

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

1915

[urn:nbn:de:bsz:31-255465](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255465)



# JAHRES-BERICHT

I. Verhältnisse des Fahrwassers.

A. Wasserstände.

## ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

## RHEIN-SCHIFFFAHRT

1915.



Selbstverlag der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

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

1916.



B 303

Nr. /

ak



# JAHRES-BERICHT

DER

ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

ZF 1024, 1915

# RHEIN-SCHIFFFAHRT

1915



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



# I. Verhältnisse des Fahrwassers.

## A. Wasserstände.

Die Wasserstandsverhältnisse waren auch im abgelaufenen Berichtsjahr am ganzen Rhein durchaus günstig.

Am Oberrhein konnte die Schifffahrt wiederum fast während des ganzen Jahres betrieben werden, mit Ausnahme nur weniger Tage, an denen sie durch Nebel unterbrochen war. Zeitweise Beschränkungen durch Wassermangel traten gleichfalls nur an wenigen Tagen in den Monaten Oktober, November und Dezember ein, an denen der die Grundlage der Vergleichung bildende „Gleichwertige Wasserstand 1908“ nicht erreicht war. Auch höhere Wasserstände gaben nur an wenigen Tagen im Januar, April und Dezember Anlaß zur Beschränkung der Schifffahrt.

Im allgemeinen gestaltete sich der Verlauf der Wasserstände wie folgt:

Anfangs des Jahres 1915 stand der Rhein durchschnittlich etwa in Mittelwasserhöhe; stärkere Niederschläge, die auch ein kräftiges Anschwellen des Neckars und des Mains und damit eine erhebliche Wasserzuführung mit sich brachten, verursachten dann eine rasch ansteigende Flutwelle, die sich bis etwa Ende des Monats Februar wieder verlor; dann folgte abermals eine, wenn auch kleinere Anschwellung, und nach abermaligem Rückgang des Wassers eine weitere Flutwelle im ersten Drittel des Monats März, worauf das Wasser bis Anfang April wieder um ein Geringes zurückging. Heftige Regengüsse verursachten dann starkes Anschwellen des Stroms, das an allen Pegeln oberhalb Cöln die höchsten Jahreswasserstände hervorrief. Nach Abfallen des Wassers hielt sich der Rhein von Ende April bis Ende August reichlich über Mittelwasserhöhe, um dann bis zur Höhe des „Gleichwertigen Wasserstandes 1908“ zurückzugehen. In diesem Stand beharrte das Wasser unter kleinen Schwankungen bis etwa Anfang Dezember, stieg dann in kurzer Zeit sehr stark, sodaß sogar an den Pegeln in Cöln und Nijmegen die höchsten Jahreswasserstände erreicht wurden; gegen Weihnachten zeigte der Rhein fast wieder Mittelwasserhöhe, worauf bis Ende Dezember eine neue Flutwelle kräftiges Ansteigen abermals hervorrief.

Die Verhältnisse in den einzelnen Stromstrecken zeigen die nachstehenden Angaben für die wichtigeren Pegel.

Am Straßburger Pegel blieb der mittlere Wasserstand im Januar um 0,55 m, im Februar 0,08 m, im März 0,46 m, im April 0,61 m, im Mai 0,57 m, im Juni 0,04 m, im August 0,11 m und im Dezember 1,13 m über dem Mittel der gemittelten Monatswasserstände der Jahre 1896/1910, im Juli erreichte er dieses Mittel, während er im September 0,16 m, im Oktober 0,27 m und im November 0,10 m unter dem vorbezeichneten Mittelwerte der Jahre 1896/1910 lag. Der mittlere Jahreswasserstand stellte sich im Berichtsjahre auf 2,85 m gegen 2,60 m des vorgenannten Zeitraums, jedoch 0,19 m niedriger als im Vorjahr. Der niedrigste Jahreswasserstand wurde am 1. bis 3. und 5. November mit 1,63 m und der höchste mit 4,41 m am 9. April beobachtet.

Am Mannheimer Pegel ist der höchste Jahreswasserstand am 12. April mit 6,24 m, der niedrigste am 6. November mit 2,08 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 3,87 m und war somit um 0,41 m niedriger als im Vorjahr.

Am Mainzer Pegel erreichte das Wasser am 12. April mit 3,15 m den höchsten Stand des Jahres, der niedrigste wurde am 7. November mit — 0,04 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 1,381 m und war um 0,334 m niedriger als im Vorjahr, 0,026 m niedriger als das 30jährige Mittel 1881/1910 und um 0,116 m niedriger als das 60jährige Mittel 1851/1910.

Am Pegel zu Caub wurde der höchste Jahreswasserstand am 13. April mit 4,75 m, der niedrigste Stand am 6./7. November mit 1,12 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 2,60 m oder 0,36 m weniger als im Vorjahr.

Am Cölner Pegel erreichte das Wasser den höchsten Stand des Jahres mit 6,71 m am 13. Dezember, den niedrigsten mit 0,75 m am 8. November. Der mittlere Jahreswasserstand war 2,74 m oder 0,45 m niedriger als im Vorjahr.

In Nijm wegen wurde der höchste Jahreswasserstand am 16. Dezember mit 12,08 m + N.A.P. und der niedrigste am 9. November mit 7,01 m + N.A.P. beobachtet.

Über die Bewegungen des Wasserstandes an den einzelnen Hauptpegeln geben die Beilagen Ia (Übersicht der Wasserstände) und Ib (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 7 Tagen,	an — Tagen,	„ — „
„ Speyer . . . . .	— „	— „	„ — „
„ Mannheim-Ludwigshafen . . . . .	— „	— „	„ — „
„ Mainz . . . . .	12 „	— „	„ — „
„ Biebrich . . . . .	2 „	— „	„ — „
„ Bingen . . . . .	30 „	— „	„ — „
„ Coblenz . . . . .	11 „	— „	„ — „
„ Andernach . . . . .	14 „	— „	„ — „
„ Cöln . . . . .	14 „	— „	„ — „
„ Düsseldorf . . . . .	16 „	— „	„ — „
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	11 „	— „	„ — „
„ Emmerich . . . . .	28 „	— „	„ — „

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

2. Segelschiffahrt. Auf der elsässisch-badischen Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl bis Basel 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 Faschiner dient, infolge von Hochwasser im April, Mai, Juli, August und Dezember an zusammen

7 Tagen unterbrochen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfads von April bis September und im Dezember an zusammen 32 Tagen beschränkt.

Auf der Stromstrecke von Straßburg-Kehl bis Lauterburg, auf der in der Hauptsache nur die Verschiffung von Rheinbaustoffen in Betracht kommt, ist von April bis August und im Dezember infolge von Hochwasser eine Unterbrechung der Schifffahrt an zusammen 22 Tagen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfads eine Beschränkung der Schifffahrt im Januar, März bis September und Dezember an zusammen 114 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 vom Jahr 1913 festgesetzten Marken mußten eintreten:

in Mannheim-Ludwigshafen . . . . .	an	3	Tagen
„ Mainz . . . . .	„	—	„
„ Rudesheim . . . . .	„	9	„
„ Coblenz . . . . .	„	33	„
„ Andernach . . . . .	„	33	„
„ Cöln . . . . .	„	29	„
„ Düsseldorf . . . . .	„	28	„
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	„	21	„
„ Wesel . . . . .	„	31	„
„ Emmerich . . . . .	„	33	„

Für die Pegel zu Straßburg, Maxau, Speyer, Nijmwegen 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 Ia zu entnehmen.

#### b) Niedrigwasser und Eisstand.

1. In der Beilage Ia sind diejenigen Tage angegeben, an welchen der Rhein unter den von der technischen Kommission der Rheinuferstaaten vom 14./15. Januar 1908 zu Wiesbaden festgesetzten und laut Protokoll III der außerordentlichen Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 7. Mai 1908 von den Regierungen anerkannter „Gleichwertigen Wasserstand 1908“ (Gl. W. 1908) gesunken ist. Es war dies der Fall:

in Straßburg . . . . .	an	8	Tagen, sämtlich eisfrei
„ Maxau . . . . .	„	6	„ „ „
„ Speyer . . . . .	„	14	„ „ „
„ Ludwigshafen . . . . .	„	28	„ „ „
„ Mannheim . . . . .	„	28	„ „ „

in Worms . . . . .	an 32 Tagen, sämtlich eisfrei
„ Mainz . . . . .	44 „ „ „
„ Bingen . . . . .	28 „ „ „
„ Caub . . . . .	29 „ „ „
„ Coblenz . . . . .	56 „ „ „
„ Andernach . . . . .	45 „ „ „
„ Cöln . . . . .	62 „ „ „
„ Düsseldorf . . . . .	63 „ „ „
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	76 „ „ „
„ Emmerich . . . . .	57 „ „ „
„ Nijmegen . . . . .	41 „ „ „
„ Tiel . . . . .	57 „ „ „
„ Zalt-Bommel . . . . .	69 „ „ „

2. Die oberhalb Straßburg-Kehl zum Zwecke der Unterhaltung der Rheinuferbauten und der Gewinnung von Wacken, Kies und Sand aus dem Strombett betriebene Kleinschiffahrt war im Oktober und November durch Niedrigwasser und vom Februar bis Mai und vom August bis Dezember wegen Nebels 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 Niedrigwassers weder eingestellt noch beeinträchtigt, dagegen in den Monaten Februar bis Mai und Juli bis Dezember insgesamt an 60 Tagen wegen Nebels beschränkt und an 2 Tagen wegen Nebels ganz unterbrochen.

Auf der gleichen Stromstrecke konnte die unter Dampf gehende Großschiffahrt an 363 Tagen betrieben werden. Die Befrachtung war während der Betriebszeit an 3 Tagen insofern beschränkt, als die kleinste Fahrwassertiefe weniger als 1,50 m betrug. Unterbrechung durch Nebel trat an 2 Tagen, Behinderung durch Nebel an 60 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 18 Tagen behindert.

Zwischen Germersheim und Mannheim war in den Monaten Oktober und November sowie am 1. Dezember die Fahrwassertiefe an insgesamt 23 Tagen 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 Februar, Oktober, November und Dezember an zusammen 16 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.

Auf der preußischen Stromstrecke war die Schifffahrt durch niedrige Wasserstände nicht behindert, allerdings war die Zahl der Tage, an welchen der „Gl. W. 1908“ nicht erreicht wurde, wesentlich größer als im Jahr 1914.

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 30. August	bis 7. September einschließlich	= 9 Tage
„ 15. September	„ 17. November	„ = 64 „
„ 19. November	„ 4. Dezember	„ = 16 „
		<u>insgesamt 89 Tage</u>

gegen 63 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 an mehreren Tagen in den Monaten Oktober und November beeinträchtigt. Die Personendampfer der Cöln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft nahmen ihren Weg stets durch Niederrhein und Leck.

3. Treibeis wurde auf dem Rhein während des Berichtsjahres nur in ganz geringer Menge während weniger Tage beobachtet.

## 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.

Baggerungen zur Vertiefung ungünstiger Talwegsübergänge haben von Straßburg-Kehl bis Lauterburg nicht stattgefunden. Die Vereinbarung zwischen Elsaß-Lothringen und Baden, wonach diese Baggerungen oberhalb des Jffezheimer Altrheins von der elsäß-lothringischen Bauverwaltung und unterhalb des Jffezheimer Altrheins von der badischen Bauverwaltung ausgeführt werden, tritt mit der im Berichtsjahr eingeleiteten Überweisung der Regulierungswerke an die Uferstaaten außer Kraft. Nach Abschluß der Überweisung werden diese Baggerungen gemeinsam von den beiden Bauverwaltungen bestritten werden.

Zur Offenhaltung des Kehler Hafens wurden im Rhein vor der Hafenmündung in den Monaten August und September zusammen 2100 cbm Geschiebe gebaggert.

Die Peilungen des Fahrwassers abwärts Straßburg-Kehl erfolgten während des ganzen Jahres regelmäßig abwechselnd zwischen 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 4 Baumstämme und 1 Schiffswrack, badischerseits 18 Baumstämme und 2 Wurzelstöcke teils durch die Bauverwaltungen, teils durch Private aus dem Strombett entfernt worden.

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
els.	bad.						
<b>1. Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl<sup>1)</sup>.</b>							
31,000	29,250	1.	März	2,04	Straßburg (Rheinbrücke)	1,10 Bei Neuenburg-Eichwald.	
51,650	49,825	4.	November	1,74	"	0,60 Bei Geiswasser.	
59,500	57,580	14.	Mai	3,73	"	1,50 Unterhalb Altbreisach-Biesheim.	
111,075	109,150	1.	Dezember	1,95	"	1,00 Bei Plobsheim-Altenheim.	
111,525	109,625	20.	Februar	2,14	"	1,00 " " "	
116,225	114,080	4.	Oktober	2,66	"	1,00 Unterhalb Altenheimerhof	
116,775	114,680	20.	April	3,14	"	1,30 Zwischen Altenheim u. Goldscheuer.	
117,100	115,050	26.	Juni	3,20	"	1,00 Oberhalb Goldscheuer.	
117,125	115,080	5.	Juli	3,45	"	1,50 " "	
117,275	115,250	14.	August	3,24	"	1,60 " "	
120,300	118,550	28.	Januar	2,21	"	1,00 Unterhalb Marlen.	
122,675	120,850	23.	September	2,25	"	1,20 Oberhalb Sundheim.	

<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		An der 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.										
<b>2. Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl bis Lauterburg.</b>											
127,050	125,160	30.	August	2,78	Straßburg (Rheinbrücke)	2,40	2,49	0,09	1,79	1,50 Bei Ruprechtsau.	
130,175	128,235	17.	Mai	3,63	"	3,00	3,34	0,34		" Auenheim.	
130,175	128,235	24.	Juni	3,23	"	2,50	2,94	0,44		" "	
130,200	128,260	1.	Juli	3,30	"	2,80	3,01	0,21		" "	
130,200	128,260	28.	Oktober	1,83	"	1,60	1,54	—		" "	
130,225	128,285	27.	September	2,20	"	2,00	1,91	—		" "	
131,325	129,435	23.	Dezember	2,70	"	2,50	2,41	—		Zwischen Auenheim und Leutesheim.	
131,375	129,500	4.	November	1,68	"	1,40	1,39	—		Desgl.	
131,400	129,530	1.	März	2,04	"	2,10	1,75	—		"	
132,175	130,325	22.	April	3,21	"	2,90	2,92	0,02		Bei Leutesheim.	
167,800	165,930	4.	Januar	2,13	"	2,10	1,84	—		" Wintersdorf-Beinheim.	
167,800	165,930	1.	Februar	1,93	"	1,90	1,64	—		" " "	

## 2. Badisch-bayerische Stromstrecke.

In der Strecke von Lauterburg bis Sondernheim hat sich das geregelte Fahrwasser erhalten. Die mit der Rheinregulierung angestrebte Tiefe von 2,0 m bei einem Stand von 3,0 m am Pegel zu Maxau war mit wenigen unwesentlichen Ausnahmen 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 Mechttersheimer Durchschnitt . . . . .	1 560 cbm
oberhalb der Speyerer Schiffbrücke . . . . .	42 090 „
zusammen 43 650 cbm.	

Zur Offenhaltung des Fahrwassers wurden von bayerischer Seite vor der Einmündung des Luitpoldhafens und des Winterhafens in Ludwigshafen 12 300 cbm Schlamm und Kies ausgebagert.

