	79 758	360 541	219 502	580 043
1 156	915	2 071	844	883	1 727	1 360	1 608	2 968	3 636	3 641	7 277
80 204	3 937	84 141	38 416	54 796	93 212	54 134	54 209	108 343	466 556	279 095	745 651
135	97	232	50	46	96	66	97	163	130	431	561
19	7	26	—	—	—	1	14	15	8	128	136
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	13	35	2	—	2	1	4	5	4	43	47
472	298	770	256	475	731	585	900	1 485	1 690	2 106	3 796
2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	50	102	61	24	85	72	82	154	476	132	608
702	465	1 167	369	545	914	725	1 097	1 822	2 308	2 843	5 151
336	313	649	388	294	682	478	369	847	1 015	492	1 507
118	137	255	87	44	131	157	142	299	299	304	603
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	2	16
24	—	—	—	—	—	4	—	—	40	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 009	—	—	—	—	—	623	—	—	16 390	—
—	—	—	—	—	—	—	82	—	—	15	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 009	—	—	—	—	—	705	—	—	16 405	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Mülheim			Neuß			Düsseldorf		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>									
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	375	508	883	—	—	—	598	602	1 200
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	713	399	1 112	198	106	304	1 298	1 301	2 599
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	80	84	164	295	488	783
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	445 973	232 308	678 281	93 291	62 805	156 096	842 594	838 314	1 680 908
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	34 007	14 118	48 125	6 701	1 201	7 902	85 671	41 698	127 369
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	454	384	838	1 062	395	1 457	1 529	1 892	3 421
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	190	182	372	142	94	286
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	257 990	215 002	472 992	528 040	289 861	817 901	770 971	785 400	1 556 371
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	123 250	58 263	181 513	266 174	81 335	347 509	398 641	338 907	737 548
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>	<b>1 542</b>	<b>1 291</b>	<b>2 833</b>	<b>1 260</b>	<b>501</b>	<b>1 761</b>	<b>3 425</b>	<b>3 795</b>	<b>7 220</b>
<b>IV. Gesamtgewicht der angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>	<b>157 257</b>	<b>72 381</b>	<b>229 638</b>	<b>272 875</b>	<b>82 536</b>	<b>355 411</b>	<b>484 312</b>	<b>380 605</b>	<b>864 917</b>
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	36	190	226	79	121	200	177	568	745
Bayerische . . . . .	2	27	29	18	28	46	22	177	199
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	2	14	16	7	27	34	6	72	78
Preussische . . . . .	552	681	1 233	214	196	410	1 171	1 330	2 501
Württembergische . . . . .	—	2	2	3	1	4	1	1	2
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	252	44	296	20	27	47	47	761	808
Deutsche im ganzen . . . . .	845	958	1 803	341	400	741	1 424	2 909	4 333
Niederländische . . . . .	549	291	840	794	87	881	1 630	628	2 258
Belgische . . . . .	140	42	182	122	9	131	351	245	596
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Andere . . . . .	8	—	8	3	5	8	17	13	30
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	—	—	—	13	—	—	82	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz									12
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weiches Holz						5 987		29 183	26
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	5 987	—	29 221	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Verdingen			Duisburg			Wesel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
441	580	1 021	455	545	1 000	501	594	1 095
—	—	—	6 848	4 789	11 637	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
619	538	1 157	700	773	1 473	395	476	871
321	365	686	133	389	522	56	97	153
362 752	333 485	696 237	532 148	551 334	1 083 482	242 482	282 217	524 699
9 015	4 013	13 028	66 919	23 093	90 012	8 268	6 885	15 153
429	199	628	14 889	14 478	29 367	448	916	1 364
30	60	90	8 156	10 362	18 518	16	2	18
184 178	108 590	292 768	9 441 367	11 619 871	21 061 238	137 105	349 272	486 377
116 547	18 793	135 340	4 066 251	1 621 536	5 687 787	117 865	330 450	448 315
1 489	1 317	2 806	22 892	20 585	43 477	1 344	1 986	3 330
125 562	22 806	148 368	4 136 960	1 644 629	5 781 589	126 133	337 335	463 468
153	120	273	329	1 788	2 117	—	9	9
10	64	74	143	608	751	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	12	14	44	560	604	—	1	1
356	467	823	5 106	12 732	17 838	500	1 191	1 691
—	—	—	3	9	12	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
208	179	387	231	93	324	177	174	351
729	842	1 571	5 856	15 790	21 646	677	1 376	2 053
669	443	1 112	14 079	4 049	18 128	556	436	992
90	32	122	2 926	721	3 647	106	174	280
—	—	—	—	—	—	5	—	5
1	—	1	31	25	56	—	—	—
14	—	—	93	—	—	9	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 953	—	—	48 304	—	—	1 802	—
—	—	—	—	183	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 953	—	—	48 487	—	—	1 802	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

Spoy-Kanal	Mosel	Lahn	Main	Franken- (thaler Kanal)	Neckar	Ill-Rhein- Kanal	Nach Notizen zu den Schiffen und Flößen von dem Rhein her durchgegangene bei
<p>Vb.</p> <p>VI.</p> <h1 style="text-align: center;">Übersicht</h1> <p style="text-align: center;">der</p> <h2 style="text-align: center;">Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1914, von dem Rhein her kommend, nach</h2> <p style="text-align: center;">dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim), dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim), der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls) und dem Spoy-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken) durchgegangen sind.</p>							<p>Schiffe</p> <p>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</p> <p>Triebkraftschiffe</p> <p>Schlepper</p> <p>Tau- (Zug-)schiffe</p> <p>Wasserschiffe</p> <p>Im Ganzen</p> <p>1200</p> <p>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segel- schiffe, Schiffschiffe):</p> <p>Im Ganzen</p> <p>120</p> <p>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe</p> <p>1320</p> <p>IV. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonnen</p> <p>100000</p> <p>Flöße</p> <p>Zahl</p> <p>Bestand der Flöße in Tonnen</p> <p>hartes Holz</p> <p>weiches Holz</p> <p>Im Ganzen</p> <p>1000</p> <p>Im Ganzen an Flößen in Tonnen</p> <p>100000</p> <p>Im Ganzen an durchgegangenen Gütern in Tonnen</p> <p>100000</p>

Die Notizen für die letzten Monate von 1914 sind vorläufig und unvollständig.