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 1 Wurzelstock, badischerseits 3 Baumstämme und 5 Wurzelstöcke durch die Bauverwaltung 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
1. Auf der Stromstrecke von Lauterburg bis Germersheim.											
182,700	180,600	3.	Mai	4,95	Maxau	3,30	3,32	0,02	3,13	1,50	Bei Lauterburg.
183,200	181,100	19.	April	4,85	"	3,00	3,22	0,22			Bei Au a. Rh.
183,800	181,700	16.	August	5,00	"	3,60	3,37	—			
1,500	183,600	4.	Januar	3,73	"	2,50	2,10	—			Neuburger Durchschnitt. Pforzer "
1,700	183,800	20.	Dezember	4,56	"	3,40	2,93	—			
5,600	187,800	1.	März	3,62	"	2,50	1,99	—			" "
8,300	190,600	21.	Juni	5,02	"	3,50	3,39	—			
8,300	190,600	5.	Juli	5,20	"	3,60	3,57	—			Knielinger Durchschnitt.
10,700	193,000	20.	September	3,93	"	2,70	2,30	—			
10,700	193,000	18.	Oktober	3,72	"	2,50	2,09	—			
10,700	193,000	2.	November	3,10	"	2,00	1,47	—			
12,200	194,500	1.	Februar	3,56	"	2,40	1,93	—			

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				
bayer.	bad.							m	m	m	m
<b>2. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis zur Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke.</b>											
<b>a) Oberhalb Speyer.</b>											
32,000	214,300	1.	Februar	2,82 2,76	Mannheim (Speyer)	2,40	1,83	—	2,49	1,50	Bei Germersheim.
31,900	214,300	1.	März	2,84 2,86	Mannheim (Speyer)	2,40	1,85	—			} Rheinsheim.
34,000	215,900	1.	Februar	2,82 2,76	Mannheim (Speyer)	2,40	1,83	—			
36,800	218,800	1.	"	2,82 2,76	Mannheim (Speyer)	2,50	1,83	—			Im Reinsheimer Durchschnitt.
38,400	220,600	4.	Oktober	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,00	2,29	—			Im Mechttersheimer Durchschnitt.
38,500	220,700	2.	November	2,10 2,31	Mannheim (Speyer)	1,90	1,11	—			} Im Oberhauser Durchschnitt.
40,600	222,700	2.	"	2,10 2,31	Mannheim (Speyer)	1,90	1,11	—			
42,000	224,000	1.	März	2,84 2,86	Mannheim (Speyer)	2,40	1,85	—			} Bei Rheinhausen.
42,300	224,300	4.	Oktober	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,10	2,29	—			
<b>b) Unterhalb Speyer.</b>											
48,700	230,900	1.	Februar	2,82 2,76	Mannheim (Speyer)	2,40	1,83	—	2,49	1,50	} Unterhalb Speyer.
48,700	230,900	1.	März	2,84 2,86	Mannheim (Speyer)	2,50	1,85	—			
48,800	231,000	4.	Oktober	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,10	2,29	—			} Im Otterstadter Durchschnitt.
49,400	231,500	4.	"	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,50	2,29	—			
56,700	238,900	4.	"	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,30	2,29	—			} Oberhalb der Mannheim- Ludwigsh. Rheinbrücke.
71,700	254,100	5.	"	3,20 3,44	Mannheim (Speyer)	3,70	2,21	—			
<b>3. Auf der Stromstrecke von der Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke bis zur hessischen Grenze.</b>											
72,100	254,500	5.	Oktober	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	3,90	2,71	—	2,49	2,00	Unterhalb der Mannheim- Ludwigsh. Rheinbrücke.
73,700	256,000	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	4,30	2,71	—			} Im Mannheimer Rheinhafen.
75,300	257,600	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	4,30	2,71	—			
76,500	258,800	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	3,90	2,71	—			Im Friesenheimer Durchschnitt.
77,700	260,000	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	3,70	2,71	—			Desgl.
81,200	263,400	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	3,80	2,71	—			Oberhalb der Petersau.

### 3. Hessische Stromstrecke.

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

Die flacheren, zur Schwellenbildung neigenden Stellen wurden im Laufe des Berichtsjahres durch private Baggerungen weiter verbessert, sodaß auf der Strecke von der Landesgrenze oberhalb Worms bis Oppenheim sogar eine Fahrwassertiefe von 2,5 m unter „gleichwertigem Wasserstand 1908“ vorhanden war, während auf der Strecke von Oppenheim bis zur preußischen Grenze bei Biebrich die Fahrwassertiefe stets mindestens 2,0 m unter diesem Wasserstand betrug.

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		
<b>1. Von der badischen Grenze bis Oppenheim.</b>										
279,4	2.	Februar	0,08	Worms	2,90	2,22	—	0,14	2,00	An der Pfrimmündung unterhalb Worms.
279,4	2.	März	0,17	„	3,00	2,31	—			Desgl.
279,4	6.	April	1,09	„	3,90	3,23	—			„
279,4	6.	Juli	1,61	„	4,40	3,75	—			„
298,2	1.	Juni	2,19	Gernsheim	4,80	4,28	—	0,06 <sup>1)</sup>		Unterhalb des schwarzen Orts.
298,2	3.	August	1,82	„	4,60	3,91	—			Desgl.
298,2	7.	September	1,57	„	4,20	3,66	—			„
298,2	5.	Oktober	-0,46	„	3,00	2,55	—			„
306,7	5.	Januar	0,80	Oppenheim	2,90	2,28	—	0,52 <sup>1)</sup>		Oberhalb des Schusterwörth.
307,0	2.	November	-0,02	„	2,10	1,46	—			Desgl.
310,0	4.	Mai	2,08	„	4,00	3,56	—			„
<b>2. Von Oppenheim bis zur Landesgrenze bei Biebrich.</b>										
319,6	2.	November	-0,01	Oppenheim	2,10	1,47	—	0,52 <sup>1)</sup>	2,00	Bei Nackenheim.
320,0	2.	Februar	0,70	„	2,80	2,18	—			Am Hadersandkopf.
320,0	5.	Januar	0,88	Mainz	2,50	2,43	—	0,45	2,00	„
320,0	21.	Dezember	1,36	„	3,20	2,91	—			„
324,5 u. 328,7	1.	Juni	1,86	„	3,80	3,41	—			Ginsheimer Laye und Weisenau.
328,6	4.	Mai	1,67	„	3,80	3,22	—			Bei Weisenau.
328,6	6.	Juli	1,65	„	3,40	3,20	—			„
328,9	3.	August	1,66	„	3,60	3,21	—			„
329,0	2.	März	0,89	„	2,60	2,44	—			Unterhalb Weisenau.
329,0	6.	April	1,52	„	3,10	3,07	—			„
329,0	7.	September	1,39	„	3,40	2,94	—			„
329,1 - 329,25	5.	Oktober	0,78	„	2,80	2,33	—			„

<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 mußten auf gemeinsame Kosten von Hessen und Preußen 3110 cbm und im Hafen zu Rüdesheim auf alleinige Kosten Preußens 2310 cbm Baggermassen gefördert werden. Im übrigen ist die Offenhaltung der Schiffahrtsrinne durch Privatunternehmer erfolgt, die zum Teil eine Abgabe für die entnommenen Massen entrichteten, oder sie abgabefrei beseitigten; diese förderten insgesamt 58 393 cbm Baggermassen.

Die Bezeichnung des Fahrwassers, sowie die Beleuchtung des Krausaufelsens erfolgte wie bisher.

Zur Zeit der niederen Wasserstände wurde der jeweilige Stand an den Hauptpegeln zu Mannheim und Mainz täglich bei Bingen und Rüdesheim in der bisher üblichen Weise angeschrieben.

Dieses war der Fall:

vom 1. Januar	bis 8. Januar	einschließlich =	8 Tage
„ 4. Februar	„ 9. März	„ =	34 „
„ 18. September	„ 4. Dezember	„ =	78 „
			<u>insgesamt = 120 Tage.</u>

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	m	
10,0—10,2	9.	November	1,34	Bingen	2,30	2,06	—	1,28	2,00	Kleine Gies, oberhalb Erbach.
17,3—17,5	9.	„	1,34	„	2,30	2,06	—			Vor Frei-Weinheim.
23,8—24,0	9.	„	1,34	„	2,20	2,06	—			Kempt. Wasser, Einfahrt.
25,7—26,0	9.	„	1,34	„	2,00	2,06	0,06			„ „ , Ausfahrt.

In den übrigen Monaten war für die, die hessisch-preußische Stromstrecke durchfahrenden Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 2,50 m die erforderliche Fahrtiefe und mehr vorhanden.

<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 Korrektionsbauten bewirkten Baggerungen wurden solche für Rechnung des Unterhaltungsfonds hauptsächlich an folgenden Stellen ausgeführt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	In der Mündung des Hafens zu Oberwesel . . . . .	4 165
2	" " " " " " St. Goar . . . . .	2 480
3	" " " " " " St. Goarshausen . . . . .	4 840
4	Im Hafen zu Oberlahnstein . . . . .	2 415
5	In der Hafengebucht zu Ehrenbreitstein . . . . .	5 390
6	Im Mülheimer Hafen . . . . .	8 000
	Zusammen	27 290

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 1915 vorgenommen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	An den Lorcher Werthen, Lorchhäuser Grund und im Hahnen . . . . .	88
2	In der Stromstrecke von Oberwesel bis Andernach . . . . .	47 707
3	Bei Godorf . . . . .	14 830
4	" Köln und Köln-Deutz . . . . .	36 735
5	" Hitdorf . . . . .	21 286
6	" Monheim . . . . .	25 500
7	" Himmelgeist . . . . .	3 000
8	" Düsseldorf-Lausward . . . . .	2 856
9	" Düsseldorf-Oberkassel . . . . .	63 335
10	Unterhalb der Rheinhausener Eisenbahnbrücke . . . . .	21 560
11	Bei Essenberg . . . . .	9 908
12	" Alsum . . . . .	24 780
13	" Mehrum . . . . .	5 280
14	" Perrich und Lippmann . . . . .	11 080
15	Am Husumerort . . . . .	700
16	Bei Grieth . . . . .	20 000
17	" Emmerich . . . . .	9 000
	Zusammen	317 640

## 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 1-2	27.	September	1,35	Bingen	1,60	1,35	—	1,28	1,28	Links der Mäuseturminsel.
28 2	27.	"	1,35	"	2,10	1,57	—		1,50	Im zweiten Fahrwasser.
28 4	27.	"	1,35	"	2,30	2,07	—		2,00	" Hauptfahrwasser.
42 4-5	27.	"	1,49	Caub	2,80	2,06	—	1,43		" wilden Gefähr.
43 9	27.	"	1,49	"	2,30	2,06	—			" Cauber Wasser.
<b>Von St. Goar bis Coblenz.</b>										
73 7-8	1.	März	2,40	Coblenz	3,20	3,17	—	1,73	2,50	Bei Osterspay.
75 4-7	25.	November	1,54	"	2,40	2,31	—			" Osterspay.
77 7-8	6.	"	1,21	"	2,00	1,98	—			" Braubach.
89 5-6	26.	April	2,40	"	3,40	3,17	—			" Coblenz (Schiffbrücke)
<b>Von Coblenz bis Cöln.</b>										
92 4-5	21.	Oktober	1,60	Coblenz	2,40	2,37	—	1,73	2,50	Bei Wallersheim.
106 0-2	5.	November	1,21	"	2,00	1,98	—			" Neuwied.
170 4	8.	"	0,75	Cöln	2,00	1,75	—	1,50		Oberhalb Langel.
170 5	8.	"	0,75	"	2,10	1,75	—			" "
170 6	8.	"	0,75	"	2,30	1,75	—			" "
185 4	8.	"	0,75	"	2,10	1,75	—			Bei Cöln.
185 5	8.	"	0,75	"	1,90	1,75	—			" "
185 6	8.	"	0,75	"	2,00	1,75	—			" "
185 7	8.	"	0,75	"	2,10	1,75	—			" "
<b>Von Cöln bis Duisburg-Ruhrort.</b>										
186 5	8.	November	0,75	Cöln	2,30	2,25	—	1,50	3,00	Bei Cöln.
186 7	8.	"	0,75	"	2,70	2,25	—			" "
204 6-7	21.	September	1,50	"	3,20	3,00	—			" Hitdorf.
218 8	21.	"	1,28	Düsseldorf	3,60	2,99	—	1,29		" Urdenbach.
255 8	21.	"	1,28	"	3,10	2,99	—			" Wittlaer.
265 4-5	21.	"	0,57	Ruhrort	3,10	2,66	—	0,91		" Bodberg.
<b>Von Duisburg-Ruhrort bis zur niederländischen Grenze.</b>										
286 6-8	8.	September	1,03	Ruhrort	3,90	3,12	—	0,91	3,00	Bei Alsum.
300 3	8.	"	1,03	"	3,30	3,12	—			" Mehrum.
342 8	8.	"	1,58	Emmerich	3,70	3,55	—	1,03		" Grieth.
350 1	8.	"	1,58	"	3,60	3,55	—			" 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 im Berichtsjahr günstig. Bedeutendere Sandablagerungen wurden nicht beobachtet.

### Waal.

Die weiteren Regulierungsarbeiten der Waal waren am Ende des Berichtsjahres auf der Strecke oberhalb Nijmegen noch nicht ganz vollendet.

Der im vorigen Berichtsjahr erwähnte günstige Zustand blieb erhalten.

### Niederrhein und Leck.

Im Berichtsjahr fand eine Vertiefung der Fahrrinne beim Pannerdenschen Kopf und bei Jaarsveld infolge ausgeführter Regulierungsarbeiten statt.

### Merwede und Noord.

Der Zustand des Fahrwassers blieb günstig.

Die weitere Regulierung der oberen Merwede wurde in 1915 beendet.

An der zeitweise seichtesten Stelle der oberen Merwede bei km 99,710 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,67 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 3,72 m.

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

An der zeitweise seichtesten Stelle der unteren Merwede bei km 109,385 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,75 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,18 m.

Baggerarbeiten wurden in der unteren Merwede nicht ausgeführt.

An der zeitweise seichtesten Stelle der Noord bei km 118,270 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 3,04 m und bei mittlerem Hochwasser (Flut) 4,72 m.

Von km 123,000 bis zur unteren Mündung der Noord wurde die Breite der Fahrrinne durch Baggerarbeiten vergrößert, anschließend an die in vorigem Jahr ausgeführten Arbeiten.

### Neue Maas.

Auf 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:

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	
<b>Oberrhein und Waal.</b>										
0,000	3.	November	9,29	Lobith <sup>1)</sup>	3,10	2,44	—	9,85	3,00	Oberhalb Lobith.
13,550	5.—6.	"	8,73	Hulhuizen <sup>1)</sup>	2,56	2,53	—	9,20	3,00	Unterhalb Hulhuizen.
41,700	10.	"	4,97	Dodewaard <sup>1)</sup>	2,75	2,32	—	5,65	3,00	" Deest.
52,500	10.	"	3,41	Tiel	2,80	2,28	—	4,13	3,00	" Leeuwen.
63,850	10.	"	2,23	St. Andries <sup>1)</sup>	2,70	2,23	—	3,00	3,00	Oberhalb Varik.
67,600	10.	"	2,28	"	2,80	2,28	—	3,00	3,00	Bei St. Andries.
89,400	3.	"	0,86	Herwijnen <sup>1)</sup>	2,95	2,49	—	1,37	3,00	" Vuren.
<b>Niederrhein und Leck.</b>										
10,050	8.—9.	November	8,72	Pannerden (0) <sup>1)</sup>	1,80	1,62	—	9,10	2,00	Bei Pannerden.
20,750	8.—9.	"	7,34	Arnhem <sup>1)</sup>	1,75	1,39	—	7,95	2,00	Unterhalb Huissen.
27,950	8.—9.	"	7,34	"	1,70	1,39	—	7,95	2,00	" Arnheim.
42,100	8.—9.	"	5,69	Lekskensveer <sup>1)</sup>	1,70	1,44	—	6,25	2,00	Bei Lekskensveer.
70,500	8.—9.	"	2,74	Wijk bij Duurstede <sup>1)</sup>	1,75	1,39	—	3,35	2,00	" Wijk bij Duurstede.
76,700	2.	"	1,59	Culemborg <sup>1)</sup>	1,85	1,34	—	2,25	2,00	" Bensischem.

<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.

### C. Strombauten.

Für Strombauten wurden im Berichts- bzw. im Rechnungsjahr 1915 von den Uferstaaten auf dem konventionellen Rhein und den die Fortsetzung der Schiffahrtsstraßen bis Rotterdam bildenden Stromstrecken folgende Beträge verausgabt:

in Elsaß-Lothringen	175 836,— M
„ Baden	270 920,91 „
„ Bayern	115 845,— „
„ Hessen	103 890,74 „
„ Preußen	2 495 440,81 „
„ Niederland 764 688,54 Gulden à 1,70 M	1 299 970,53 „
Zusammen	4 461 903,99 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	249 404,26 M
2. von Baden	210 183,34 „
Zusammen	459 587,60 M <sup>1)</sup>

**Gesamtausgabe für Strombauten** 4 921 491,59 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	ℳ	M	ℳ
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke Hünigen—Rheinau . . . . .	10 833	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	34 193	—	45 026	—
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke Hünigen—Rheinau . . . . .	—	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	5 899 <sup>1)</sup>	—	5 899	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke Hünigen—Rheinau . . . . .	229	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	61	—	290	—
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke Hünigen—Rheinau . . . . .	16 631	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	41 462	—	58 093	—
	Summe I			109 308	—
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Neue Ufer- und Korrekptionsbauten. Stromstrecke Hünigen—Rheinau . . . . .	—	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	—	—	—	—
2.	Vervollständigung bestehender Ufer- und Korrekptionsbauten. Stromstrecke Hünigen—Rheinau . . . . .	39 394	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	27 134	—	66 528	—
3.	Sonstige Kosten zur Vollendung des Korrekptionswerks. Stromstrecke Hünigen—Rheinau . . . . .	—	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg . . . . .	—	—	—	—
	Summe II			66 528	—
<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.</b>					
	Stromstrecke StraÙburg—Lauterburg . . . . .	—	—	—	—
	Summe III			—	—
	Gesamtsumme I—III			175 836	—

<sup>1)</sup> Baggerungen im Vorhafen des Kleinen Rheins.