Nach Nebenflüssen gehend, sind Schiffe und Flöße von dem Rhein her durchgegangen bei	Ill-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Spoy-Kanal
	Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Nieder- lahnstein	Fähre bei Güls	Durchgangs- stelle zu Keeken
<b>Schiffe.</b>							
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</b>							
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	76	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	2 905	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	1	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>							
Im ganzen . . . . .	12	—	8	303	19	—	133
Davon unbeladen . . . . .	—	—	8	14	19	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	2 769	—	1 792	151 355	3 553	—	17 073
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	2 199	—	—	60 107	—	—	12 525
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segel- schiffe, Schleppkähne):</b>							
Im ganzen . . . . .	186 <sup>1)</sup>	174	233	4 495	125	95	272
Davon unbeladen . . . . .	46	—	—	690	101	95	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	11 475	34 375	18 670	2 298 029	10 353	24 875	55 185
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	2 321	27 918	18 539	1 796 464	3 576	—	40 230
<b>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe . . . . .</b>							
	198 <sup>1)</sup>	174	241	7 780	144	95	405
<b>IV. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonnen . . . . .</b>							
	4 520	27 918	18 539	1 856 571	3 576	—	52 755
<b>Flöße.</b>							
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—	1
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>							
hartes Holz	{	Stämme . . . . .	—	—	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—
		Scheite . . . . .	—	—	—	—	—
weiches Holz	{	Stämme . . . . .	—	—	—	—	590
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—
		Scheite . . . . .	—	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>							
	—	—	—	—	—	—	590
<b>Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>							
	—	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Hierunter 136 beladene Kiesnachen von je 11 t Tragfähigkeit und Ladung.

Kehl		Speyer		Lauterburg		Karlsruhe		Mannheim		Ludwigshafen		Worms		Gernsheim		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Bingen		Oberlahnstein		Coblenz		Cöln		Mülheim		Neuß		Düsseldorf		Uerdingen		Duisburg		Wesel	
100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100		100			

**VIa.**  
**Übersicht**

**Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1914 in den deutschen Rheinhäfen**

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Cöln, Mülheim, Neuß, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg und Wesel

abgegangen sind.

**Flöße**

Die in dieser Tabelle angegebenen Zahlen sind die im Laufe des Jahres 1914 abgegangenen Schiffe und Flöße.

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Straßburg			Kehl		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	2	208	210	—	194	194
Davon unbeladen . . . . .	—	19	19	—	55	55
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	710	140 058	140 768	—	132 057	132 057
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	77	7 936	8 013	—	4 766	4 766
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	103	1 634 <sup>1)</sup>	1 737	19	858	877
Davon unbeladen . . . . .	—	1 114	1 114	16	558	574
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	79 513	1 973 720	2 053 233	8410	962 321	970 731
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	19 340	236 919	256 259	820	69 991	70 811
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe . . . . .</b>						
	105	1 842 <sup>1)</sup>	1 947	19	1 052	1 071
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	19 417	244 855	264 272	820	74 757	75 577
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	84	524	608	5	392	397
Bayerische . . . . .	2	143	145	—	52	52
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	12	12	7	2	9
Hessische . . . . .	7	74	81	—	31	31
Preußische . . . . .	11	781	792	6	336	342
Württembergische . . . . .	—	2	2	—	1	1
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	104	1 536	1 640	18	814	832
Niederländische . . . . .	1	225	226	—	178	178
Belgische . . . . .	—	81	81	—	59	59
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	1	1	2
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>						
hartes Holz	{	Stämme . . . . .	—	—	—	—
Schnittware . . . . .		—	—	—	—	
Scheite . . . . .		—	—	—	—	
weiches Holz	{	Stämme . . . . .	—	—	—	—
Schnittware . . . . .		—	—	—	—	
Scheite . . . . .		—	—	—	—	
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Hierunter 8 leere Kanalschiffe mit 2066 t Tragfähigkeit, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben und

Lauterburg			Karlsruhe			Speyer		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	102	70	172	12	15	27
—	—	—	6	1	7	12	1	13
—	—	—	66 902	38 033	104 935	6 315	8 272	14 587
—	—	—	199	4 281	4 480	—	138	138
124	182	306	392	1 501	1 893	279	382	661
—	180	180	276	902	1 178	263	272	535
172 604	253 653	426 257	145 653	1 264 601	1 410 254	36 790	59 191	95 981
190	1 397	1 587	5 857	228 422	234 279	130	12 188	12 318
124	182	306	494	1 571	2 065	291	397	688
190	1 397	1 587	6 055	232 703	238 758	130	12 326	12 456
3	6	9	111	573	684	3	7	10
23	17	40	227	192	419	270	354	624
2	4	6	—	6	6	—	—	—
11	17	28	6	99	105	—	1	1
75	131	206	55	595	650	5	11	16
—	—	—	—	6	6	—	2	2
—	—	—	—	—	—	11	3	14
114	175	289	399	1 471	1 870	289	378	667
10	7	17	51	62	113	1	8	9
—	—	—	44	38	82	1	11	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

zur Talfahrt nach den niederländischen und belgischen Häfen den Rhein benutzen.

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Mannheim			Ludwigshafen		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>	Rhein und Neckar	Rhein				
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	201	1 337	1 538	133	1 108	1 241
Davon unbeladen . . . . .	—	31	31	—	14	14
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	102 328	632 739	735 067	87 264	504 922	592 186
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	19 081	114 299	133 380	7 885	32 891	40 777
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	4 400	5 861	10 261	1 397	3 244	4 641
Davon unbeladen . . . . .	2 531	3 986	6 517	969	1 163	2 132
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	2 006 072	6 258 317	8 264 389	549 143	3 348 512	3 897 655
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	247 758	717 208	964 966	48 807	645 873	694 681
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe</b>	4 601	7 198	11 799	1 530	4 352	5 882
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen</b>	266 839	831 507	1 098 346	56 693	678 765	735 458
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	2 545	1 731	4 276	427	1 169	1 596
Bayerische . . . . .	669	341	1 010	837	243	1 080
Elsaß-Lothringische . . . . .	2	7	9	—	—	—
Hessische . . . . .	461	381	842	8	252	260
Preussische . . . . .	602	3 625	4 227	102	1 612	1 714
Württembergische . . . . .	110	14	124	2	9	11
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	23	69	92
<b>Deutsche im ganzen . . . . .</b>	4 389	6 099	10 488	1 399	3 354	4 753
Niederländische . . . . .	147	910	1 057	100	775	875
Belgische . . . . .	65	189	254	31	221	252
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	2	2
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	10					
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz { Stämme . . . . .						
{ Schnittware . . . . .						
{ Scheite . . . . .						
weiches Holz { Stämme . . . . .		4 993				
{ Schnittware . . . . .		12				
{ Scheite . . . . .						
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .		5 005				
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .						