Insbesondere wird hierzu noch mitgeteilt:

Zu II. 2: Die Aufwendungen betreffen die Arbeiten zum Ausbau des Rheinkorrekptionswerks auf der Stromstrecke von Hünigen bis Lauterburg und umfassen die nötigen Uferdeckungen, die Tieferlegung zu hoch gelegener älterer Uferbauten und die Erhöhung von Tiefbauten auf Normalhöhe, sowie die Abpflasterung der 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 Neuhäusel/Iffezheim-Straßburg/Kehl von der elsäß-lothringischen Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, sind im Berichtsjahr mit befriedigendem Erfolg fortgesetzt worden. Bei Ablauf des Berichtsjahres waren noch eine Anzahl Lücken mit einer Gesamtlänge von 3,165 km vorhanden.

Auf der Übergangsstrecke am oberen Ende der Regulierungsstrecke bei Straßburg/Kehl sind im Berichtsjahr keine Bauarbeiten ausgeführt worden.

Der Aufwand auf der elsäß-lothringischen Baustrecke hat im Berichtsjahr 249 404,26  $\mathcal{M}$  betragen, so daß der Gesamtaufwand bis 31. Dezember 1915 sich auf 7 275 700,10  $\mathcal{M}$  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	
		$\mathcal{M}$	¢	$\mathcal{M}$	¢
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	50 778	88		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	17 388	19		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	25 722	61	93 889	68
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	48	50		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	574	70		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	638	92	1 262	12
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	55	70		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	—	—	55	70
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	22 193	19		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	18 501	93		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	16 322	29	57 017	41
	Summe I			152 224	91

# 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—37
A. Häfen (Bau- und Betriebsanlagen) . . . . .	23
Anhang: Übersicht über die Benutzung der Sicherheitshäfen . . . . .	33
B. Lotsen- und Wahrschaustationen . . . . .	34
C. Schiffferschulen . . . . .	35
D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis . . . . .	37
<b>III. Schifffahrts- und Floß-Polizei</b> . . . . .	38—55
A. Rheinschiffer-Patente . . . . .	38
B. Schiffseichungen . . . . .	40
C. Schiffs- und Floß-Untersuchungen . . . . .	41
D. Tätigkeit der Rheinschifffahrtsgерichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1915 . . . . .	42
E. Dienstbuchrevisionen . . . . .	45
F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel . . . . .	47
G. Erlaß und Abänderung der schifffahrts- und floßpolizeilichen Vorschriften, der Hafens- polizei- und Gebührenordnungen sowie der Fähr- und Brückenordnungen . . . . .	48
Anhang: Verzeichnis der in den Rheinufestaaten zurzeit bestehenden Rhein- schifffahrtsgерichte . . . . .	53
<b>IV. Güterverkehr</b> . . . . .	56—104
A. Im allgemeinen . . . . .	56
B. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen . . . . .	60
C. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) . . . . .	95
<b>V. Schiffsverkehr</b> . . . . .	105—111
A. Im allgemeinen . . . . .	105
B. Schiffsverkehr in Deutschland . . . . .	110
C. Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze . . . . .	111
<b>VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen</b> . . . . .	112—115
<b>VII. Floßverkehr im besonderen</b> . . . . .	116—118
<b>VIII. Verkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins</b> . . . . .	119—129
<b>IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschifffahrts-Gesellschaften und Reedereien</b> . . . . .	130—135
<b>X. Frachten und Versicherungswesen</b> . . . . .	136—158
A. Frachten . . . . .	136
B. Schiffs-Versicherungswesen . . . . .	158
<b>XI. Unfälle</b> . . . . .	159—164
<b>XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission</b> . . . . .	165—166

Verzeichnis der Beilagen siehe umstehend.

## Beilagen-Verzeichnis

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1915 . . . . .	169—177
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1915.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1915, nämlich:	
1. in den deutschen Rheinhäfen nach den Aufzeichnungen daselbst . . . . .	179—181
2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	182—183
3. in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich . . . . .	182—183
IIb. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1915 . . . . .	185—186
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1915	187—201
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1915 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	203—209
IIIc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1915 . . . . .	211—213
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1915	215—229
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1915 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	231—237
IVc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1915 . . . . .	239—241
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1915 in 22 deutschen Rheinhäfen angekommen sind	243—251
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1915, von dem Rhein her kommend, nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins durchgegangen sind . . . . .	253—254
VIa. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1915 in 22 deutschen Rheinhäfen abgegangen sind .	255—263
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1915, nach dem Rhein hin gehend, von den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins durchgegangen sind . . . . .	265—266
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); . . . . .	267—271
2. der Flöße, . . . . .	272—273
die im Jahr 1915 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis . . . . .	275—277
Nachträge und Berichtigungen . . . . .	278—280

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	℄	M	℄
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
1. Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	8 846	87	8 846	87
2. Vervollständigung der Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	46 973	31		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	1 375	73		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	61 280	89	109 629	93
3. Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	—	—	—	—
Summe II			118 476	80
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.</b>				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . .	219	20	219	20
Summe III			219	20
Gesamtsumme I—III			270 920	91

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	134 m	134 m
Erhöhung von Tiefbauten auf Normalbauhöhe . . . . .	— „	7 „	203 „	210 „
Regulierung und Abpflasterung von Normalbauten . . . . .	— „	— „	651 „	651 „

Außerdem sind zum Schutz der Ufer der Altrheine, sowie zur Ausbildung der Mündungsstrecken 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 während des ganzen Jahres betrieben werden.

Die Bauarbeiten waren ausgedehnt auf die Strecke von Leopoldshafen bis Plittersdorf, mit Ausnahme einer kurzen Strecke bei Maxau. Rechnet man einzelne, noch unverbaute Lücken ab, so sind von der ganzen 45,6 km langen Teilstrecke 43,7 km verbaut. Das Fahrwasser 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 + 1,50 m am Pegel Straßburg 2,0 m betragen soll, mit wenigen unbedeutenden Ausnahmen eingestellt. Das Fahrwasser hatte, wenn auch nicht überall die angestrebte, so doch immer eine genügende Breite.

Die Strecken vom km 193—194,6 (bei Maxau) und km 202—209 (unterhalb Leopoldshafen bis Dettenheim) wurden in die Unterhaltung der betreffenden Uferstaaten übernommen.

Mit dem Aufwand von 210 183,34 *M* im Jahre 1915 beläuft sich der Gesamtaufwand für die untere (badische) Teilstrecke vom Beginn des Baues bis 31. Dezember 1915 auf 5 346 732,77 *M*.

3. In **Bayern** wurden im Berichtsjahr 1915 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>℔</i>	<i>M</i>	<i>℔</i>
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen . . . . .			44 557	—
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten) . . . . .			5 813	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. . . . .			27	—
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. . . . .			26 518	—
	Summe I			76 915	—
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Neuburg und Germersheim			24 923	—
2.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Germersheim und Speyer			5 703	—
3.	Schwellenbaggerung zur Verbesserung und Offenhaltung des Fahrwassers zwischen Neuburg und Rheinhausen . . . . .			943	—
4.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Speyer und Altrip . . . . .			3 500	—
5.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Ludwigshafen und der hessischen Grenze . . . . .			3 861	—
	Summe II			38 930	—
	<b>III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße . . . . .</b>			—	—
	Summe III			—	—
	Gesamtsumme I—III			115 845	—

Nähere Mitteilungen hierzu liegen nicht vor.

4. In **Hessen** wurden im Etatsjahr 1915 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	℄	M	℄
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	20 684	90		
"    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	33 011	90	53 696	80
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felsprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	—	—		
"    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	8 440	18	8 440	18
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	—	—		
"    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	—	—	—	—
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	11 316	02		
"    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	22 338	56	33 654	58
Summe I			95 791	56
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
a) Von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt:				
1. Ausbau des rechten Rheinufer bei Worms, km 275,0—277,4 . . . . .	3 903	66		
b) Von der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung:				
2. Beschaffung zweier Fahrnachen . . . . .	610	—	4 518	66
Summe II			4 518	66
<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.</b>				
1. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt . . .	331	72		
2. "    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung . .	3 248	80	3 580	52
Summe III			3 580	52
Gesamtsumme I—III			103 890	74

Hierzu ist mitzuteilen:

Für den weiteren Ausbau des rechten Rheinufer bei Worms von km 275,2 bis 277,4 wurden im Berichtsjahr 3908,66 M ausgegeben.

Baggerungen zur Erhaltung der Normaltiefe sind im Fahrwasser bei Bingen notwendig geworden. Ebenso mußte im Ginsheimer Altrhein die Rinne von der Mündung aufwärts bis nach Ginsheim ausgebaggert werden.

5. In **Preußen** wurden im Etatsjahr 1915 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		M	℄	M	℄
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . .	295 213	04		
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . .	26 506	91		
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . .	594	27		
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . .	329 271	84	651 586	06
Summe I					651 586 06
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Erweiterung des Hochwasserprofils im Budericher Kanal . . . . .	177 516	63		
2.	Neubau der Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel (Staatsbeitrag) . .	1 650 000	—	1 827 516	63
Summe II					1 827 516 63
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.</b>					
	Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . . .	16 338	12	16 338	12
Summe III					16 338 12
Gesamtsumme I—III					2 495 440 81

An bemerkenswerten Strombauarbeiten ist im vergangenen Jahr nur die Herstellung einer flacheren Böschungsanlage unterhalb Aßmannshausen, von Stromstation km 31,4 bis km 32,0, infolge Ausbaues der rechtsrheinischen Uferstraße ausgeführt worden.

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 . . . . .	517	62s		
	„ Waal . . . . .	97 649	91s		
	„ Niederrhein und Leck . . . . .	74 065	59		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	14 566	09	186 799	22
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
	„ Waal . . . . .	3 600	—		
	„ Niederrhein und Leck . . . . .	7 142	—		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	8 599	—	19 341	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
	„ Waal . . . . .	1 602	—		
	„ Niederrhein und Leck . . . . .	578	—		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	—	—	2 180	—
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	272	84		
	„ Waal . . . . .	38 634	25s		
	„ Niederrhein und Leck . . . . .	10 913	84		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	6 724	—	56 544	93s
	Summe I			264 865	15s
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
2.	„ Waal . . . . .	277 906	82s		
3.	„ Niederrhein und Leck . . . . .	40 803	42s		
4.	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	142 516	77	461 227	02
	Summe II			461 227	02
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.</b>					
1.	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	2 905	78s		
2.	„ Waal . . . . .	13 790	64s		
3.	„ Niederrhein und Leck . . . . .	9 047	—		
4.	„ Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	12 852	94	38 596	37
	Summe III			38 596	37
	Gesamtsumme I—III			764 688	54s

### D. Brücken.

An der Schiffbrücke Plittersdorf-Selz wurde der Motorenbetrieb eingerichtet; an Stelle der Zweiteiler-Fahrjoche sind Dreiteiler-Fahrjoche getreten. Der Schiffsdurchlaß der Schiffbrücke wird nunmehr durch vier dreischiffige Joche geschlossen, von denen drei Joche mit Motorenantrieb ausgerüstet sind; das vierte Joch kann mittels Spills am Drahtseil verholt werden.

An der Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim wurden die Rüstungen zu Anfang des Monats Februar beseitigt und die beiden Durchfahrtsöffnungen für die Schifffahrt und Flößerei freigegeben. Die Fertigstellung der Brücke ist im Lauf des Sommers erfolgt.

Die Straßenbrücke in Cöln — Ersatz-Schiffbrücke — ist gleichfalls fertiggestellt und im Sommer dem Betrieb übergeben worden.

An der Straßenbrücke bei Wesel sind die sämtlichen Pfeiler fertiggestellt. Die Eisenkonstruktion ist in den rechtsseitigen Nebenöffnungen aufgebracht, in den linksseitigen Nebenöffnungen in Angriff genommen, in der Hauptöffnung an dem rechten Kragarm in der Ausführung.

Brücke	Ort	Art	Material	Verkehr	Vermerk
1	Plittersdorf-Selz	Schiffbrücke	Eisen	Schiffverkehr	
2	Rüdesheim	Eisenbahnbrücke	Eisen	Straßenverkehr	
3	Cöln	Straßenbrücke	Eisen	Straßenverkehr	
4	Wesel	Straßenbrücke	Eisen	Straßenverkehr	

## 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 Rechnungsjahr 1915 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

in Elsaß-Lothringen . . . . .	260 903,— M
„ Baden . . . . .	928 252,24 „
„ Bayern . . . . .	337 777,— „
„ Hessen . . . . .	211 558,76 „
„ Preußen . . . . .	2 976 300,80 „
„ Niederland 4 648 Gulden à 1,70 M = . . . . .	7 901,60 „
<b>Zusammen</b>	<b>4 722 693,40 M</b>

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		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II			
	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ
1. in Elsaß-Lothringen:														
Straßburg . . . . .	2 746	—	—	—	2 746	—	106 321	—	151 347	—	257 668	—	260 414	—
Lauterburg . . . . .	489	—	—	—	489	—	—	—	—	—	—	—	489	—
<b>Summe 1</b>	<b>3 235</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>3 235</b>	<b>—</b>	<b>106 321</b>	<b>—</b>	<b>151 347</b>	<b>—</b>	<b>257 668</b>	<b>—</b>	<b>260 903</b>	<b>—</b>

<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	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
2. in Baden:														
Kehl . . . . .	78 623	52	133 211	45	211 834	97	—	—	—	—	—	—	211 834	97
Karlsruhe . . . . .	5 775	95	—	—	5 775	95	50 265	46	274 727	47	324 992	93	330 768	88
Privathafen bei Rheinau der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Hamborn-Bruckhausen	—	—	—	—	—	—	17 063	54	28 986	87	46 050	41	46 050	41
Rheinau . . . . .	4 804	49	3 462	93	8 267	42	1 344	06	17 387	95	18 732	01	26 999	43
Mannheim . . . . .	120 904	90	154 438	41	275 343	31	37 255	24	—	—	37 255	24	312 598	55
Summe 2	210 108	86	291 112	79	501 221	65	105 928	30	321 102	29	427 030	59	928 252	24
3. in Bayern:														
Maximiliansau	31	—	—	—	31	—	—	—	—	—	—	—	31	—
Germersheim . . . . .	3 035	—	—	—	3 035	—	—	—	—	—	—	—	3 035	—
Speyer . . . . .	1 203	—	—	—	1 203	—	—	—	—	—	—	—	1 203	—
Ludwigshafen . . . . .	92 705	—	240 803	—	333 508	—	—	—	—	—	—	—	333 508	—
Summe 3	96 974	—	240 803	—	337 777	—	—	—	—	—	—	—	337 777	—
4. in Hessen:														
Lampertheim <sup>1)</sup>	—	—	9 395	34	9 395	34	—	—	—	—	—	—	9 395	34
Worms	—	—	—	—	—	—	20 692	08	9 913	37	30 605	45	30 605	45
Gernsheim . . . . .	1 356	06	—	—	1 356	06	2 461	20	—	—	2 461	20	3 817	26
Oppenheim . . . . .	1 336	85	—	—	1 336	85	—	—	—	—	—	—	1 336	85
Gustavsburg <sup>2)</sup>	26 968	—	—	—	26 968	—	—	—	—	—	—	—	26 968	—
Mainz . . . . .	—	—	—	—	—	—	69 685	57	46 529	90	116 215	47	116 215	47
Frei-Weinheim <sup>3)</sup>	203	64	—	—	203	64	54	86	—	—	54	86	258	50
Bingen . . . . .	1 913	16	—	—	1 913	16	21 048	73	—	—	21 048	73	22 961	89
Summe 4	31 777	71	9 395	34	41 173	05	113 942	44	56 443	27	170 385	71	211 558	76

<sup>1)</sup> Ausladeplatz am Altrheinufer.

<sup>2)</sup> Hessisches Eigentum in Verwaltung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

<sup>3)</sup> Hafen und Eisenbahnladestelle.