Worms			Gernsheim			Gustavsburg		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
843	723	1 566	180	222	402	257	139	396
1	—	1	21	—	21	—	58	58
389 386	345 866	735 252	87 647	110 841	198 488	158 401	82 370	240 771
1 456	8 789	10 245	127	2 110	2 237	119	6 937	7 056
487	894	1 381	229	392	621	264	1 335	1 599
107	618	725	208	349	557	31	1 014	1 045
439 614	431 210	870 824	54 730	101 052	155 782	212 269	1 151 983	1 364 254
3 258	69 458	72 716	201	6 239	6 440	1 077	64 723	65 800
1 330	1 617	2 947	409	614	1 023	521	1 474	1 995
4 714	78 247	82 961	328	8 349	8 677	1 196	71 660	72 856
238	146	384	65	47	112	69	82	151
46	51	97	1	7	8	15	69	84
88	463	551	184	295	479	40	77	117
421	453	874	100	153	253	142	1 095	1 237
—	—	—	—	—	—	1	4	5
38	43	81	16	28	44	5	—	5
831	1 156	1 987	366	530	896	272	1 327	1 599
314	354	668	3	6	9	131	100	231
185	107	292	40	78	118	118	47	165
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
						<p><b>Fische</b></p> <p>Anzahl</p> <p>Inhalt der Fische in Tonnen:</p> <p>Stämme —</p> <p>hartes Holz —</p> <p>Schiffbau —</p> <p>Stämme — 35</p> <p>weiches Holz —</p> <p>Schiffbau —</p> <p>Schiffe —</p>		
						<p>Zusammen in Fischen in Tonnen</p> <p>35</p> <p>16</p>		

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Mainz			Biebrich			Schierstein		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>									
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	337	583	920	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	1 134	1 030	2 164	224	428	652	1	7	8
Davon unbeladen . . . . .	14	16	30	170	15	185	1	—	1
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	570 432	502 977	1 073 409	132 329	253 600	385 929	294	3 734	4 028
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	3 403	38 472	41 875	512	10 866	11 378	—	161	161
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	1 538	1 920	3 458	210	45	255	116	66	182
Davon unbeladen . . . . .	690	1 330	2 020	197	42	239	83	29	112
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	879 810	1 079 804	1 959 614	49 805	30 094	79 899	21 296	36 819	58 115
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	130 277	162 271	292 548	348	92	440	7 064	7 567	14 631
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe . . . . .</b>									
	2 672	2 950	5 622	771	1 056	1 827	117	73	190
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen . . . . .</b>									
	133 680	200 743	334 423	860	10 958	11 818	7 064	7 728	14 792
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	341	279	620	53	80	133	—	3	3
Bayerische . . . . .	139	69	208	—	4	4	3	3	6
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	775	986	1 761	185	12	197	106	25	131
Preussische . . . . .	669	939	1 608	318	446	764	7	34	41
Württembergische . . . . .	4	3	7	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	6	7	13	—	—	—	—	—	—
<b>Deutsche im ganzen . . . . .</b>									
	1 984	2 283	4 217	556	542	1 098	116	65	181
Niederländische . . . . .	508	446	954	175	403	578	1	8	9
Belgische . . . . .	230	221	451	40	111	151	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	232	—	—	—	—	—	61	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>									
hartes Holz	Stämme . . . . .		2 501	—		—		2 023	
	Schnittware . . . . .		—	—		—		—	
	Scheite . . . . .		—	—		—		—	
weiches Holz	Stämme . . . . .		175 899	—		—		31 248	
	Schnittware . . . . .		505	—		—		—	
	Scheite . . . . .		—	—		—		—	
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>									
	—		178 905	—		—		33 271	
<b>Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>									
	—		—	—		—		—	



In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Mülheim			Neuß			Düsseldorf		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>									
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	466	370	836	—	—	—	573	563	1 136
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	437	967	1 404	116	164	280	1 420	1 304	2 724
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	47	52	99	652	398	1 050
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	245 361	686 806	932 167	47 112	96 532	143 644	897 557	853 534	1 751 091
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	12 971	51 089	64 060	1 814	11 116	12 930	40 471	64 936	105 407
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	79	242	321	377	1 000	1 377	413	1 754	2 167
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	58	843	901	231	1 417	1 648
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	42 289	136 082	178 371	282 124	486 006	768 130	217 861	914 167	1 132 028
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	17 181	48 431	65 612	207 952	40 579	248 531	34 530	73 512	108 042
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe . . . . .</b>									
	982	1 579	2 561	493	1 164	1 657	2 406	3 621	6 027
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen . . . . .</b>									
	30 152	99 520	129 672	209 766	51 695	261 461	75 001	138 448	213 449
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	150	22	172	144	55	199	320	394	714
Bayerische . . . . .	8	2	10	30	12	42	16	136	152
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	4	1	5	13	17	30	11	52	63
Preußische . . . . .	455	598	1 053	182	204	386	1 214	1 232	2 446
Württembergische . . . . .	—	—	—	3	—	3	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	61	299	360	29	16	45	12	106	118
Deutsche im ganzen . . . . .	678	922	1 600	401	304	705	1 573	1 920	3 493
Niederländische . . . . .	222	537	759	86	740	826	588	1 354	1 942
Belgische . . . . .	80	105	185	6	113	119	230	334	564
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Andere . . . . .	2	15	17	—	7	7	14	13	27
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz	Stämme . . . . .		—	—		—	—		—
	Schnittware . . . . .		—	—		—	—		—
	Scheite . . . . .		—	—		—	—		—
weiches Holz	Stämme . . . . .		—	—		—	—		—
	Schnittware . . . . .		—	—		—	—		—
	Scheite . . . . .		—	—		—	—		—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .									
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .									
	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Spoy-Kanal	Mosel	Lahn	Main	Frankenthaler Kanal	Neckar	Ill-Rhein-Kanal	Von Nebenflüssen kommend sind Schiffe und Flöße nach dem Rhein hin durchgegangenen bei
							<b>Schiffe.</b>
							I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampf- und andere Motorschiffe)
							II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segel- und andere Motorschiffe)
							III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe
							IV. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonnen
							<b>Flöße.</b>
							I. Bestand der Flöße in Tonnen
							II. Flöße aus Holz
							III. Flöße aus Eisen
							IV. Flöße aus anderen Materialien
							V. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonnen

**VI<sup>b</sup>.**  
**VII.**  
**Übersicht**

der  
**Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1914, nach dem Rhein hin gehend,**

von  
dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim), dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim), der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls) und dem Spoy-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)

**durchgegangen sind.**

Der Verkehr von dem Spoy-Kanal nach dem Rhein hin wird seit 1912 nicht mehr angeschrieben.

Von Nebenflüssen kommend, sind Schiffe und Flöße nach dem Rhein hin durchgegangen bei	III-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Spoy-Kanal
	Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Nieder- lahnstein	Fähre bei Güls	Durchgangs- stelle zu Keeken
<b>Schiffe.</b>							
<b>I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</b>							
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	77	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	2 929	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	1	—	—	—
Güterschiffe:							
Im ganzen . . . . .	11	—	8	319	19	—	—
Davon unbeladen . . . . .	8	—	—	32	2	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	2 412	—	1 792	157 166	3 553	—	—
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	240	—	2 248	30 272	2 335	—	—
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segel- schiffe, Schleppkähne):</b>							
Im ganzen . . . . .	206 <sup>1)</sup>	529	233	4 422	126	103	—
Davon unbeladen . . . . .	145 <sup>1)</sup>	—	226	2 855	26	8	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	17 893	94 058	18 670	2 420 823	10 417	29 323	—
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	12 678	92 222	855	590 840	6 241	24 571	—
<b>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe . . . . .</b>							
	217 <sup>1)</sup>	529	241	7 748	145	103	—
<b>IV. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonnen . . . . .</b>							
	12 918	92 222	2 248	621 112	8 576	24 571	—
<b>Flöße.</b>							
Anzahl . . . . .	—	27	—	1 423	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:							
hartes Holz	Stämme . .	—	—	4 228	—	—	—
		Schnittware .	—	—	—	—	—
			Scheite . .	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme . .	—	5 764	249 867	—	—	—
		Schnittware .	—	—	—	—	—
			Scheite . .	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>							
	—	5 764	—	254 095	—	—	—
<b>Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>							
	—	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Hierunter 136 leere Kiesnachen von je 11 t Tragfähigkeit.

I. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)

A. Nach den Bestimmungen der Königlich

I. Verkehr mit Niederländischen

Schiffe ohne eigene Triebkraft		Schiffe mit eigener Triebkraft	
Segelschiffe		Dampfschiffe und andere Motorschiffe	
Zahl	Netto-Gewicht	Zahl	Netto-Gewicht

VII.

# Nachweisung

1. der Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe) und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne), des Gewichts ihrer Ladungen sowie ihrer Heimatsstaaten (Flaggen);

2. der Flöße, welche im Jahr 1914

bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.

Monat	Zahl		Netto-Gewicht	
	Schiffe	Flöße	Schiffe	Flöße
Januar	41	20	10.000	112
Februar	40	135	10.000	135
März	48	142	10.000	142
April	48	138	10.000	138
Mai	41	177	10.000	177
Juni	40	104	10.000	104
Juli	40	187	10.000	187
August	33	50	10.000	50
September	39	48	10.000	48
Oktober	40	49	10.000	49
November	44	58	10.000	58
Dezember	41	80	10.000	80
<b>Zusammen a)</b>	<b>518</b>	<b>280</b>	<b>10.000</b>	<b>1.241</b>
<b>Zusammen b)</b>	<b>518</b>	<b>280</b>	<b>10.000</b>	<b>1.241</b>
<b>Zusammen c)</b>	<b>1.108</b>	<b>560</b>	<b>20.000</b>	<b>2.482</b>

## 1. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)

A. Nach den Aufzeichnungen der Königlich

I. Verkehr mit niederländischen

Monat	Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)						Schiffe ohne eigene (Segelschiffe, Schlepp-			
	Per- sonen- schiffe	Schlep- per	Tau- (Ketten-) Schiffe	Güterschiffe		Auf Schiffen mit eigener Triebkraft durch- gegangene Güter t	Anzahl		Zusammen Trag- fähigkeit t	
				Anzahl			im ganzen	davon un- beladen		
				im ganzen	davon un- beladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	im ganzen	davon un- beladen	Trag- fähigkeit t	im ganzen	davon un- beladen	t		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>a) Zu</b>										
Januar . . . . .	33	—	—	101	7	69 133	42 370	1 322	190	1 079 348
Februar . . . . .	46	—	—	107	5	71 508	41 228	2 667	540	2 048 775
März . . . . .	55	—	—	136	3	92 541	55 066	2 508	613	1 888 858
April . . . . .	56	—	—	130	7	91 048	50 478	3 022	699	2 085 095
Mai . . . . .	73	—	—	152	10	105 041	57 560	3 106	891	2 133 315
Juni . . . . .	60	—	—	146	16	98 379	52 265	3 343	937	2 322 887
Juli . . . . .	64	—	—	161	15	110 147	59 969	3 349	807	2 322 772
August . . . . .	40	—	—	87	7	63 788	42 759	632	49	629 737
September . . . . .	52	—	—	57	—	45 816	22 437	749	439	381 280
Oktober . . . . .	54	—	—	61	1	49 453	24 311	869	657	458 286
November . . . . .	45	—	—	96	—	65 720	37 384	1 027	809	633 986
Dezember . . . . .	40	—	—	67	—	53 972	24 271	776	543	452 838
Zusammen a	618	—	—	1301	71	916 546	510 098	23 370	7174	16 437 177
<b>b) Zu</b>										
Januar . . . . .	35	—	—	112	—	60 390	25 572	1 452	255	1 152 443
Februar . . . . .	45	—	—	122	—	65 442	34 976	2 348	129	1 712 630
März . . . . .	55	—	—	142	—	79 158	44 498	2 542	168	1 919 203
April . . . . .	48	—	—	153	—	83 490	40 980	2 920	116	2 041 663
Mai . . . . .	61	—	—	177	—	104 666	46 077	3 303	154	2 330 181
Juni . . . . .	60	—	—	164	—	83 049	39 834	3 119	133	2 234 204
Juli . . . . .	63	—	—	187	3	108 932	41 046	3 328	188	2 354 681
August . . . . .	23	—	—	20	1	10 763	2 853	960	747	584 686
September . . . . .	49	—	—	48	1	28 174	9 078	770	134	450 434
Oktober . . . . .	56	—	—	49	—	27 394	12 265	1 052	66	565 070
November . . . . .	44	—	—	58	—	34 249	12 516	950	62	575 064
Dezember . . . . .	41	—	—	59	—	34 035	12 734	967	81	635 099
Zusammen b	580	—	—	1291	5	719 732	322 429	23 711	2233	16 555 358
Hierzu a	618	—	—	1301	71	916 546	510 098	23 370	7174	16 437 177
Gesamtzahl I	1198	—	—	2592	76	1 636 278	832 527	47 081	9407	32 992 535

und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne).

Preußischen Zollstelle in Emmerich.  
und belgischen Häfen.

Triebkraft (Kähne)	Gesamt- zahl der durchge- gangenen Schiffe (Spalte 2 bis 5 u. 9)	Gesamt- gewicht der durch- gegangenen Güter (Spalte 8 und 12)	Unter der Gesamtzahl der Schiffe (Spalte 13) waren					Monat	Bemerkungen
			Deutsche	Niederländische	Belgische	Britische	Andere		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
<b>Berg.</b>									
864 164	1 456	906 534	341	827	288	—	—	Januar	
1 618 597	2 820	1 659 825	631	1 620	569	—	—	Februar	
1 489 863	2 699	1 544 929	557	1 556	586	—	—	März	
1 532 339	3 208	1 582 817	651	1 809	748	—	—	April	
1 565 413	3 331	1 622 973	731	1 915	684	—	1	Mai	
1 768 546	3 549	1 820 811	744	2 067	735	—	3	Juni	
1 850 012	3 574	1 909 981	782	2 252	540	—	—	Juli	
528 766	759	571 525	329	406	24	—	—	August	
191 299	858	213 736	156	702	—	—	—	September	
104 334	984	128 645	219	763	—	—	2	Oktober	
109 518	1 168	146 902	183	984	—	—	1	November	
182 120	883	206 391	211	670	—	—	2	Dezember	
11 804 971	25 289	12 315 069	5 535	15 571	4174	—	9	Zusammen a	
<b>Tal.</b>									
704 751	1 599	730 323	445	844	309	—	1	Januar	
1 376 352	2 515	1 411 328	567	1 448	496	1	3	Februar	
1 477 902	2 739	1 522 400	679	1 505	555	—	—	März	
1 709 502	3 121	1 750 482	681	1 770	667	—	3	April	
1 924 816	3 541	1 970 893	796	1 996	747	—	2	Mai	
1 820 425	3 343	1 860 259	797	1 884	659	—	3	Juni	
1 917 936	3 578	1 958 982	809	2 048	719	—	2	Juli	
106 139	1 003	108 992	130	816	57	—	—	August	
280 165	867	289 243	166	701	—	—	—	September	
447 502	1 157	459 767	202	952	—	—	3	Oktober	
452 815	1 052	465 331	210	842	—	—	—	November	
492 853	1 067	505 587	249	818	—	—	—	Dezember	
12 711 158	25 582	13 033 587	5 731	15 624	4209	1	17	Zusammen b	
11 804 971	25 289	12 315 069	5 535	15 571	4174	—	9	Hierzu a	
24 516 129	50 871	25 348 656	11 266	31 195	8383	1	26	Gesamtzahl I	