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II			
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenaufbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenaufbauten, 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 . . .	—	—	—	—	—	—	384	60	—	—	—	—	384	60	384	60
Schierstein . .	3 327	66	—	—	3 327	66	—	—	—	—	—	—	—	—	3 327	66
Rüdesheim . .	1 778	67	—	—	1 778	67	—	—	—	—	—	—	—	—	1 778	67
Oberwesel . .	182	12	—	—	182	12	—	—	—	—	—	—	—	—	182	12
An der Loreley	521	06	—	—	521	06	—	—	—	—	—	—	—	—	521	06
St. Goar . . .	168	—	—	—	168	—	—	—	—	—	—	—	—	—	168	—
Oberlahnstein .	1 795	29	—	—	1 795	29	—	—	—	—	—	—	—	—	1 795	29
Coblenz . . .	—	—	—	—	—	—	49 000	—	58 000	—	107 000	—	—	—	107 000	—
Coblenz-Lützel	5 776	48	—	—	5 776	48	—	—	—	—	—	—	—	—	5 776	48
Bucht bei Brohl	1 952	58	—	—	1 952	58	—	—	—	—	—	—	—	—	1 952	58
Oberwinter . .	1 237	86	—	—	1 237	86	—	—	—	—	—	—	—	—	1 237	86
Bonn . . . . .	—	—	—	—	—	—	4 765	66	—	—	4 765	66	—	—	4 765	66
Cöln . . . . .	—	—	—	—	—	—	29 784	86	93 950	—	123 734	86	—	—	123 734	86
Cöln-Mülheim .	1 360	66	—	—	1 360	66	11 517	35	400	—	11 917	35	—	—	13 278	01
Neuß . . . . .	—	—	—	—	—	—	500	—	—	—	500	—	—	—	500	—
Düsseldorf . .	—	—	—	—	—	—	37 000	—	263 200	—	300 200	—	—	—	300 200	—
Düsseldorf-Heerdt	—	—	—	—	—	—	3 800	—	—	—	3 800	—	—	—	3 800	—
Crefeld . . . .	—	—	—	—	—	—	26 565	57	49 411	60	75 977	17	—	—	75 977	17
Uerdingen . .	—	—	—	—	—	—	2 496	63	—	—	2 496	63	—	—	2 496	63
Rheinhausen . .	—	—	—	—	—	—	34 600	—	25 000	—	59 600	—	—	—	59 600	—
Duisburg . . .	—	—	—	—	—	—	706 881	01	26 648	—	733 529	01	—	—	733 529	01
Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	1 129 073	56	152 399	58	1 281 473	14	—	—	1 281 473	14
Duisburg-Hochfeld	—	—	—	—	—	—	6 576	14	—	—	6 576	14	—	—	6 576	14
Homberg . . . .	—	—	—	—	—	—	33 082	46	—	—	33 082	46	—	—	33 082	46
Alsum <sup>1)</sup> . . . .	—	—	—	—	—	—	15 460	—	—	—	15 460	—	—	—	15 460	—
Schwelgern <sup>1)</sup> .	—	—	—	—	—	—	21 390	—	147 130	—	168 520	—	—	—	168 520	—
Orsoy . . . . .	354	20	—	—	354	20	—	—	—	—	—	—	—	—	354	20
Wesel . . . . .	252	72	—	—	252	72	15 327	90	14 052	62	29 380	52	—	—	29 633	24
Emmerich . . .	1 195	16	—	—	1 195	16	—	—	—	—	—	—	—	—	1 195	16
Summe 5	19 902	46	—	—	19 902	46	2 128 205	74	828 192	60	2 956 398	34	—	—	2 976 300	80
6. in Niederland:																
Nijmegen . . .	—	—	—	—	—	—	2 495	—	—	—	2 495	—	—	—	2 495	—
Tiel . . . . .	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	—	—	14	—
Zalt-Bommel . .	—	—	—	—	—	—	921	—	—	—	921	—	—	—	921	—
Arnhem . . . .	—	—	—	—	—	—	563	—	—	—	563	—	—	—	563	—
Wageningen . .	—	—	—	—	—	—	655	—	—	—	655	—	—	—	655	—
Culemborg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe 6	—	—	—	—	—	—	4 648	—	—	—	4 648	—	—	—	4 648	—

<sup>1)</sup> Für die Häfen zu Alsum und Schwelgern sind die Kosten nur bis 31. Dezember 1915 angegeben.

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 Metzgerdor, der über diese Kanäle führenden Drehbrücken, für Instandsetzungen an den beiden Rheinschleusen sowie für Hilfeleistung bei der Bedienung der Drehbrücken und beiden Rheinschleusen . . . . .

2 746,— M

2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafengebäude . . . . .

—,— „

Summe I 2 746,— M

II. Aufwand der Gemeinden (Stadt Straßburg).

1. Unterhaltungsaufwand:

für die gewöhnliche Unterhaltung der Hafengebäude und den Betrieb:

a) Metzgerdorhafen . . . . . 67 195,— M

b) Sporeninselhafen . . . . . 39 126,— „

Summe 1 106 321,— M

2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) Metzgerdorhafen . . . . . —,— M

b) Sporeninselhafen:

Ausbau des Hafens (Gleis- und Straßenanlagen, Schiebebühne) . . . . . 32 081,— „

Ergänzung bestehender Anlagen (Gleise, Ufermauern, Gebäude) . . . . . 11 494,— „

Erweiterung der Hafenanlagen (Projektierung) . . . . . 20 083,— „

Beschaffung eines Schwimmkrans . . . . . 59 253,— „

Beschaffung eines Schleppbootes . . . . . 26 748,— „

Erstellung eines Anbaues an die Werfthalle . . . . . 1 688,— „

Summe 2 151 347,— M

Hierzu Summe 1 106 321,— „

Summe II 257 668,— M

Demnach Gesamtaufwand 260 414,— „

2. Hafen zu Kehl.

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für die Erhaltung des Fahrwassers, Unterhaltung der Ufer, Kaimauern, Dämme, für Arbeitsmaschinen und Schiffe . . . . . 24 726,46 M

b) seitens der Eisenbahnverwaltung für die Instandhaltung der Gleise und Straßen, der Tief- und Hochbauten, Entwässerungen, elektrischen und maschinellen Anlagen . . . . . 53 897,06 „

Summe I 78 623,52 M

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

Seitens der Eisenbahnverwaltung für Signal- und Sicherungsanlagen, Erweiterung der Abstell- und Rangiergleise, Straßenanlagen, Ausbau des Westufers im zweiten Becken, Entwässerungen und Wasserleitungen, Herrichtung von Lagerplätzen für elektrische Licht- und Kraftanlagen . . . . .

133 211,45 M

Summe II 133 211,45 M

Hierzu Summe I 78 623,52 „

Gesamtaufwand 211 834,97 M

3. Hafen zu Lauterburg. Durch die Wasserbauverwaltung sind für die Unterhaltung der Hafenanlage 489 M verausgabt worden.

In den Betriebseinrichtungen 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 weiter fortgeführt, das Fundament für einen weiteren Brückenkran erstellt, die Hochbahnstraße verschmälert, ein Gleis verlegt, die Beleuchtungsanlagen geändert und die Nordbeckenbeleuchtung eingerichtet worden.

Die Aufwendungen haben betragen:

### I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung:

für Gleisanlagen . . . . . 5 775,95 M

b) seitens der Stadt Karlsruhe:

für die Erhaltung der Fahrwassertiefe in den Hafenbecken und dem Stichkanal, für Instandhaltung der Uferbauten und Geräte . . . . . 5 820,16 „

für Gleisanlagen . . . . . 2 756,11 „

für Boote und Nachen des Hafenamts . . . . . 661,65 „

für Hochbauten . . . . . 9 247,29 „

für Straßen, Wasserversorgung und Entwässerung . . . . . 11 433,31 „

für Instandhaltung der maschinellen und Betriebseinrichtungen . . . . . 20 346,94 „

Summe I 56 041,41 M

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

a) seitens der Eisenbahnverwaltung:

für neue Gleisanlagen und sonstige Einrichtungen des Baubetriebs.

Der Betrag kann erst nach Fertigstellung der Neubauten angegeben werden.

b) seitens der Stadt Karlsruhe:

für Gleisanlagen . . . . . 1 914,87 M

für Erbauung des Nordbeckens (Beleuchtungsanlage) . . . . . 7 889,01 M

für Erbauung des vierten Hafenbeckens . . . . . 207 322,95 „

für Fundamente eines weiteren Brückenkrans . . . . . 29 451,87 „

für Erwerb einer Kohlenhochbahn nebst Zubehör . . . . . 28 148,77 „

Summe II 274 727,47 M

Hierzu Summe I 56 041,41 „

Gesamtbetrag 330 768,88 M

5. Die Gewerkschaft Deutscher Kaiser, Abt. Thyssensche Handelsgesellschaft m. b. H. in Hamborn-Bruckhausen, hat für ihre Hafenanlagen in Rheinau zum Selbstbetrieb für Umschlag von Kohlen, Erzen, Eisen und dergleichen im Jahr 1915 aufgewendet:

Unterhaltungsaufwand . . . . .	17 063,54 M
Neue Hafengebauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen . . . . .	28 986,87 „
	<u>zusammen 46 050,41 M</u>

6. Im Hafen Rheinau wurden von der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft die Auffüllungsarbeiten zur Schaffung hochwasserfreier Lagerplätze am Rheinvorland fortgesetzt.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung . . . . .	3 339,19 M
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle und elektrische Anlagen . . . . .	1 465,30 „
	<u>zusammen aus staatlichen Mitteln 4 804,49 M</u>
c) seitens der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft für Erhaltung der Fahrwassertiefe im östlichen Hafenbecken 447,83 M und seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten 896,23 M, zusammen . . . . .	1 344,06 „
	<u>Summe I 6 148,55 M</u>

II. Neue Hafengebauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung für Erweiterung der elektrischen Beleuchtungsanlagen . . . . .	3 462,93 M
b) seitens der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft für Auffüllung am Rheinvorland zur Gewinnung hochwasserfreier Lagerplätze . . . . .	17 387,95 „
	<u>Summe II 20 850,88 M</u>
	<u>Hierzu Summe I 6 148,55 „</u>
	<u>Gesamtbetrag 26 999,43 M</u>

7. In den Mannheimer Hafenanlagen wurden aus staatlichen Mitteln an Stelle alter Dampfkranen neue elektrische Portalkranen erstellt und weitere Schiebebühnen errichtet.

Von Privaten wurden im Rheinhafen ein Lagerschuppen und im Mühlauhafen eine Hochbahn erbaut.

Die Aufwendungen haben betragen:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für Erhaltung des Fahrwassers (14086,58 M), Ausbessern der Ufer, Instandhalten der Arbeitsmaschinen und Schiffe . . . . .	30 734,03 M
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für Unterhaltung der Kaimauern, Krangerüste und Brücken . . . . .	5 985,03 M
für maschinelle Anlagen und Einrichtungen . . . . .	59 421,93 „
	<u>zusammen b 65 406,96 „</u>
c) seitens der Zollverwaltung für Unterhaltung der Straßen und zolleigenen Gleise, Fahrzeuge, Müllgruben sowie für elektrische Beleuchtung und Aufeisen im Industriebahnhof . . . . .	24 763,91 „
	<u>zusammen aus staatlichen Mitteln 120 904,90 M</u>
	<u>zu übertragen 120 904,90 M</u>

Übertrag 120 904,90 M

d) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Unterhaltung der Ufer und Lagerplätze im Industriehafen, sowie der Vorländer und Lagerplätze im Floßhafen, Neckar und Rhein. . . . . 35 934,— M

e) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten an Ufern und Schiffahrtseinrichtungen (durch die Wasserbauverwaltung ausgeführt) . . . . . 1 321,24 „

zusammen d und e 37 255,24 „

Summe I 158 160,14 M

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

seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle Anlagen und Einrichtungen, dabei ein neuer elektrischer Kran und Umbau von sieben älteren Kranen . . . . .

154 438,41 M

Summe II 154 438,41 M

Hierzu Summe I 158 160,14 „

Gesamtbetrag 312 598,55 M

## 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 Hafenanlagen samt Straßen, Plätzen, Drehbrücken . . . . . 13 768,— M

b) durch die Zollverwaltung für Unterhaltung der zollrätarischen Hochbauten . . . . . 8 302,— „

c) durch die Bahnverwaltung für die Unterhaltung der Lagerhäuser, Gleise, Weichen, Kranen, Wasserleitungen und Beleuchtungseinrichtungen, ferner Aufwand für Gehälter und Löhne der Vorarbeiter, Weichensteller und Gehilfen sowie der in den elektrischen Zentralen verwendeten Beamten und Bediensteten . . . . . 70 635,— „

Summe I Unterhaltungsaufwand 92 705,— M

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

a) durch die Wasserbauverwaltung: für Erweiterung der Hafen- und Umschlagsanlagen am Rhein auf der Insel Kaiserswörth oberhalb Ludwigshafen und für die Verbesserung der Umschlags-einrichtungen am Zollhafen . . . . . 240 015,— M

b) durch die Zollverwaltung: für die Verbesserungen der Umschlags-einrichtungen an den Lagerhallen im Zollhof und Zollhafen . . . 788,— „

c) durch die Eisenbahnverwaltung . . . . . —,— „

Summe II Neue Hafengebäude 240 803,— M

9. Hafen zu Worms: Städtischer Handelshafen. Für die Unterhaltung des Hafens wurden 20 692,08  $\mathcal{M}$  und für die Vervollständigung 9 913,37  $\mathcal{M}$  verausgabt.
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 Verladevorrichtungen.  
Eine Kohlenhandlung in Gernsheim hat für ihre im Hafengebiet befindliche Ausladestelle 1461,92  $\mathcal{M}$  verausgabt.
11. Hafen zu Oppenheim. Die angegebenen Kosten sind durch Ausbaggerung des Hafens und der Hafeneinfahrt entstanden.
12. Hafen zu Gustavsburg. Für die Unterhaltung des Eisenbahnhafens, der Eigentum des hessischen Staates ist und unter Verwaltung der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz steht, wurden von der Gemeinschaftsverwaltung 26 968  $\mathcal{M}$  aufgewendet.

Neubauten und Erweiterungen des Hafens 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 . . . . .	8 248,88 $\mathcal{M}$
b) Krenelierte Mauer . . . . .	—,— „
c) Drehbrücken . . . . .	702,69 „
d) Baggerungen . . . . .	21 471,86 „
e) Maschinelle Einrichtungen . . . . .	15 515,52 „
f) Heizungsanlagen . . . . .	231,51 „
g) Krane . . . . .	—,— „
h) Lokomotiven und Bagger . . . . .	4 187,35 „
i) Gebäude . . . . .	1 557,48 „
k) Revisions- und Lagerhalle . . . . .	1 105,12 „
l) Petroleum-, Spirit- und Benzinlager . . . . .	136,55 „
m) Einfriedigungen . . . . .	137,84 „
n) Hafeneinfahrt . . . . .	16 390,77 „

Summe I 69 685,57  $\mathcal{M}$

II. Für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) Ufer und Straßen . . . . .	7 821,84 $\mathcal{M}$
b) Krane . . . . .	—,— „
c) Hafeneinfahrt . . . . .	38 708,06 „

Summe II 46 529,90  $\mathcal{M}$

14. Hafen und Eisenbahnladestelle zu Frei-Weinheim. Für den Hafen sind von seiten des Staates im abgelaufenen Jahre 203,64  $\mathcal{M}$  aufgewendet worden, während die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft für die Umschlagstelle daselbst 54,86  $\mathcal{M}$  verausgabte.

Kosten für Neubauten und Erweiterungen sind nicht entstanden.

15. Hafen zu Bingen.
- a) Staatlicher Sicherheitshafen. Zur Offenhaltung der Einfahrt durch Baggerung und Räumung wurden 1913,16  $\mathcal{M}$  aufgewendet.
  - b) Im städtischen Hafengebiet sind für Unterhaltung 21 048,73  $\mathcal{M}$  Kosten entstanden, während für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterungen solche nicht aufgewendet wurden.
16. An der städtischen Werftanlage zu Biebrich sind Bauarbeiten im Jahr 1915 nicht ausgeführt worden.
17. Im Hafen zu Schierstein wurden Bauarbeiten nicht zur Ausführung gebracht.
18. Im Hafen zu Rüdesheim wurde die aus Anlaß des Baues der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Rüdesheim erfolgte Erweiterung der Einfahrt des Hafens fertiggestellt.
- 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 auch im Jahr 1915 fortgesetzt. Weitere Arbeiten wurden nicht ausgeführt.
- 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. Rh.) wurden im Jahr 1915 folgende bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten ausgeführt:

A. Am linken Ufer:

Von der Mündung des Rheinauhafens bis zum Frankenwerft sowie im Zuge der neuen Hängebrücke und der früheren Schiffbrücke wurden umfangreiche Baggerungen zur Wiederherstellung der vorschriftsmäßigen Sohllentiefe vorgenommen.