Monat	Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)							Schiffe ohne eigene (Segelschiffe, Schlepp-		
	Per- sonen- schiffe	Schlep- per	Tau- (Ketten- schiffe	Güterschiffe			Auf Schiffen mit eigener Triebkraft durch- gegangene Güter	Anzahl		Zusammen  Trag- fähigkeit
				Anzahl		Zusammen Trag- fähigkeit		im ganzen	davon unbeladen	
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	5	6	7	8	9	10	11	
<b>a) Zu</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	37	1	31 862	14 914	4	—	3 870
Februar . . . . .	—	—	—	46	1	39 810	16 655	6	—	1 964
März . . . . .	—	—	—	52	—	47 133	21 262	5	1	3 400
April . . . . .	—	—	—	53	2	46 520	19 279	12	—	3 445
Mai . . . . .	—	—	—	59	2	53 210	22 962	8	1	2 588
Juni . . . . .	—	—	—	57	4	50 570	20 890	13	2	2 328
Juli . . . . .	—	—	—	63	—	59 060	25 737	10	3	1 678
August . . . . .	—	—	—	4	—	3 750	1 767	—	—	—
September . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
November . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dezember . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen a	—	—	—	371	10	331 915	143 466	58	7	19 273
<b>b) Zu</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	42	—	37 297	12 933	5	—	3 896
Februar . . . . .	—	—	—	42	—	35 592	13 825	13	—	9 318
März . . . . .	—	—	—	57	—	49 404	24 434	23	—	7 988
April . . . . .	—	—	—	55	—	50 254	24 411	17	—	9 481
Mai . . . . .	—	—	—	64	—	54 794	27 700	34	—	10 035
Juni . . . . .	—	—	—	56	—	51 794	26 232	49	—	15 853
Juli . . . . .	—	—	—	65	—	55 055	26 419	44	—	13 152
August . . . . .	—	—	—	2	—	980	286	—	—	—
September . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
November . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dezember . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen b	—	—	—	383	—	335 170	156 240	185	—	69 723
Hierzu a	—	—	—	371	10	331 915	143 466	58	7	19 273
Gesamtzahl II	—	—	—	754	10	667 085	299 706	243	7	88 996
Dazu Gesamtzahl I	1198	—	—	2592	76	1 636 278	832 527	47 081	9407	32 992 535
Gesamtzahl A	1198	—	—	3346	86	2 303 363	1 132 233	47 324	9414	33 081 531

seeischen Häfen.

Triebkraft kähne)	Gesamt- zahl der durchge- gangenen Schiffe (Spalte 2 bis 5 u. 9)	Gesamt- gewicht der durch- gegangenen Güter (Spalte 8 und 12)	Unter der Gesamtzahl der Schiffe (Spalte 13) waren					Monat	Bemerkungen
			Deutsche	Niederländische	Belgische	Britische	Andere		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
<b>Berg.</b>									
1 758	41	16 672	39	—	—	1	1	Januar	
1 484	52	18 139	45	2	—	2	3	Februar	
2 043	57	23 305	53	—	—	2	2	März	
2 391	65	21 670	54	4	—	5	2	April	
1 445	67	24 407	59	3	—	2	3	Mai	
1 723	70	22 613	53	8	—	4	5	Juni	
888	73	26 625	59	2	—	7	5	Juli	
—	4	1 767	4	—	—	—	—	August	
—	—	—	—	—	—	—	—	September	
—	—	—	—	—	—	—	—	Oktober	
—	—	—	—	—	—	—	—	November	
—	—	—	—	—	—	—	—	Dezember	
11 732	429	155 198	366	19	—	23	21	Zusammen a	
<b>Tal.</b>									
1 996	47	14 929	42	2	—	—	3	Januar	
2 957	55	16 782	46	6	—	3	—	Februar	
7 286	80	31 720	56	20	—	1	3	März	
8 633	72	33 044	55	11	—	2	4	April	
9 015	98	36 715	62	30	—	4	2	Mai	
12 939	105	39 171	55	40	2	3	5	Juni	
11 751	109	38 170	63	34	—	6	6	Juli	
—	2	286	1	—	—	—	1	August	
—	—	—	—	—	—	—	—	September	
—	—	—	—	—	—	—	—	Oktober	
—	—	—	—	—	—	—	—	November	
—	—	—	—	—	—	—	—	Dezember	
54 577	568	210 817	380	143	2	19	24	Zusammen b	
11 732	429	155 198	366	19	—	23	21	Hierzu a	
66 309	997	366 015	746	162	2	42	45	Gesamtzahl II	
24 516 129	50 871	25 348 656	11 266	31 195	8383	1	26	Dazu Gesamtzahl I	
24 582 438	51 868	25 714 671	12 012	31 357	8385	43	71	Gesamtzahl A	

## B. Nach den Aufzeichnungen der Königlich

Verkehr mit niederländischen,										
Monat	Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)						Schiffe ohne eigene (Segelschiffe, Schlepp-			
	Personen- schiffe	Schlep- per	Tau- (Ketten-) Schiffe	Güterschiffe		Auf Schiffen mit eigener Triebkraft durch- gegangene Güter	Anzahl		Zusammen	
				Anzahl			im ganzen	davon unbeladen		Trag- fähigkeit
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	im ganzen	davon unbeladen	t	t	im ganzen	davon unbeladen	t	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>a) Zu</b>										
Januar . . . . .	34	—	—	133	2	88 561	58 984	1 386	205	1 091 814
Februar . . . . .	44	—	—	160	5	103 067	58 346	2 709	548	2 066 428
März . . . . .	53	—	—	197	4	128 161	76 042	2 544	608	1 885 519
April . . . . .	54	—	—	189	2	122 740	69 990	3 045	905	2 075 390
Mai . . . . .	60	—	—	212	1	137 982	82 349	3 118	879	2 159 262
Juni . . . . .	59	—	—	206	3	127 388	71 923	3 327	931	2 300 111
Juli . . . . .	63	—	—	222	1	145 243	85 031	3 289	749	2 304 142
August . . . . .	38	—	—	96	—	58 032	44 786	643	42	636 279
September . . . . .	54	—	—	78	—	31 383	22 927	744	433	397 396
Oktober . . . . .	54	—	—	79	3	38 829	26 686	856	653	454 898
November . . . . .	44	—	—	101	—	52 250	33 972	996	755	599 874
Dezember . . . . .	39	—	—	81	1	44 889	25 323	760	521	452 720
Zusammen a	596	—	—	1754	22	1 078 525	656 360	23 417	7229	16 403 833
<b>b) Zu</b>										
Januar . . . . .	34	—	—	143	1	99 015	34 573	1 498	257	1 190 509
Februar . . . . .	45	—	—	159	3	99 459	48 792	2 418	155	1 759 570
März . . . . .	56	—	—	193	1	125 505	71 553	2 550	174	1 910 527
April . . . . .	51	—	—	202	—	130 149	70 497	2 960	115	2 075 615
Mai . . . . .	61	—	—	236	7	151 623	75 309	3 338	144	2 312 417
Juni . . . . .	60	—	—	223	4	139 812	75 252	3 091	131	2 164 628
Juli . . . . .	62	—	—	238	6	150 972	71 066	3 372	173	2 360 879
August . . . . .	38	—	—	88	61	53 036	3 071	905	676	569 966
September . . . . .	50	—	—	96	34	46 067	8 972	711	107	409 856
Oktober . . . . .	55	—	—	83	16	38 100	12 333	999	55	539 437
November . . . . .	44	—	—	107	35	53 248	12 725	928	43	563 196
Dezember . . . . .	42	—	—	79	8	45 972	13 201	933	76	606 306
Zusammen b	598	—	—	1847	176	1 132 958	497 348	23 703	2106	16 462 906
Hierzu a	596	—	—	1754	22	1 078 525	656 360	23 417	7229	16 403 833
Gesamtzahl B	1194	—	—	3601	198	2 211 483	1 153 708	47 120	9335	32 866 739

## Niederländischen Zollstelle in Lobith.

belgischen und überseeischen Häfen.

Triebkraft kähne)	Gesamt- zahl der durchge- gangenen Schiffe (Spalte 2 bis 5 u. 9)	Gesamt- gewicht der durch- gegangenen Güter (Spalte 8 und 12)	Unter der Gesamtzahl der Schiffe (Spalte 13) waren					Monat	Bemerkungen
			Deutsche	Niederländische	Belgische	Britische	Andere		
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft durch- gegangene Güter t	t	t	15	16	17	18	19	20	21
<b>Berg.</b>									
868 351s	1 553	927 335s	439	802	310	1	1	Januar	
1 592 614s	2 913	1 650 960s	723	1 588	597	2	3	Februar	
1 431 043s	2 794	1 507 085s	674	1 518	599	1	2	März	
1 515 032	3 288	1 585 022s	707	1 822	752	5	2	April	
1 607 203s	3 390	1 689 552s	765	1 905	715	2	3	Mai	
1 718 498	3 592	1 790 421	790	2 002	787	5	8	Juni	
1 875 026	3 574	1 960 057s	829	2 093	644	3	5	Juli	
599 835s	777	644 621s	331	398	48	—	—	August	
189 583s	876	212 510s	146	708	22	—	—	September	
107 321	989	134 007	185	777	27	—	—	Oktober	
118 295	1 141	152 267	145	961	35	—	—	November	
134 590	880	159 913	176	667	34	—	3	Dezember	
11 757 394	25 767	12 413 754	5 910	15 241	4570	19	27	Zusammen a	
<b>Tal.</b>									
716 309s	1 675	750 883	484	856	328	1	6	Januar	
1 384 937s	2 622	1 433 730	616	1 475	525	3	3	Februar	
1 485 115	2 799	1 556 668	726	1 473	596	2	2	März	
1 741 039s	3 213	1 811 536s	731	1 773	695	3	11	April	
1 939 730s	3 635	2 015 040	826	2 025	774	5	5	Mai	
1 839 117s	3 374	1 914 370	818	1 872	671	3	10	Juni	
1 935 020s	3 672	2 006 086s	833	2 073	750	5	11	Juli	
113 890	1 031	116 961s	133	800	96	1	1	August	
272 990s	857	281 963	143	687	27	—	—	September	
435 945	1 137	448 278	178	925	31	—	3	Oktober	
460 672s	1 079	473 398	187	849	41	—	2	November	
492 285s	1 054	505 487	204	812	36	—	2	Dezember	
12 817 053s	26 148	13 314 401s	5 879	15 620	4570	23	56	Zusammen b	
11 757 394	25 767	12 413 754	5 910	15 241	4570	19	27	Hierzu a	
24 574 447s	51 915	25 728 155s	11 789	30 861	9140	42	83	Gesamtzahl B	

## 2. Flöße.

A. Nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle in Emmerich.

Monat	Anzahl der durchgegangenen Flöße	Bestand der Flöße						Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes	Durchgegangene bei- geladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnitt- ware	Scheite	Stämme	Schnitt- ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
<b>a) Zu Berg.</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>b) Zu Tal.</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April . . . . .	5	—	—	—	2 497	—	—	2 497	—	
Mai . . . . .	4	—	—	—	1 763	—	—	1 763	—	
Juni . . . . .	6	89	—	—	3 517	—	—	3 606	—	
Juli . . . . .	8	—	—	—	3 766	397	—	4 163	—	
August . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober . . . . .	10	—	—	—	8 364	—	—	8 364	—	
November . . . . .	6	—	—	—	1 768	5	—	1 773	—	
Dezember . . . . .	3	—	—	—	1 218	2	—	1 220	—	
Zusammen b	42	89	—	—	22 893	404	—	23 386	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	42	89	—	—	22 893	404	—	23 386	—	

## B. Nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Monat	Anzahl der durchgegangenen Flöße	Bestand der Flöße						Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes	Durchgegangene bei- geladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnitt- ware	Scheite	Stämme	Schnitt- ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
<b>Güterverzeichnis.</b>										
<b>a) Zu Berg.</b>										
Januar . . . .	1	—	—	—	200	—	—	200	—	
Februar . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	1	—	—	—	200	—	—	200	—	
<b>b) Zu Tal.</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April . . . . .	3	224	—	—	1 407	10	—	1 641	—	
Mai . . . . .	4	92s	—	—	1 696s	10	—	1 799	—	
Juni . . . . .	8	624	—	—	5 848	33	—	6 505	—	
Juli . . . . .	5	—	—	—	4 662s	32	—	4 694s	—	
August . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober . . . . .	8	1013	—	—	6 987	48s	—	8 048s	—	
November . . . . .	5	228	—	—	3 436s	18	—	3 682s	—	
Dezember . . . . .	2	—	—	—	1 212	8	—	1 220	—	
Zusammen b	35	2181s	—	—	25 249s	159s	—	27 590s	—	
Hierzu a	1	—	—	—	200	—	—	200	—	
Gesamter Floßverkehr	36	2181s	—	—	25 449s	159s	—	27 790s	—	