B. Am rechten Ufer:

Am Parallelwerk oberhalb Deutz sowie im Vor- und Industriefafen wurden Ausbesserungen an den Steinvorlagen der Uferböschungen ausgeführt.

Im Mülheimer Hafengebiet erfolgten größere Instandsetzungsarbeiten der Krangleise und Werftflächen.

Weitere Unterhaltungsarbeiten waren erforderlich an den Hafenhochbauten in Cöln, Cöln-Deutz und Cöln-Mülheim.

An Neubauten sind zu erwähnen:

- a) die Fertigstellung des städtischen Spielklubhauses an der Rheinallee in Cöln-Poll,
- b) der Anbau eines Feuer-Löschgeräteraumes am Lagerhaus I in Cöln-Mühlheim (Nordseite).

<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.

- 30/31. Im stromfiskalischen Sicherheitshafen zu Cöln-Mülheim sowie im städtischen Hafen zu Neuß sind bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt worden.
32. In dem Hafen der Stadt Düsseldorf wurden im Berichtsjahr drei neue Krane aufgestellt und in Betrieb genommen. Weitere Bauarbeiten wurden nicht ausgeführt.
33. Im Crefelder Rheinhafen sind im Jahr 1915 Neubau- oder Unterhaltungsarbeiten nicht zur Ausführung gekommen.
34. An den städtischen Werftanlagen zu Uerdingen wurden nur Unterhaltungsarbeiten in mäßigem Umfang ausgeführt.
35. Im Hafen der Aktiengesellschaft Friedrich Krupp, Friedrich-Alfred-Hütte, zu Rheinhausen wurde im Jahr 1915 eine vollständige Ausbaggerung des Hafens vorgenommen, ferner drei Duc d'Alben aufgestellt und eine Schöpfstelle für Hafenwasser angelegt.
36. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind im Berichtsjahr mit Rücksicht auf den Krieg nur die notwendigsten Unterhaltungsarbeiten zur Ausführung gelangt. Bemerkenswert ist die Erneuerung der Unterbauten der Kipper 1 und 2 im Duisburger Hafen. — Als Ersatz für den abgängigen Schleppdampfer „Neptun“ wurde ein neuer Dampfer im Wert von rund 72 000. M beschafft. — Die geplanten Neubauten mußten vorläufig zurückgestellt werden.
37. Im eisenbahnfiskalischen Hafen zu Homberg, welcher an die Stadt Homberg verpachtet ist, wurden bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt.
38. In dem dem Steinkohlen-Bergwerk „Rheinpreußen“ gehörigen Hafen zu Homberg wurden ebenfalls Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht zur Ausführung gebracht.
39. Im Hafen Alsum der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ sind als Unterhaltungsarbeiten nur die Ausbesserungen an den Uferbefestigungen sowie an den Gleis- und Verladeanlagen zu erwähnen; Neubauten wurden nicht ausgeführt.
40. Im Hafen Schwelgern der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ wurden einige Hochbauten zur Unterbringung der Arbeiter und zur Erweiterung der Werkstätte aufgeführt; außerdem wurden die maschinellen Einrichtungen der Reparaturenwerkstatt erweitert.  
Die Unterhaltungsarbeiten betrafen die Ausbesserung der Uferbefestigung, Regulierung der Kranbahnen, Verbesserungen und Reparaturen an den Verladeanlagen und Gleisen.
41. In dem Hafen zu Walsum des Aktienvereins für Bergbau- und Hüttenbetrieb „Gutehoffnungshütte“ wurden im Jahr 1915 die Arbeiten an dem zweiten Hafenbecken fortgesetzt, jedoch noch nicht beendet.
- 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 die nachstehend bezeichneten Bauarbeiten 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 Dampfkrane und an den Eisenbahnschienen, Gleiserneuerungen und Einbau einer Weiche.
- Als Neueinrichtung ist die Anlage einer elektrischen Beleuchtung zu erwähnen.

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 Häfen haben während des Winters 1915/16 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 . . . . .	3	12	5	20	1,80
7	Speyer . . . . .	3	6	3	12	3,45 <sup>2)</sup>
8	Rheinau . . . . .	—	—	—	—	36,00
9	Mannheim . . . . .	48	172	51	271	175,50
10	Ludwigshafen (Winter- und Luitpoldhafen nebst Mundenheimer Altrhein- und Kaiserwörthhafen)	—	4	2	6	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 . . . . .	5	13	2	20	4,00
	b) Floßhafen . . . . .	—	—	—	—	1,20
13	Oppenheim . . . . .	—	2	2	4	3,05
14	Goldgrund . . . . .	—	—	—	—	1,17
15	Gustavsburg . . . . .	—	—	—	—	8,75
16	Mainz . . . . .	19	11	98	128	52,25
17	Frankfurt a. M. . . . .	9	29	12	50	4,28
18	Offenbach a. M.: a) Westhafen . . . . .	9	78	12	99	13,00
	b) Osthafen . . . . .	—	—	12	12	4,93
19	Schierstein (Floßhafen) . . . . .	4	—	1	5	27,10
20	Rüdesheim . . . . .	1	3	—	4	4,37
21	Bingen . . . . .	1	1	10	12	10,27
22	Bingerbrück . . . . .	4	—	2	6	1,40
23	Oberwesel . . . . .	1	1	16	18	2,68
24	St. Goarshausen . . . . .	—	1	4	5	6,05
25	St. Goar . . . . .	—	1	2	3	2,43
26	Oberlahnstein . . . . .	1	1	3	5	5,00
27	Coblenz (Moselhafen) . . . . .	10	10	72	92	16,50
28	Brohl (Hafenbucht) . . . . .	4	—	8	12	5,05
29	Oberwinter . . . . .	3	5	22	30	7,20
30	Cöln (Rheinauhafen) . . . . .	15	19	20	54	4,90
31	Cöln-Deutz (Industriehafen) . . . . .	9	18	24	51	9,25
32	Cöln-Mülheim a. Rh. . . . .	4	6	11	21	12,73
33	Düsseldorf . . . . .	13	—	5	18	40,00
34	Crefeld . . . . .	—	—	4	4	19,80
35	Neuß . . . . .	—	—	—	—	22,50
36	Rheinhausen . . . . .	—	—	—	—	5,95

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

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

Summe 3,45 ha

Lfd. Nr.	Im Hafen zu	Schiffe mit eigener Triebkraft	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Sonstige Fahrzeuge	Zusammen	Flächeninhalt des Hafens ha
	Duisburg . . . . .	—	—	—	—	185,50
37	Duisburg . . . . .	—	—	—	—	2,76
38	Homberg . . . . .	—	1	—	1	7,80
39	Rheinpreußen (Homberg) . . . . .	—	—	—	—	1,00
40	Alsum . . . . .	—	—	—	—	12,36
41	Schwegern . . . . .	—	—	1	1	4,25
42	Walsum . . . . .	—	—	—	—	1,14
43	Orsoy . . . . .	5	—	18	23	7,28
44	Wesel (alter und neuer Hafen) . . . . .	8	2	23	33	4,80
45	Emmerich . . . . .	—	—	4	4	3,78
46	Nijmwegen . . . . .	—	—	—	—	5,82
47	Tiel . . . . .	—	—	—	—	2,21
48	Zalt-Bommel . . . . .	—	—	—	—	5,50
49	Malburgen (Arnheim) . . . . .	—	—	—	—	0,90
50	Arnheim . . . . .	—	—	—	—	0,80
51	Wageningen . . . . .	—	—	—	—	0,50
52	Culemborg . . . . .	—	—	—	—	3,80
53	Vianen . . . . .	—	—	—	—	1,00
54	Vreeswijk . . . . .	—	—	—	—	0,25
55	Schoonhoven . . . . .	—	—	—	—	8,00
56	Gorinchem . . . . .	—	—	—	—	0,53
57	Werkendam . . . . .	—	—	—	—	1,00
58	Steenenhoek . . . . .	—	—	—	—	15,00
59	Dordrecht . . . . .	—	—	—	—	1,00
60	Alblasserdam . . . . .	—	—	—	—	—

## B. Lotsen- und Wahrschauerstationen.

1. In Elsaß-Lothringen wurde im Berichtsjahr 1915 1 Steuermannspatent erteilt. Im ganzen sind zurzeit 10 Schiffssteuerleute vorhanden, und zwar 3 für Segelschiffe und 7 für Dampfschiffe und Segelschiffe; davon wohnen 7 in Lauterburg, 2 in Wanzenu und 1 in Straßburg-Ruprechtsau.

Wahrschauer zur Sicherung der Großschiffahrt brauchten während des Berichtsjahrs nicht aufgestellt zu werden.

2. In Baden wurde im Berichtsjahre 1 Steuermannspatent zur Führung von Dampfschiffen auf der Rheinstrecke Mannheim-Straßburg erteilt, ein Patent zur Führung von Segelschiffen wurde auf die Rheinstrecke Maxau-Lauterburg erweitert; 2 Steuerleute sind gestorben.

Im ganzen sind 34 Schiffssteuerleute vorhanden gegen 35 im Vorjahr.

Davon wohnen in:

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

3. In Bayern wurde im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent erteilt, und zwar zur Führung von Dampf- und Segelschiffen auf der Rheinstrecke Straßburg-Lauterburg, und 1 Steuermann ist mit Tod abgegangen.

Im ganzen sind 27 Steuerleute vorhanden, wie auch 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 1915 die Zahl der Schiffssteuerleute 113, es sind demnach 4 Steuerleute weniger wie im Vorjahr. Diese 4 Steuerleute sind durch Tod abgegangen, und zwar 1 für die Strecke Mainz—Bingen, 1 für die Strecke Bingen—Mainz und 2 für die Strecke Bingen—Caub.

Neue Steuermannspatente sind im Berichtsjahr nicht ausgestellt worden.

5. In Preußen sind im Berichtsjahr 8 Lotsen-Konzessionen durch Tod erloschen, und zwar:

6 bei der Lotsen-Station Caub,  
2 „ „ „ „ St. Goar.

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

Bei den Wahrschauer-Stationen sind Veränderungen oder Neueinrichtungen im Jahr 1915 nicht vorgenommen worden.

6. In Niederland sind Änderungen im Zustand des Bakenwesens nicht eingetreten.

Durch Königlichen Beschluß vom 5. Juni 1915 (Staatsblad Nr. 234) ist ein neues Reglement für den Bakendienst festgestellt worden. Die Zahl der Bakenquartiere wurde für Oberrhein und Waal bis auf acht beschränkt.

Von der „Instelling der Vereeniging Stoomvaartbelangen tot verlichting von de Lek“ ist eine Nachtbebakung mittels 18 Azetylenlichtern zwischen Vreeswijk und Krimpen a. d. Lek aufgestellt worden. Der Verein bekommt eine Staatsbeihilfe.

Während der Niedrigwasserperiode im Herbst wurden Wahrschauer zur Überwachung der Schifffahrt aufgestellt: bei Hulhuizen auf der Waal, bei Arnheim auf dem Niederrhein und bei Vreeswijk auf dem Leck.

### C. Schifferschulen.

1. Baden. In den drei badischen Schifferschulen konnte im Winter 1915/16 kein Unterricht erteilt werden, da wegen des Krieges die Anmeldung der Schüler in zu geringer Zahl erfolgte.

2. Bayern. Am 3. Januar 1916 begann der Unterricht an der Schifferschule in Miltenberg und wurde 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 in der Oberstufe als auch in der Unterstufe. Ebenso wurden auch die durch kgl. 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 lehrplanmäßig durchgeführt.

Die Schule wurde von 9 Schülern, und zwar 3 in der Oberstufe und 6 in der Unterstufe, besucht. Infolge des Krieges stehen die militärpflichtigen Schiffer unter den Waffen und müssen die jüngeren Leute deren Stellen versehen, da bei der günstigen Witterung die Schifffahrt betrieben werden konnte und besonders viele Steine zu den Kanalisationsarbeiten des Untermaines zu liefern waren. Am 26. Februar wurde die Schlußprüfung durch den kgl. Prüfungskommissär vorgenommen, deren Ergebnis als sehr gut zu bezeichnen ist.

Den Schülern der Oberstufe wurde das Abgangszeugnis ausgefertigt und den sämtlichen Schülern der Unterstufe die Berechtigung zum Vorrücken in die Oberstufe erteilt. Den Schülern war auch Gelegenheit geboten, den selbstschreibenden Pegel an der Mainbrücke zu Miltenberg, eine Dampfkesselanlage und einen Sauggasbetrieb genau kennen zu lernen.

Nach der Prüfung erfolgte am 26. Februar 1916 der Schluß der Schule.

3. Hessen. An der Schifferschule zu Neckar-Steinach wurde auch im Winter 1915/16 kein Unterricht abgehalten, weil die junge Schiffsmannschaft wegen Aufrechterhaltung der Schifffahrt während der Kriegszeit von ihren Schiffen nicht abkommen konnte.

4. In Preußen blieben die beiden preußischen Schifferschulen am Rhein, zu Coblenz und Duisburg-Ruhrort, auf Anordnung des Königlichen Staatskommissars für die Rheinschifferschulen im Einvernehmen mit dem Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz auch in diesem Berichtsjahr geschlossen, da die für den Unterricht in Frage kommenden jungen Schiffer infolge des Krieges im Rheinschiffahrtsbetrieb nicht entbehrt werden konnten, und somit eine genügende Beteiligung am Unterricht ausgeschlossen schien.

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

Winter	Coblenz			Ruhrort			Schülerzahl insgesamt
	Unterstufe	Oberstufe	Zusammen	Unterstufe	Oberstufe	Zusammen	
1915/1916	Der Unterricht fiel wegen des Krieges im Berichtsjahr aus.						
1914/1915							
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 1915/16 am 3. Januar 1916 mit 11 Schülern in der Unterstufe und 4 Schülern in der Oberstufe. Der Unterricht umfaßte 120 Stunden und endete am 26. Februar 1916.

Bei der hierbei stattgehabten Schlußprüfung wurde den 4 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
1915/1916	11	4	15
1914/1915	12	3	15
1913/1914	8	6	14
1912/1913	9	7	16
1911/1912	6	7	13

## D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis.

(Eisbrecherschiffe usw.)

### 1. Baden.

Zur künstlichen Beseitigung von Eis im offenen Rhein lag kein Anlaß vor; im Industriehafen war ein Aufbrechen der Eisdecke nur an einem Tage erforderlich.

### 2. Bayern.

Zur künstlichen Beseitigung von Eis lag kein Anlaß vor.

### 3. Hessen.

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

### 4. Preußen.

Für den Winter 1915/16 wurden am 23. November 1915 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 1915/16 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:

1915		1914				Bemerkungen.
Zur Führung von						
Dampf-schiffen	Segel-schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf-schiffen	Segel-schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
1. In Elsaß-Lothringen.						
—	—	—	—	—	—	Rheinschiffer-Notpatente für die Dauer des gegenwärtigen Krieges wurden im Berichtsjahr 1915 ausgestellt: 1 zur Führung von Segelschiffen unter 50 Tonnen Tragfähigkeit auf der Rheinstrecke von km 179 bis 181,5 els.; 2 zur Führung von Segelschiffen von Straßburg bis zur niederländischen Grenze. — Das im Jahr 1914 erteilte Notpatent ist zurückgezogen worden.
—	—	—	—	—	—	
2. In Baden.						
—	4	—	—	—	—	Straßburg—Meer. Straßburg—Ruhrort. Lauterburg—Bingen. Lauterburg—Mannheim. Karlsruhe—Meer. Karlsruhe—Ruhrort. Mannheim—Meer. Mannheim—Ruhrort. Mainz—Ruhrort.  Erweitert wurden: Straßburg—Maxau.
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	5	—	—	—	—	
—	2	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	2	—	—	—	—	
—	19	—	5	31	—	
3. In Bayern.						
—	3	2	—	—	—	Straßburg—Meer. Maximiliansau—Mainz. Germersheim—Worms. Mannheim—Meer.
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	6	2	1	10	2	
4. In Hessen.						
2	6	—	—	—	—	Straßburg—Meer. Straßburg—Rotterdam. Straßburg—Duisburg-Ruhrort. zu übertragen
—	3	—	—	—	—	
1	5	—	—	—	—	
3	14	—	—	—	—	

1915			1914			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	
3	14	—				Übertrag Lauterburg—Rotterdam. Lauterburg—Duisburg-Ruhrort. Karlsruhe—Meer. Mannheim—Duisburg-Ruhrort.  Erweitert wurden außerdem: 1 Segelschifferpatent auf die Strecke Straßburg—Meer und 2 Segelschifferpatente auf die Strecke Straß- burg—Rotterdam.
—	1	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	1	—				
			5	24	1	
3	18	—	5	24	1	
5. In Preußen.						
7	15	1				Straßburg—Meer. Straßburg—Meer und Main von Offenbach abwärts. Straßburg—Meer und Main von Frankfurt abwärts. Straßburg—Meer und die preußische Mosel und Saar. Straßburg—Meer und die preußische Mosel. Straßburg—Rotterdam. Mannheim—Meer. Mannheim—Meer und Main von Frankfurt abwärts. Mannheim—Meer und die preußische Mosel. Mannheim—Rotterdam. Mannheim—Duisburg-Ruhrort. Mannheim—Duisburg-Ruhrort und Main von Frank- furt abwärts. Mainz—Duisburg-Ruhrort.
—	1	—				
3	3	—				
—	1	—				
—	2	—				
1	2	—				
3	3	—				
1	1	—				
—	1	—				
—	1	1				
—	4	—				
1	—	—				
1	—	—	19	110	40	
17	34	2	19	110	40	
6. In Niederland.						
—	1	—				Wesel—Meer. Duisburg—Meer. Uerdingen—Meer. Düsseldorf—Meer. Cöln—Meer. Coblenz—Meer. Bendorf—Meer. St. Goar—Meer. Lauterburg—Meer. Maxau—Meer. Speyer—Meer. Mainz—Meer. Mannheim—Meer. Straßburg—Meer.  Erweitert wurden: Mannheim—Meer. Straßburg—Meer.
2	5	—				
—	1	—				
—	2	—				
6	40	—				
—	12	—				
—	1	—				
2	1	—				
—	3	—				
—	2	—				
—	1	—				
2	2	—				
24	195	—				
7	65	—				
1	9	—				
2	31	—				
			58	497	—	
46	371	—	58	497	—	

1915			1914			Rheinuferstaaten
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
Wiederholung.						
—	—	—	—	—	—	Elsaß-Lothringen.
—	19	—	5	31	—	Baden.
—	6	2	1	10	2	Bayern.
3	18	—	5	24	1	Hessen.
17	34	2	19	110	40	Preußen.
46	371	—	58	497	—	Niederland.
66	448	4	88	672	43	
518			803			

In Niederland wurde 1 belgischer Schiffer (gegen 89 in 1914) durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Artikels 18 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zur Führung auf dem Rhein zugelassen, und zwar bis Mannheim.