## VIII.

## Güterverzeichnis.

1. Abfälle von Horn, von Klauen und folgende Abfälle von Häuten: Falzspäne, Schlichtspäne, Stollmehl. Abfälle von Rohstoffen der Papierherstellung, folgende: Hadernstaub, Papierschlamm, Papierfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste.
2. Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten.
3. Bier.
4. Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleizink, metallische Bleiabfälle, alte Bleikugeln, Bleiröhren, Bleischrot, Bleiwaren.
5. Borke (Gerbrinden), roh, auch gemahlen, Lohe (Gerberlohe), Gerbhölzer, Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge (Gerbstoffextrakte).
- 6a. Braunkohlen, rohe.
- 6b. Braunkohlenbriketts, auch Naßpreßsteine und Braunkohlenkoks.
- 7a. Zement.
- 7b. Steine, Platten und Fliesen von Zement.
8. Chemikalien und Drogen (mit Ausnahme von Phosphorsäure, Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure und der Farben).
9. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe und Dachfilz (Asphaltfilz).
- 10a. Tierischer Dünger.
- 10b. Thomasmehl (gemahlene Thomasschlacken).
- 10c. Chilesalpeter.
- 10d. Kalisalze zum Düngen.
- 10e. Phosphorsaurer Kalk, natürlicher, auch aufgeschlossen (Superphosphat).
- 10f. Andere künstliche Düngemittel.
- 11a. Roheisen aller Art.
- 11b. Luppen von Schweißeisen u. Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke v. Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets).
- 11c. Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und alter Stahl, alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radteile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weißblechabfälle).
- 12a. Eisen und Stahl in Stäben (gewalzt, geschmiedet oder gezogen), auch geformt (fassoniert) — ausgenommen Draht und die nachstehend besonders genannten Walzwerkserzeugnisse in Stabform (z. B. Eisenbahnschienen) —, ferner Bandeisen, z. B. Achs-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I, U-, Winkel-, Zaineisen- oder -stahl; Hufstäbe. Brücken- und andere Bauteile (Konstruktionsteile) aus gewalzten Platten und Stäben; Form-(Fasson-)Stücke, grobe, Roststäbe.
- 12b. Platten und Bleche aus Eisen oder Eisenlegierungen, geschmiedet oder gewalzt, roh oder weiter bearbeitet, auch verzinkt (Weißblech).
13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Hahnägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen u. Weichenteile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.
14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).
15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Räderteile, Bremsklötze, sämtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.
- 16a. Dampfkessel und Dampffässer, Kondensationsröhren, Gas-, Wasser- und andere Behälter (Reservoirs), auch mit Ausrüstung (Armatür) versehen, Hähne, Ventile, Schieber und ähnliche Ausrüstungs-(Armatür-)Stücke für Dampfkessel, Dampffässer und Behälter (Reservoirs) sowie für Rohrleitungen, alle diese aus Eisen allein oder in Verbindung mit anderen unedlen Metallen.

- 16b. Maschinen und Maschinenteile, auch wenn nur die Hauptbestandteile aus Eisen oder Stahl bestehen.
17. Eiserner Röhren und Säulen.
18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert, in Ringen.
- 19a. Eisen- und Stahlwaren, vorstehend nicht genannt.
- 19b. Unedle Metalle (mit Ausnahme von Blei und Eisen) und Waren daraus (Zink siehe Nr. 67).
20. Eisenerz (mit Ausnahme von Schwefelkies).
- 21a. Erde, gewöhnliche, auch Gartenerde und Rasenplatten, Kies, Grand, Sand, Mergel, Schlamm, Schlick.
- 21b. Ton, auch Chinaclay, Porzellanerde, Kaolin, Pfeifenton, Pfeifenerde, feuerfester Ton, Lehm, auch gebrannt, gemahlen oder geschlämmt, Schamotte- und Dinasmörtel.
- 21c. Farberden (auch Kreide), Amberger Erde, roh, sowie als rohe Farberden verwendbare Abfälle und Nebenerzeugnisse der Industrie; Graphit, roh (in Stücken), gemahlen oder geschlämmt.
- 21d. Sonstige Erden und rohe mineralische Stoffe, anderweit nicht genannt oder einbegriffen, wie wasserbindende (hydraulische) Zuschläge, z. B. Tuff, Traß, Puzzolan, Puzzolanerde, Santorin (Santorinerde), Kieselgur (Infusorienerde), Alaunstein, Alaunschiefer, Alaunerde, Talkerde, Walkerde.
- 22a1. Bleierze (Bleiglanz usw.), Kobalterze, Nickel-erze.
- 22a2. Zinkerze (Blende, Galmei).
- 22b. Kupfererze, Kupferstein, auch Abbrände von Kupfererzen.
- 22c. Manganerze, Braunstein.
- 22d. Schwefelkies.
- 22e. Andere Erze.
- 22f. Zur Verhüttung bestimmte Schlacken.
23. Farbhölzer in Blöcken und Stücken, auch Farbhölzauszüge (Farbhölzextrakte) und Quercitron.
24. Fische und Schalthiere.
25. Flachs, Hanf, Hede, Werg und andere pflanzliche Spinnstoffe (mit Ausnahme von Baumwolle und Jute).
26. Fleisch, auch Speck.
27. Garne und Twiste.
- 28a. Weizen und Spelz.
- 28b. Roggen.
- 28c. Hafer.
- 28d. Gerste.
- 28e. Anderes Getreide, als: Hirse, Buchweizen, auch Hülsenfrüchte.
- 28f. Mais (Kukuruz).
- 28g. Malz.
- 28h. Lein- und Ölsamen.
- 28i. Andere Sämereien aller Art.
29. Glas und Glaswaren.
30. Häute, Felle, Leder, Pelzwaren.
- 31a. Telegraphenstangen aus europäischen Hölzern.
- 31b. Eisenbahnschwellen aus europäischen Hölzern.
- 31c. Grubenholz aus europäischen Hölzern.
- 31d. Europäisches Holz (Rundholz, ungespalten) zur Herstellung von mechanisch vorbereitetem Holzstoffe (Holzmasse, Holzschliff) oder von chemisch vorbereitetem Holzstoffe (Zellstoff, Zellulose).
- 31e1. Europäisches Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt, unbearbeitet oder lediglich in der Querrichtung mit der Axt oder Säge bearbeitet, mit oder ohne Rinde, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt: hart.
- 31e2. —: weich.
- 31f1. Europäisches Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt, in der Längsrichtung beschlagen oder anderweit mit der Axt vorgearbeitet oder zerkleinert, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt; Naben, Felgen, Speichen; auch gerissene Späne und in anderer Weise als durch Reißen hergestellte Klärspäne: hart.
- 31f2. —: weich.
- 31g1. Europäisches Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt, in der Längsrichtung gesägt oder in anderer Weise vorgeichtet, nicht gehobelt, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt; Bretter, Bohlen, Borde; Faßholz (Faßdauben und Faßbodenteile), auch hierfür erkennbar vorgearbeitetes Holz: hart.
- 31g2. —: weich.
- 31h. Korb- und Floßweiden, ungeschält oder geschält, auch gefärbt usw., Reifenstäbe, ungeschält und geschält, Faschinen.
- 31i. Brennholz, Reisig, Späne (Abfallspäne) und andere nur als Brennholz verwertbare Holzabfälle, Holzschwarten (die äußeren Längsabschnitte von Rundholz), nicht über 6 m lang; Heidebesen, Reiserbesen.
- 31k. Erika-, Cocus-, Zedern-, Buchsbaum-, Ebenholz, Mahagoni-, Polisander-, Tiek- und Pockholz, roh oder bearbeitet.
- 31l. Andere aus außereuropäischen Ländern stammende Hölzer (ausgenommen Farb- und Gerbhölzer), wie amerikanisches Nußbaumholz, Pappelholz, Pitchpine-, Yellowpineholz.
32. Holzzeugmasse, Holzmehl, feuchtes, auch Sägemehl und Sägespäne, Strohmasse, Strohteigmasse, feuchte.
33. Hopfen.
34. Jute.
35. Kaffee, Kaffeeersatzstoffe, Kakao, Tee.