Erweitert wurde 1 bis Straßburg.

## B. Schiffseichungen.

Die Anzahl und Größe der im Jahr 1915 zur Eichung gebrachten Schiffe, verglichen mit dem Vorjahr, war folgende:

Eichamt	Anzahl		Tragfähigkeit in Tonnen	
	1915	1914	1915	1914
Speyer . . . . .	2	15	1 743	19 146
Mannheim . . . . .	3	9	1 509	5 807
Mainz . . . . .	8	10	8 103	4 536
Coblenz . . . . .	2	1	639	187
Cöln . . . . .	6	4	6 408	1 765
Duisburg . . . . .	21	15	22 522	15 191
Duisburg-Ruhrort . . . . .	33	42	23 776	27 164
Zusammen	75	96	64 700	73 796

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist in Deutschland demnach von 758 t auf 862 t gestiegen.

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 usw. 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 . . . . .	9	2 215	—	—	9	2 215
Speyer . . . . .	3	368	1	1 467	4	1 835
Mannheim . . . . .	7	2 149	10	10 169	17	12 318
Mainz . . . . .	5	6 528	2	1 474	7	8 002
Frankfurt a. M. . . . .	—	—	2	1 338	2	1 338
Biebrich . . . . .	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein . . . . .	—	—	—	—	—	—
Coblenz . . . . .	2	638	1	841	3	1 479
Cöln . . . . .	5	6 350	1	160	6	6 510
Düsseldorf . . . . .	—	—	—	—	—	—
Duisburg . . . . .	14	19 057	5	3 814	19	22 871
Duisburg-Ruhrort . . . . .	18	13 747	30	24 488	48	38 235
Dordrecht . . . . .	8	1 221	—	—	8	1 221
Rotterdam . . . . .	37	8 254	2	208	39	8 462
Amsterdam . . . . .	—	—	—	—	—	—
Zusammen	108	60 527	54	43 959	162	105 486
1914	386	212 457	165	183 156	551	395 613
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	278	151 930	111	139 197	389	290 127

## 2. Dampfschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen	
	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken
Straßburg . . . . .	—	—	—	—	—	—
Speyer . . . . .	—	—	—	—	—	—
Mannheim . . . . .	1	270	4	620	5	890
Mainz . . . . .	1	40	—	—	1	40
Frankfurt a. M. . . . .	—	—	—	—	—	—
Biebrich . . . . .	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein . . . . .	—	—	—	—	—	—
Coblenz . . . . .	2	415	1	10	3	425
Cöln . . . . .	—	—	—	—	—	—
Düsseldorf . . . . .	—	—	—	—	—	—
Duisburg . . . . .	4	697	2	1 570	6	2 267
Duisburg-Ruhrort . . . . .	7 <sup>1)</sup>	2 848	1	450	8	3 298
Dordrecht . . . . .	8	1 221	—	—	8	1 221
Rotterdam . . . . .	37	8 254	2 <sup>1)</sup>	208	39	8 462
Amsterdam . . . . .	—	—	—	—	—	—
Zusammen	60	13 745	10	2 858	70	16 603
1914	75	19 724	11	1 663	86	21 387
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	1 195	—	—
{ weniger	15	5 979	1	—	16	4 784

<sup>1)</sup> Darunter 1 Motorboot.

## 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	
	1915	1914	1915	1914
<b>Mannheim:</b> a) vom Oberrhein gekommene und unmittelbar durchgegangene Flöße . . . . .	—	—	—	—
b) sonstige auf dem Rhein und Neckar angekommene, im Floßhafen umgebaute Flöße . . . . .	59	10	12 624	5 005
c) vom Neckar nach dem Rhein zu Tal durchgegangene Flöße . . . . .	7	27	1 518	5 764
<b>Mainz</b> . . . . .	139	137	118 902	124 418 <sup>1)</sup>
<b>Schierstein</b> . . . . .	41	60	45 319	60 852
<b>Rüdesheim</b> . . . . .	—	—	—	—
<b>Oberwesel</b> . . . . .	—	—	—	—
<b>Wesel</b> . . . . .	—	—	—	—
Zusammen	246	234	178 363	196 039

Es wurden somit gegen das Vorjahr 12 Flöße mehr untersucht mit 17 676 Tonnen weniger Gewicht.

<sup>1)</sup> Im Jahresbericht für 1914 wurde bei Mainz aus Versehen das Gewicht in Zentnern statt in Tonnen eingesetzt. Die dortigen Angaben sind zu berichtigen bei Mainz 1914: 124 418, 1913: 141 156, zusammen 1914: 196 039, 1913: 241 638, somit 1914 weniger 45 599 Tonnen.

### D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1915.

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

Namen des Rheinschiffahrts-Gerichts	Zivilsachen							Strafsachen								
	Es waren anhängig		Es wurden erledigt durch	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	
	überjährige	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral-Kommission <sup>2)</sup>	überjährige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be-straften	frei-gesprochenen	dem Ober-gericht	der Zentral-Kommission <sup>2)</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	3	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Straßburg . . . . .	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kehl . . . . .	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karlsruhe . . . . .	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippsburg . . . . .	3	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rastatt . . . . .	—	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Mannheim . . . . .	7	7	2	2	3	2	—	1	2	—	2	—	2	—	—	—
Schwetzingen . . . . .	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kandel . . . . .	—	1 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen . . . . .	12 <sup>4)</sup>	1	1 <sup>5)</sup>	1	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Speyer . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mainz . . . . .	13	6	4	—	7	—	—	6	24	2	23	—	23	2	—	—
Wiesbaden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eltville . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rüdesheim . . . . .	9	—	—	—	—	1	—	7	3	—	—	8	—	—	—	—
St. Goarshausen . . . . .	7	1	5	1	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen	68	27	14	5	12	4	4	15	30	3	25	9	26	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	
	überjähri- ge	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission <sup>2)</sup>	überjähri- ge	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- straf- ten Personen	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission <sup>2)</sup>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Übertrag	68	27	14	5	12	4	4	15	30	3	25	9	26	2	—	—
St. Goar . . . . .	10	1	3	—	—	1	1	1	1	1	—	—	1	—	—	—
Boppard . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein . .	1	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—
Coblenz . . . . .	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuwied . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andernach . . . . .	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sinzig . . . . .	4	3	1	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz . . . . .	1	1	—	1	—	—	—	—	3	3	—	—	—	3	—	—
Königswinter . . . .	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bonn . . . . .	6	1	2	—	—	1	—	4	1	2	—	3	1	1	—	—
Cöln . . . . .	15	9	4	—	—	1	—	20	7	6	—	17	5	1	3	—
Cöln-Mülheim a. Rh.	2	—	—	—	—	—	—	2	2	1	2	—	4	—	1	—
Neuß . . . . .	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Düsseldorf . . . . .	3	6	5	1	—	—	—	17	1	2	10	1	11	1	—	—
Crefeld . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Uerdingen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duisburg . . . . .	15	3	8	—	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duisburg-Ruhrort . .	37	19	7	3	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheinberg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wesel . . . . .	11	5	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xanten . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—
Emmerich . . . . .	16	9	2	3	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1915 zusammen	204	86	49	15	18	23	5	65	46	19	37	31	48	9	4	—
gegen 1914	191	138	95	5	21	56	4	32	161	43	61	22	85	15	5	—
Mithin 1915 {mehr	13	—	—	10	—	—	1	33	—	—	—	11	—	—	—	—
{weniger	—	52	46	—	3	33	—	—	115	24	24	—	37	6	1	—
II. Berufungsgerichte <sup>3)</sup> (Obergerichte).																
Landg. Frankenthal.	1 <sup>1)</sup>	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mannheim <sup>2)</sup> .	3	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mainz . . . . .	3 <sup>3)</sup>	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberlandesger. Cöln	37	30	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1915 zusammen	44	34	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
gegen 1914	47	59	32	—	10	—	—	2	6	—	—	—	1	—	—	—
Mithin 1915 {mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
{weniger	3	25	13	—	10	—	—	2	6	—	—	—	1	—	—	—

<sup>1)</sup> Siehe auch Verzeichnis der Rheinschiffahrtsgerichte Seite 53. <sup>2)</sup> Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission ist auch aus Abschnitt XII zu ersehen. <sup>3)</sup> Noch unerledigt. <sup>4)</sup> Drei Zivilsachen wurden im Prozeßregister als beendet ausgetragen, weil über ein Jahr ruhend. <sup>5)</sup> Urteil nach § 304 Z.P.O. <sup>6)</sup> Die Spalten 7, 8, 12, 16 und 17 finden bei den Berufungsgerichten keine Anwendung. <sup>7)</sup> Die Sache ist für die II. Instanz erledigt. Die Akten gingen an das Gericht I. Instanz zurück. <sup>8)</sup> Zwei Sachen gingen unerledigt in das Jahr 1916 und eine Sache beruht. <sup>9)</sup> Eine Sache blieb unerledigt.

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	
	überjähri- ge	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission <sup>1)</sup>	überjähri- ge	neue	durch Urteil	durch Strafverfö- hle	auf andere Weise	be- straf- ten	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission <sup>2)</sup>
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:																
Arnhem . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	14	13	—	—	13	—	—	—
Utrecht . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Elst . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Schoonhoven . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Nijmegen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Druten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	—	—	10	—	—	—
Zalt-Bommel . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	4	—	—	—
Geldermalsen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	—	—	5	—	—	—
Ridderkerk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
b) Tribunale:																
Arnhem . . . . .	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Utrecht . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiel . . . . .	8	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dordrecht . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1915 zusammen	13	1	8	—	—	—	—	—	42	41	—	—	41	—	—	—
gegen 1914	11	11	3	2	4	—	1	1	68	69	—	—	69	1	—	—
Mithin 1915	2	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(mehr weniger)	—	10	—	2	4	—	1	1	26	28	—	—	28	1	—	—
<b>II. Berufungsgerichte<sup>3)</sup></b> (Obergerichte).																
a) Tribunale . . . . .																
b) Gerichtshöfe:																
Arnhem . . . . .	3	2	2	1	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
1915 zusammen	3	2	2	1	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
gegen 1914	—	5	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mithin 1915	3	—	2	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
(mehr weniger)	—	3	—	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 Kehl . . . . .	—	1 <sup>1)</sup>	—	—
„ Karlsruhe . . . . .	—	10	10	10
„ Mannheim . . . . .	—	—	—	—
Wasserbauamt zu Bingerbrück . . . . .	9	8	14	13
„ I zu Coblenz . . . . .	—	6	6	6
„ „ Cöln . . . . .	44	19	29	32
„ I „ Düsseldorf . . . . .	11	1	5	3
„ „ Wesel . . . . .	—	1	1	1
1915 zusammen	64	46	65	65
gegen 1914	22	256	223	170
Mithin 1915 { mehr	42	—	—	—
{ weniger	—	210	158	105

<sup>1)</sup> Das Verfahren wurde wegen Verjährung eingestellt.

### 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 . . . . .	28	28	52	—
2	Lauterburg . . . . .	27	20	52	—
Baden:					
1	Kehl . . . . .	61	61	102	14 (Niederländer)
2	Karlsruhe . . . . .	61	59	85	2 „
3	Rheinau . . . . .	156	156	334	—
4	Mannheim . . . . .	739	712	1209	—
Bei der Fahrt im offenen Strom und an verschiedenen Landstellen:					
5	Rheinbaubezirk Offenburg . . . . .	1	1	3	—
6	„ Karlsruhe . . . . .	2	2	13	—
7	„ Mannheim . . . . .	15	15	90	—

Lfd. 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 . . . . .	7	7	14	—
2	Speyer . . . . .	6	6	12	—
3	Ludwigshafen . . . . .	220	169	262	—
4	Frankenthaler Kanal . . . . .	—	—	—	—
Außerdem fanden im freien Strom noch folgende Revisionen statt:					
5	Flußbaubezirk Maximiliansau . . . . .	3	3	4	—
6	„ Sondernheim . . . . .	10	10	17	—
7	„ Mechtersheim . . . . .	10	10	18	—
8	„ Speyer . . . . .	22	21	30	—
9	„ Ludwigshafen . . . . .	9	9	22	—
10	„ Frankenthal . . . . .	2	2	6	—
Hessen:					
—	Im abgelaufenen Jahre wurden infolge des Krieges und der damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Beschaffung der notwendigen Schiffsmannschaften keine Dienstbuchrevisionen vorgenommen.	—	—	—	—
Preußen:					
1	Biebrich . . . . .	62	63	113	—
2	Schierstein . . . . .	18	18	27	—
3	Rüdesheim . . . . .	11	11	21	—
4	Offener Strom zwischen Biebrich und Rüdesheim . . . . .	444	432	1051	17 (besaßen Schifferpatente)
5	Coblenz . . . . .	69	62	165	—
6	Cöln . . . . .	234	207	475	10
7	Neuß . . . . .	83	67	63	—
8	Düsseldorf . . . . .	41	41	128	17
9	Uerdingen . . . . .	31	20	21	—
10	Duisburg . . . . .	1119	823	1027	5
11	Duisburg-Ruhrort . . . . .	1847	950	1578	—
12	Duisburg-Hochfeld . . . . .	146	110	179	—
13	Wesel . . . . .	14	7	8	—
14	Emmerich . . . . .	90	55	50	6