36. Kalk, gebrannter.  
 37. Kartoffeln.  
 38. Knochen, auch gereinigt und zerkleinert.  
 39. Knochenkohle, Beinschwarz.  
 40. Lumpen.  
 41 a. Weizenmehl.  
 41 b. Roggenmehl.  
 41 c. Kleie.  
 41 d. Andere Müllereierzeugnisse.  
 42 a. Obst, frisches und getrocknetes, Beeren.  
 42 b. Weintrauben.  
 42 c. Küchengewächse (Gemüse, Zwiebeln usw.).  
 42 d. Pflanzen.  
 43. Öle (mit Ausnahme der Mineralöle), Fette, Tran und Talg.  
 44. Ölkuchen, Ölkuchenschrot und Ölkuchenmehl aller Art, entölte Samen.  
 45. Papier und Pappe, Papierspäne, Stroh-pappe.  
 46 a. Erdöl (Petroleum) und andere Mineralöle sowie Mineralölrückstände, Braunkohlenteeröl.  
 46 b. Steinkohlenteeröle, Naphtalin.  
 47. Reis, Reismehl und Reiskleie.  
 48. Röhren von Ton und Zement, auch Dränröhren.  
 49. Rüben, Zuckerrüben, sowie Schnitzel, gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Futterrüben, Zichorienwurzeln, frische und gedörrte.  
 50. Rübensirup, gereinigt und ungereinigt, Melasse.  
 51. Salpetersäure, Salzsäure.  
 52 a. Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz).  
 52 b. Bitter- und Glaubersalz.  
 53. Schiefer aller Art und Schieferwaren.  
 54. Schwefelsäure.  
 55 a. Soda, rohe, kalzinierte, kristallisierte.  
 55 b. Soda, kaustische.  
 56. Weingeist (Spiritus), Branntwein, Essig.  
 57. Stärke sowie Stärkesirup, Stärke-zucker, Traubenzucker (Glykose), Traubenzuckersirup, Kartoffelmehl.  
 58 a. Alabaster, Marmor, Serpentin-stein, roh, behauen, gemahlen, auch Waren daraus.  
 58 b. Andere Steine (ausgenommen Edel- und Halbedelsteine), bearbeitete, einfach glatt behauene, auch Krippen und Tröge von Stein, Brunnensteine, Mühlsteine, zusammengesetzte, Lithographiersteine.  
 59 a. Gebrannte Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachziegel, Pfannen (Dachsteine), Tonsteine, Lehmsteine, Schamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Boden-(Trottoir-) Platten aus Tonmasse, unverpackt.  
 59 b. Bau-, Bruch- und Werksteine, roh oder bloß behauen; Platten aus Stein (mit Ausnahme von Alabaster, Marmor, Serpentin-stein), gesägt oder gespalten, weder geschliffen noch gehobelt noch poliert.  
 59 c. Pflastersteine aller Art, mit Ausnahme derjenigen aus Ton (59 a), sonstige zum Wegebau bestimmte Steine.  
 59 d. Polier-, Schleif- und Wetzsteine, Feuersteine, auch zum Gebrauche vorgerichtet (Flintensteine), Bimsstein, Quarz, Spat, Schmirgel, Speckstein, Strontianit.  
 60 a. Steinkohlen.  
 60 b. Steinkohlenbriketts.  
 60 c. Steinkohlenkoks.  
 61. Tabak, roh, Tabakrippen (Abfälle von Tabakrippen).  
 62. Teer, Pech, Pechsatz, auch Brauerharz und Kolophonium (ausgenommen Terpentin und die zu den Drogen gehörenden Harze), Asphalt, reiner, roher, nämlich Trinidadasphalt (Trinidad-erde), Erdharz, Erdfett, Judenpech, Bergpech, auch Erdwachs, roh (Ozokerit, Retinit, Hatchetin), auch Asphaltsteine, Asphaltsand, Asphalterde, rohe, Asphalt, komprimierter, Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastix, Asphaltzement, Harz.  
 63. Tonwaren aller Art, Porzellan, Steingut, Fayence, Kugeln aus ungebranntem Ton, Schmelztiegel aus Graphit und Ton.  
 64 a. Torf, Torfstreu, Torfkohlen (Torfkoks).  
 64 b. Holzkohlen, auch gepulvert, Holzkohlenbriketts.  
 65. Wein.  
 66. Wolle aller Art.  
 67. Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech), Zinkbrocken.  
 68 a. Zucker, roh.  
 68 b. Verbrauchszucker (raffiniertes Zucker).  
 69. Stückgüter (Sammelgüter)<sup>1)</sup>.  
 70 a. Umschließungen, gebrauchte, als: leere Fässer, Kisten, Körbe, Säcke.  
 70 b. Farben (mit Ausnahme der Farberden und der Auszüge aus Farbhölzern).  
 70 c. Holzwaren und Möbel.  
 70 d. Heu und Stroh.  
 70 e. Sonstige Güter.  
 Vieh.  
 72. Pferde (auch Fohlen), Esel, Maultiere.  
 73. Rindvieh (auch Kälber).  
 74. Schafe (auch Lämmer).  
 75. Schweine (auch Ferkel).  
 76. Geflügel und sonstiges Vieh.

<sup>1)</sup> Als Stückgüter (Sammelgüter) sind nachzuweisen die in anschreibepflichtigen Fahrzeugen, das sind Fahrzeuge mit einer Gesamt-ladung von 500 kg und mehr enthaltenen Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnis im Einzelgewicht von weniger als 250 kg.

### Berichtigungen im Jahresbericht 1913.

Seite 47. **2. Dampfschiffe.**

In Spalte „Zusammen“ bei Anzahl muß es heißen:

mithin 1913 **mehr 8**, statt weniger 8.

Seite 74. Die untere Übersicht enthält versehentlich die Angaben von 1912 statt 1913.

Die richtigen Zahlen sind:

Rheinau	1 823 858	4 164	1 828 022	15 844	32 679	48 523	1 876 545
Mannheim	4 465 416 <sub>s</sub>	269 300	4 734 716 <sub>s</sub>	78 596	707 357 <sub>s</sub>	785 953 <sub>s</sub>	5 520 670
Zusammen	6 289 274 <sub>s</sub>	273 464	6 562 738 <sub>s</sub>	94 440	740 036 <sub>s</sub>	834 476 <sub>s</sub>	7 397 215

Seite 221. In Spalte 28, Ziffer 10 f muß es heißen **5**, statt 0,5.

„ „ 28, „ 11 c „ „ „ **0,5** „ 5.