## F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

### Zusammenstellung

über die im Lauf des Jahres 1915 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. ordnungs- mäßig betan- dene Betriebe	c. bemängelte Betriebe	d. kleinere, als- bald behobene Unregel- mäßigkeiten	e. Strafanzeigen wurden er- hoben	
Elsaß-Lothringen: Wasserbaubezirk Straß- burg-Rhein	4 Dammeister	1	1	—	—	—	
Baden:							
Rheinbauinspektion Offen- burg	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauinspektion Karls- ruhe	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister	3	3	—	—	—	
Rheinbauinspektion Mann- heim	1 Dienstvorstand, 1 Oberbausekretär, 2 Dammeister	9	9	—	—	—	
Bayern:							
Speyer . . . . .	1 Bauamtmann, 1 Kesselrevisor, 1 Dammeister	3	3	—	—	—	
Hessen:							
Wasserbauamt Worms . . .	1 Wasserbau- inspektor, 1 Wasserbau- assessor, 3 Dammeister	13	9	4	3 <sup>1)</sup>	1 <sup>2)</sup>	1) In 1 Fall waren an den Sicherheits- ventilen keine Kontrollringe vorhanden, in 1 anderen Fall waren die Manometer unbrauchbar, in einem 3. Fall war ein Wasserstandsbahn undicht und außer Betrieb. — In allen Fällen erklärten die Schiffsführer, nach Ankunft im Be- stimmungshafen die Mängel beseitigen zu lassen. 2) Wegen Ventilüberlastung wurden der Schiffsführer Johann Friedrich Kissel und der Maschinist Gerhard van Heck, beide zu Mainz, zu je 30 M Geldstrafe und in die Kosten verurteilt. 3) Auf den Schleppdampfern „Elmar“ und „Fendel X“ wurden Sicherheitsventil- verstellungen festgestellt. Die Führer und Maschinisten beider Boote wurden zur Anzeige gebracht. — Der Führer vom Boot „Elmar“ Hendrik Mol wurde zu 50 M Geldstrafe rechtskräftig verurteilt, während der zugehörige Maschinist zur- zeit nicht aufzufinden ist. In Sachen des Bootes „Fendel X“ ist noch kein Urteil ergangen. 4) Zwei Kessel wurden angetroffen mit Lecken der Hähnen und Mannloch- deckel, oder mit wenig hemmenden Sicherheitsventilen. Drei Kessel zeigten ein mehr ernsthaftes Klemmen des Sicherheitsventiles, wobei für einen der Kessel der Druck sogar etwas über den genehmigten ging. Über diese Unregel- mäßigkeiten wurde jedoch eine Straf- anzeige nicht erhoben, weil die Ursache nicht ausfindlich und der Druck bei der Ankunft an Bord nicht zu hoch war.
Wasserbauamt Mainz . . .	1 Wasserbau- inspektor, 1 Wasserbau- assessor, 3 Dammeister, 1 Baggermeister	3	1	2	—	2 <sup>3)</sup>	
Preußen:							
Wasserbauamt Bingerbrück km 0 bis 48,5	1 Baurat, 2 Strommeister	339	339	—	—	—	
Wasserbauamt I Coblenz . .	1 Baurat, 2 Strommeister	300	300	—	—	—	
Wasserbauamt Köln . . . .	1 Baurat, 2 Strommeister	51	50	1	—	—	
Wasserbauamt I Düsseldorf km 195 bis 281	1 Baurat, 2 Strommeister	73	73	—	—	—	
Wasserbauamt Wesel . . . .	1 Baurat, 2 Strommeister	433	433	—	—	—	
Niederland:							
Arnheim . . . . . (5. Bezirk für die Dampf- kesselrevision)	1 Ingenieur, 3 Assistenten	16	11	5	5 <sup>4)</sup>	—	
1915 zusammen		1244	1232	12	8	3	
gegen 1914		1831	1792	22	33	4	
Mithin 1915		—	—	—	—	—	
{ mehr							
{ weniger		587	560	10	25	1	

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

Die Rheinschiffahrt betreffende Verordnungen und Verfügungen sind im Jahr 1915 ergangen:

### In Elsaß-Lothringen.

1. Veröffentlichung der Verordnung des kommandierenden Generals des stellvertretenden XXI. Armeekorps und des XVI. Armeekorps vom 29. Juli 1915, betreffend das Verbot des Durchfahrens der Brücke mit Schiffen bei Dunkelheit, und zwar in der Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang ab bis eine Stunde vor Sonnenaufgang, unterm 3. August 1915.
2. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg, gemeinsam mit den Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Offenburg und Karlsruhe, vom 26. November 1915, Vermessungen in der Rheinstrecke km  $\frac{123,5 \text{ elsässisch}}{121,5 \text{ badisch}}$  bis km  $\frac{165,2 \text{ elsässisch}}{163,4 \text{ badisch}}$  zwischen Straßburg und Neuhäusel Kehl und Iffezheim im Lauf des Monats Dezember 1915 betreffend.
3. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg, gemeinsam mit dem Königlichen Straßen- und Flußbauamt Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe, vom 9. Dezember 1915, Vermessungen in der Rheinstrecke von km  $\frac{165 \text{ elsässisch}}{163 \text{ badisch}}$  bis km  $\frac{20 \text{ bayrisch}}{202 \text{ badisch}}$  zwischen Neuhäusel und Leimersheim Iffezheim und Leopoldshafen in der Zeit von Dezember 1915 bis März 1916 betreffend.

### In Baden.

1. Bekanntmachung des Kaiserlichen Wasserbaubezirks Straßburg—Rhein, des Königlichen Straßen- und Flußbauamts Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 4. Januar 1915, Vermessungen in der Rheinstrecke km  $\frac{165 \text{ elsässisch}}{163 \text{ badisch}}$  bis km  $\frac{34 \text{ bayrisch}}{215 \text{ badisch}}$  zwischen Neuhäusel und Lingenfeld Iffezheim und Rheinsheim in den Monaten Januar und Februar 1915 betreffend.
2. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe sowie des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 9./12. Januar 1915, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend.
3. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamts Speyer vom 27. Februar 1915, die Schiffahrtssperre an der Schiffbrücke zu Maximiliansau wegen Auswechslung eines Brückenschiffs betreffend.
4. Bekanntmachung der Bahnhofkommandantur 3 Mannheim vom 4. April 1915, den Verkehr im Hafengebiet Mannheim betreffend.
5. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe sowie des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 24. April 1915, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer betreffend.
6. Bekanntmachung des stellvertretenden Generalkommandos VIII. Armeekorps vom 8. Mai 1915, Verbot der Rheinschiffahrt bei Nacht betreffend.
7. Bekanntmachung des stellvertretenden Generalkommandos VII. Armeekorps vom 5. Juni 1915, das Fahren auf dem Rhein bei Nebel und Dunkelheit betreffend.

8. Bekanntmachung der Bahnhofkommandantur 3 Mannheim vom 24. Juni 1915, die Ausstellung der Passierscheine für die Zureise in den erweiterten Befehlsbereich der Festung Straßburg betreffend.
9. Bekanntmachung der Bahnhofkommandantur 3 Mannheim vom 31. Juli 1915, den Verkehr im Staatshafengebiet zwischen Rhein und Verbindungskanal Mannheim betreffend.
10. Bekanntmachung der Bahnhofkommandantur 3 Mannheim vom 13. August 1915, die Abänderung der Verkehrssperre im Staatshafengebiet zu Mannheim betreffend.
11. Bekanntmachung der Bahnhofkommandantur 3 Mannheim vom 13. August 1915, den Verkehr am Rhein und Mühlauhafen zu Mannheim betreffend.
12. Verordnung Großherzoglichen Ministeriums des Innern vom 18. August 1915, die Einrichtung und das Verfahren für Untersuchung der Rheinschiffe betreffend.
13. Bekanntmachung der Bahnhofkommandantur 3 Mannheim vom 25. August 1915, die Besatzung der Schiffe mit ausländischen Staatsangehörigen betreffend.
14. Bekanntmachung der Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 4. Oktober 1915, den Umbau und die Ausrüstung mit Motorenantrieb der Schiffbrücke Plittersdorf-Selz betreffend.
15. Bekanntmachung des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim vom 15. Oktober 1915, den Zustand des Fahrwassers unterhalb Altlußheim betreffend.
16. Bekanntmachung des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim vom 26. November 1915, Schwellenbaggerungen im Rhein unterhalb Altlußheim betreffend.
17. Bekanntmachung der Rheinbauinspektionen Offenburg und Karlsruhe, gemeinsam mit dem Wasserbaubezirk Straßburg-Rhein, vom 26. November 1915, die Vornahme von Vermessungen im Rhein zwischen Kehl und Iffezheim betreffend.
18. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe, sowie des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 24., 25. und 28. November 1915, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer betreffend.
19. Bekanntmachung der Bahnhofkommandantur 3 Mannheim vom 30. November 1915, Verbot des Verkehrs auf dem Rhein bei Nachtzeit betreffend.
20. Bekanntmachung des Kaiserlichen Wasserbaubezirks Straßburg-Rhein, des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 9. Dezember 1915, Vermessungen in der Rheinstraße von km  $\frac{165 \text{ elsässisch}}{163 \text{ badisch}}$  bis km  $\frac{20 \text{ bayrisch}}{202 \text{ badisch}}$  zwischen  $\frac{\text{Neuhäusel}}{\text{Iffezheim}}$  und  $\frac{\text{Leimersheim}}{\text{Leopoldshafen}}$  in der Zeit vom Dezember 1915 bis März 1916 betreffend.
21. Verordnung des stellvertretenden kommandierenden Generals des XIV. Armeekorps vom 13. Dezember 1915, den Schiffsverkehr auf dem Rhein und im Hafengebiet Mannheim betreffend.

#### In Bayern.

1. Bekanntmachung des Kaiserlichen Wasserbaubezirks Straßburg, des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 4. Januar 1915, Vermessungen zwischen  $\frac{\text{Neuhäusel}}{\text{Iffezheim}}$  und  $\frac{\text{Lingenfeld}}{\text{Rheinsheim}}$  betreffend.
2. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim-Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 9./12. Januar 1915, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend.

3. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim-Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 24. April 1915, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer betreffend.
4. Bekanntmachung, die Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend, erlassen von den Königlichen Staatsministerien des Königlichen Hauses und des Äußern, des Innern und für Verkehrsangelegenheiten am 18. Juli 1915. (Gesetz-Verordnungsblatt Nr. 35 vom Jahr 1915.)
5. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 24., 25. und 28. September 1915, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer betreffend.
6. Bekanntmachung des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim vom 15. Oktober 1915, den Zustand des Fahrwassers unterhalb Altlußheim betreffend.
7. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 16. November 1915, Baggerungen im Rhein oberhalb Speyer betreffend.
8. Bekanntmachung des Kaiserlichen Wasserbaubezirks Straßburg, des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 9. Dezember 1915, Vermessungen über den Rhein zwischen  $\frac{\text{Neuhäusel}}{\text{Iffezheim}}$  und  $\frac{\text{Leimersheim}}{\text{Leopoldshafen}}$  betreffend.

#### In Hessen.

1. Bestimmungen des Königlichen Gouvernements der Festung Mainz über die Armierungsbrücken bei Budenheim, Nackenheim und Gernsheim, bekannt gegeben durch Großherzogliches Wasserbauamt Mainz am 20. Februar 1915.
2. Bestimmungen des Königlichen Gouvernements der Festung Mainz über die Durchfahrt durch die Armierungsbrücken Budenheim, Nackenheim und Gernsheim, bekannt gegeben durch Großh. Wasserbauamt Mainz am 8. März 1915.
3. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 27. April 1915, den Schiffsverkehr auf dem Rhein zwischen Bingen-Worms (beide Orte einschließlich) betreffend.
4. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 27. April 1915, die Rheinschiffahrt betreffend.
5. Bekanntmachung des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 16. Juni 1915, die Feststellung der größten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen des Rheins betreffend.
6. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 21. Juni 1915, den Schiffsverkehr auf dem Rhein zwischen Bingen-Worms (beide Orte einschließlich) betreffend.
7. Verordnung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 21. Juni 1915, das Vermieten von Booten, Nachen und sonstigen Wasserfahrzeugen betreffend.
8. Verordnung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 19. Juli 1915, die Längs- und Querfahrten mit Nachen usw. während der Nacht betreffend.
9. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 3. September 1915, den Schiffsverkehr zwischen Bingen-Worms (beide Orte einschließlich) betreffend.
10. Bekanntmachung des Gouvernements der Festung Mainz vom 10. November 1915, den Verkauf von Rheinschiffen betreffend.

#### In Preußen.

1. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 7. Januar 1915, betreffend die Beseitigung der Gerüste und Pfähle aus der Mittelöffnung der zweiten festen Straßenbrücke über den Rhein bei Cöln (Ersatz-Schiffbrücke).

2. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. Januar 1915, betreffend Hinweis auf die zurzeit bei Stromstation km 320,8 oberhalb der Beek bei Xanten befindliche Stromenge.
3. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 5. Februar 1915, betreffend die Benutzung der Stromöffnungen der im Bau befindlichen Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim.
4. Polizeiverordnung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 5. Februar 1915, betreffend Regelung des Schiffsverkehrs oberhalb und unterhalb der im Bau befindlichen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Rüdesheim.
5. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 14. März 1915, betreffend die Aufhebung der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt vom 13. Mai 1914 über das Durchfahren der Brückenbaustelle bei Wesel.
6. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 27. März 1915, betreffend die Anbringung eines fahrbaren Hängegerüsts an der Rheinbrücke zwischen Bonn und Beuel zur Ausführung von Ausbesserungsarbeiten.
7. Bekanntmachung des stellvertretenden Generalkommandos des VII. Armeekorps vom 1. April 1915, betreffend Vorschriften für den Schiffsverkehr auf dem Rhein usw. im Bezirk des VII. Armeekorps.
8. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 27. April 1915, betreffend Erweiterung von Ziffer 5 der Bekanntmachung vom 6. November 1914 über den Schiffsverkehr auf dem Rhein zwischen Bingen und Worms.
9. Bekanntmachung des stellvertretenden Generalkommandos des VIII. Armeekorps vom 8. Mai 1915, betreffend den Begriff „Durchfahren der Brücken während der Nacht“ in der Bekanntmachung vom 7. Oktober 1914.
10. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. Mai 1915, betreffend Hinweis auf die Vorschriften des stellvertretenden Generalkommandos des VII. Armeekorps vom 1. April 1915 für den Schiffsverkehr auf dem Rhein.
11. Bekanntmachung des stellvertretenden Generalkommandos des VII. Armeekorps vom 5. Juni 1915, betreffend den Begriff „Fahren auf dem Rhein bei Nebel und Dunkelheit“ in der Bekanntmachung vom 1. April 1915.
12. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 21. Juni 1915, betreffend die Aufhebung der Bekanntmachung vom 27. April 1915 über den Schiffsverkehr auf dem Rhein zwischen Bingen und Worms.
13. Verordnung des Königlichen Ministers für Handel und Gewerbe vom 3. Juli 1915, betreffend Ergänzung der Anweisung über die Feststellung der größten zulässigen Zahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen des Rheins vom 24. August 1906.
14. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 8. Juli 1915, betreffend Signale für das Durchfahren der Schiffbrücke bei Wesel.
15. Verordnung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 19. Juli 1915, betreffend Verbot von Nachenfahrten usw. auf dem Rhein zwischen Bingen und Worms während der Nacht.
16. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. August 1915, betreffend die Benutzung der Fahrstühle an der Südbrücke bei Cöln, behufs Ausführung von Arbeiten in der Zeit vom 16. August bis 10. September 1915.
17. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. August 1915, betreffend Heben bzw. Neuverlegen der schweren Ankerketten der Armierungsbrücke bei Cöln in der Zeit von 31. Juli bis 27. August 1915.

18. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 10. August 1915, betreffend Vornahme von Bohrungen im Rhein oberhalb Urmitz während eines Zeitraumes von 6 bis 8 Wochen vom 16. August 1915 ab.
19. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. August 1915, betreffend Hinweis auf die Bekanntmachungen des stellvertretenden Generalkommandos des VIII. Armeekorps vom 5. August 1915 und des Gouverneurs der Festung Cöln vom 15. Mai 1915 über das Photographieren usw. von Brücken, Befestigungsanlagen etc.
20. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 24. August 1915, betreffend Verhalten der Schifffahrttreibenden mit ihren Fahrzeugen in dem Fischereiplatz am linken Rheinufer, Stromstation km 324,8 bis 325,6.
21. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 3. September 1915, betreffend die Aufhebung der Bekanntmachungen des Gouverneurs vom 6. November 1914 und 21. Juni 1915 über den Schiffsverkehr auf dem Rhein zwischen Bingen und Worms.
22. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 3. September 1915, betreffend Gierfähren-Übung des Pionier-Ersatz-Bataillons Nr. 8 unterhalb der Horchheimer Eisenbahnbrücke am 7. September 1915.
23. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. September 1915, betreffend die Benutzung der Fahrstühle an der Hohenzollernbrücke zu Cöln behufs Ausführung von Arbeiten in der Zeit vom 10. September bis 15. Oktober 1915.
24. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. September 1915, betreffend Aufhebung der Polizeiverordnung vom 31. August 1914 über die Beschränkung der Floßbreiten auf dem Rhein.
25. Verordnung der Königlichen Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 10. September 1915, betreffend den Tarif für den staatlichen Hafen zu Schierstein.
26. Verordnung der Königlichen Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 10. September 1915, betreffend den Tarif für den staatlichen Hafen zu Rüdesheim.
27. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. September 1915, betreffend Vornahme von Bohrungen im Rhein oberhalb Remagen während eines Zeitraums von 6 bis 8 Wochen vom 24. September 1915 ab.
28. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. September 1915, betreffend Nachtrag zum Tarif für die städtischen Werft- usw. Anlagen im staatlichen Hafen zu Emmerich vom 4. August 1908.
29. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 7. Oktober 1915, betreffend die Entstehung einer Kiesbank in der Mitte des Rheins bei Essenberg.
30. Erlaß des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 23. November 1915, betreffend die Einteilung der preußischen Stromstrecke des Rheins für den Eiswacht- und Hochwasserdienst im Winter 1915/16.
31. Polizeiverordnung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. Dezember 1915, betreffend die Benutzung des Werftgebiets der Stadt Hitdorf.

#### In Niederland.

1. Verordnung des Gemeinderats von Bergambacht vom 16. Juli 1915, betreffend die Erhebung von Kaigebühren.

Anhang.

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

Staat	Berufungsgericht (Obergericht)	Gerichte I. Instanz	Bemerkungen
<b>Elsaß- Lothringen</b>	Landgericht:  Straßburg	Amtsgericht:  Lauterburg Bischweiler Schiltigheim Straßburg Illkirch Erstein Benfeld Markolsheim Neubreisach Ensisheim Mülhausen Sierenz Hünningen	
<b>Baden</b>	Landgericht:  Mannheim	Amtsgericht:  Mannheim Schwetzingen Philippsburg Karlsruhe Ettlingen Rastatt Bühl Kehl Offenburg Lahr Ettenheim Kenzingen Breisach Staufen Müllheim Lörrach	
<b>Bayern</b>	Landgericht:  Frankenthal	Amtsgericht:  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	<p>Für ihre Bezirke.</p> <p>Für die Bezirke der Amtsgerichte zu St. Goar und Stromberg.</p> <p>Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Niederlahnstein und Braubach.</p> <p>Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Königswinter, Honnef und Siegburg und für den rechtsrheinischen Teil des Bezirks des Amtsgerichts zu Bonn.</p> <p>Für den linksrheinischen Teil seines Bezirks.</p> <p>Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Düsseldorf, Opladen, Gerresheim und Ratingen.</p> <p>Für seinen Bezirk und den zum Amtsgerichtsbezirk Uerdingen gehörigen Teil des Crefelder Hafens.</p> <p>Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Rheinberg und Mörs.</p> <p>Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Wesel und Dinslaken.</p> <p>Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Xanten, Goch und Cleve.</p> <p>Für die Bezirke der Amtsgerichte zu Emmerich und Rees.</p>

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

<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 IIa zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

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

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

Nach Beilage IIa Summe I betrug in den 37 wichtigeren deutschen Rheinhäfen

	1915	1914	
die Zufuhr . . . .	16 882 427 t	26 837 722 <sup>5)</sup> t <sup>5)</sup>	mithin 1915 weniger 9 955 295 <sup>6)</sup> t
„ Abfuhr . . . .	15 376 550 t	24 686 327 <sup>6)</sup> t	„ 1915 „ 9 309 777 <sup>6)</sup> t
Zusammen	32 258 977 t	51 524 050 t <sup>5)</sup>	mithin 1915 weniger 19 265 073 t

<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 IIa aufgenommen und den Vergleichen zugrund gelegt werden.

<sup>2)</sup> Mülheim wurde am 1. April 1914 Cöln eingemeindet.

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

<sup>4)</sup> Der Hafen zu Orsoy ist im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr im Hafen zu Orsoy bei den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen unter Ziffer 42 Preußen.

<sup>5)</sup> Nach einer Berichtigung im Jahresbericht 1915 ist der Verkehr bei der Zufuhr im Hafen zu Walsum für 1914 um 1595 t höher als im Jahresbericht für 1914 angegeben.

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 62,9 % gegen 26,0 % im Vorjahr, bei der Abfuhr 62,3 % gegen 17,8 % im Vorjahr, im ganzen 62,6 %, gegen 22,3 % im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1915	1914	
der Verkehr zu Berg	21 326 830 t	31 745 315 t,	mithin 1915 weniger 10 418 485 t
„ „ zu Tal	10 932 147 t	19 778 734 t,	„ 1915 „ 8 846 587 t
Zusammen	32 258 977 t	51 524 050 t,	mithin 1915 weniger 19 265 073 t

mithin in der Richtung zu Berg 32,5 %, in der Richtung zu Tal 44,7 % Abnahme, gegen 23,3 % und 20,1 % Abnahme 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 IIa Ziffer II:

38. in Elsaß-Lothringen . . . . .	12 275 t
39. „ Baden . . . . .	21 959 t
40. „ Bayern . . . . .	9 122 t
41. „ Hessen . . . . .	41 742 t
42. „ Preußen . . . . .	156 891 t
Zusammen 1915	241 989 t
gegen 1914	673 017 t

Sonach gegen das Vorjahr 431 028 t oder 64,0 % Abnahme, gegenüber 38,7 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe 1 im Berichtsjahr 32 500 966 t, Vorjahr . . . 52 197 067 t

mithin in 1915 weniger 19 696 101 t,

also ergibt sich eine Abnahme von 37,7 %, gegen 22,5 % Abnahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde usw. 3, Rindvieh usw. —, Schafe usw. —, Schweine usw. —, Geflügel usw. 355 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 IIa Summe 2

die Zufuhr vom deutschen Rhein her	1915	1914	
Rhein her . . . . .	5 733 330 t	13 136 364 t,	mithin 1915 weniger 7 403 034 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	2 833 960 t	12 258 939 t,	„ 1915 „ 9 424 979 t
Zusammen	8 567 290 t	25 395 303 t,	mithin 1915 weniger 16 828 013 t

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 67,1 % gegen 31,4 % im Vorjahr; in der Zufuhr vom deutschen Rhein hat der Verkehr 56,4 %, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 76,9 % abgenommen, gegen 24,6 % und 32,3 % Abnahme 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 IIa Summe 3				
die Zufuhr vom deutschen Rhein	1915	1914		
her . . . . .	2 643 t <sup>1)</sup>	210 817 t,	mithin 1915 weniger	208 174 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	—	155 200 t,	„ 1915 „	155 200 t
Zusammen	2 643 t	366 017 t,	mithin 1915 weniger	363 374 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 98,8 %, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 100 %, im ganzen um 99,0 % abgenommen, gegen 27,3 %, 31,0 % und 28,9 % Abnahme 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 IIa Summe 4:

Zufuhr vom deutschen Rhein her . . . . .	1915	1914		
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	5 735 973 t	13 347 181 t,	mithin 1915 weniger	7 611 208 t
Zusammen	8 569 933 t <sup>2)</sup>	25 761 320 t,	mithin 1915 weniger	17 191 387 t

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 66,7 %, gegen 31,3 % Abnahme im Vorjahr; die Abnahme in der Zufuhr beträgt 57,0 %, in der Abfuhr 78,1 %, gegen 24,7 % und 37,4 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit . . . . .	8 569 933 t
den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit . . . . .	32 500 966 t
so ergibt sich im Jahr 1915 als <b>Gesamthafenverkehr</b>	<b>41 070 899 t</b>
gegen 1914	77 958 387 t
Sonach 1915 <b>weniger</b>	<b>36 887 488 t,</b>

oder 47,3 %, gegen 26,6 % Abnahme im Vorjahr.

<sup>1)</sup> Hiervon 110 t durch niederländische Kanäle nach deutschen Emshäfen.

<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:

	Zufuhr vom deutschen Rhein	Abfuhr nach dem deutschen Rhein	Gesamtverkehr
Aufzeichnungen in Emmerich . . . . .	5 754 935 t	2 827 087 t	8 582 022 t
Aufzeichnungen in Lobith . . . . .	5 736 460 t	2 833 960 t	8 570 420 t
In Emmerich { <b>mehr</b>	18 475 t	—	11 602 t
{ <b>weniger</b>	—	6 873 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 30 960 Tonnen. (Siehe Beilage IIIc.)

Der in Beilage IIb zusammengestellte

Durchgangs-Verkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und  
Seitenkanälen des deutschen Rheins betrug im Berichtsjahre . . . 2 142 688 t

hierzu der Gesamthafenverkehr mit 41 070 899 t

mithin **Gesamtverkehr auf dem Rhein 43 213 587 t**

oder gegen das Vorjahr mit 80 944 393 t **weniger 37 730 806 t** oder **46,6 %** gegen 25,9 % im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1915 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	3 480 552	74 352 977	+ 5 783 414	8,4	
1910	81 172 717	3 870 067	85 042 785	+ 10 689 808	14,4	
1911	85 314 318	3 864 776	89 179 095	+ 4 136 310	4,9	
1912	95 810 941	4 088 264	99 899 205	+ 10 723 460	12,0	
1913	104 917 513	4 263 552	109 181 065	+ 9 281 860	9,3	
1914	77 958 387	2 986 006	80 944 393	- 28 236 672	25,9	
Summe 1909—1914	516 046 303	22 553 218	538 599 521	+ 12 378 180	23,1	
Durchschnitt 1909—1914	86 007 717	3 758 870	89 766 587	+ 2 063 030	4,0	
1915	41 071 921	2 142 688	43 214 609	- 37 730 806	46,6	
1915 gegen 1909/14	mehr weniger	— 44 935 796	— 1 616 182	— 46 551 978	— - 39 793 836	— —

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

Von 1882 bis zum Jahresschluß 1908 war in den Beilagen IIIa und IIIb (Zufuhr), IVa und IVb (Abfuhr) sowie IIIc und IVc (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.

Vom 1. Januar 1909 bis Jahresschluß 1914 wurde 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 Güterverzeichnis angeschrieben, das durch Beschluß des Bundesrats vom 25. Juni 1908 für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnerwasserstraßen mit Wirkung vom 1. Januar 1909 eingeführt wurde. Durch Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 25. Januar 1915 wurde das Güterverzeichnis abgeändert. Das abgeänderte Güterverzeichnis ist mit Wirkung vom 1. Januar 1915 ab eingeführt worden. Für den Jahresbericht 1915 sind die Anschreibungen erstmals nach dem geänderten Güterverzeichnis erfolgt. Die Anordnung ist die gleiche geblieben wie bisher, nur wurden die Güterklassen um 8 verringert, indem einige Unterabteilungen fortgefallen sind, so bei Klasse 16 (bisher 16a und 16b), bei Klasse 55 (bisher 55a und 55b), bei Klasse 58 (bisher 58a und 58b), bei 59c (bisher 59c und 59d). Außerdem ist bei Klasse 31 die Unterscheidung nach europäischen und außereuropäischen Hölzern fortgelassen worden und die Unterabteilung 31a Telegraphenstangen fortgefallen. Die Ergebnisse dieser Anschreibungen werden in den Beilagen IIIa, IIIb, IIIc, IVa, IVb und IVc mitgeteilt. An den minderwichtigen Ladeplätzen, Lös- und Umschlagsstellen wird aber nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis in Beilage IIa summarisch für jeden Uferstaat angegeben. Das 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 die Anschreibung der Güter nach 130 (bisher 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, erstmals für 1914, durchgeführt.

## B. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen.

### I. Wichtigere Häfen.

#### 1. Häfen 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		
1915	747 005	—	747 005	—	154 934	154 934	901 939
1914	1 310 063	1 589	1 311 652	19 417	244 855	264 272	1 575 924
Mithin 1915	{ mehr weniger	— 1 589	— 564 647	— 19 417	— 89 921	— 109 338	— 673 985

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,0 %, in der Abfuhr um 41,4 % im ganzen um 42,7 % abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr ist insbesondere durch den geringen Verkehr an Weizen (224 584 t weniger), Hafer (39 511 t weniger), Weizenmehl (29 010 t weniger), Braunkohlenbriketts (11 004 t weniger) und Steinkohlen (230 042 t weniger) eingetreten. Eine Steigerung in der Zufuhr fand insbesondere bei Steinkohlenbriketts (9 338 t mehr) und Steinkohlenkoks (65 765 t mehr) statt.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Zufuhr im Jahr 1915 gegenüber dem Jahr 1914 in Tonnen wie folgt:

Baumwolle 0 t (1368 t), Blei 249 t (1534 t), Gerbstoffe 1534 t (4976 t), Braunkohlenbriketts 51 905 t (62 909 t), Zement 250 t (4831 t), Chemikalien 1649 t (2903 t), Phosphorsaurer Kalk 1190 t (3753 t), Roheisen aller Art 156 t (6419 t), Eisenbahnschienen 1494 t (880 t), eiserne Achsen und Bandagen 932 t (1104 t), eiserne Röhren und Säulen 1471 t (2451 t), Weizen und Spelz 5389 t (229 973 t), Roggen 5327 t (2709 t), Hafer 1853 t (41 364 t), Gerste 30 t (6369 t), anderes Getreide 164 t (3080 t), Mais 30 t (9524 t), Lein- und Ölsamen 140 t (1657 t), Edelhölzer 0 t (8965 t), Jute 0 t (3041 t), Kaffee pp. 529 t (3904 t), Weizenmehl 1813 t (30 823 t), Obst 263 t (1317 t), Öle 481 t (5340 t), Erdöle 14 t (12 472 t), Reis 155 t (3212 t), Soda 1717 t (2168 t), Stärke 210 t (6369 t), Pflastersteine 0 t (3610 t), Steinkohlen 512 553 t (742 595 t), Steinkohlenbriketts 12 913 t (3575 t), Steinkohlenkoks 120 968 t (55 203 t), Tabak 1256 t (1624 t), Teer pp. 2288 t (3767 t), Wolle 0 t (2668 t), Zink 659 t (1008 t), Zucker, roh 533 t (1875 t), Verbrauchszucker 9746 t (10 472 t).

Die Abnahme in der Abfuhr ist hauptsächlich auf die Minderverfrachtung von Kalisalzen (53 113 t weniger), Luppen von Schweißisen (16 920 t weniger), Eisen- und Stahlbruch (15 892 t weniger), Weizen und Spelz (13 087 t weniger) sowie gesägtem Holz (20 786 t weniger) und Soda (21 085 t weniger) zurückzuführen, der indessen eine Mehrverfrachtung an Eisenerz von 53 313 t gegenübersteht.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Abfuhr im Jahr 1915 im Vergleich zum Vorjahr in Tonnen wie folgt:

Borke 8672 t (383 t), Zement 323 t (3452 t), Chemikalien 820 t (3510 t), phosphorsaurer Kalk 0 t (3357 t), Kalisalze zum Düngen 8008 t (61 121 t), Roheisen 9415 t (6595 t), Luppen von Schweißisen 21 148 t (38 068 t), Eisen- und Stahlbruch 6740 t (22 632 t), eiserne Röhren und Säulen 9 t (1340 t), unedle Metalle 10 t (1076 t), Eisenerz 58 601 t (5288 t), zur Verhüttung bestimmte Schlacken 1121 t (2737 t), Fleisch und Speck 50 t (5323 t), Weizen und Spelz 445 t (13 532 t), Hafer 356 t (4450 t), Gerste 7505 t (6345 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte 1983 t (40 t), hölzerne Eisenbahnschwellen 1943 t (2329 t), europäisches Bau- und Nutzholz, gesägt pp. weich 7522 t (28 308 t), Kleie 190 t (3263 t), andere Müllereierzeugnisse 2175 t (296 t), Küchengewächse 1345 t (577 t), Öle 141 t (2330 t), Papier und Pappe 457 t (2260 t), Reis 2085 t (32 t), Soda 0 t (21 085 t), Steinkohlen 6336 t (4039 t), Teer, Pech, Asphalt 22 t (2275 t), Tonwaren 1 t (1413 t), Wein 284 t (1208 t).

In dem oben dargestellten Gesamtergebnis des Verkehrs sind die im sogenannten Nahverkehr (vgl. Seite 60 Ziffer 4) im Gemeindebezirk Straßburg zur Ausladung gelangten 2668 t Kies und Sand (im Vorjahr 8503 t) aus dem Rhein und dem Kleinen Rhein nicht enthalten.

## 2. Hafen zu Kehl.

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		
1915	430 136	3680	433 816	4580	38 178	42 758	476 574
1914	358 143	4952	363 095	820	74 757	75 577	438 672
Mithin 1915	{ mehr weniger	71 993 — 1272	70 721 —	3760 —	— 36 579	— 32 819	37 902 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,48 % zu-, in der Abfuhr um 43,42 % ab-, im ganzen um 8,64 % zugenommen.

Weitere Angaben liegen nicht vor.

### 3. Hafen zu Lauterburg.

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		
1915	278 550	—	278 550	—	302	302	278 852
1914	222 008	—	222 008	190	1397	1587	223 595
Mithin 1915	mehr 56 542	—	56 542	—	—	—	55 257
	weniger —	—	—	190	1095	1285	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,5 % zu-, in der Abfuhr um 81,0 % ab-, im ganzen um 24,7 % zugenommen.

Die Zufuhr an Braunkohlenbriketts ist im Jahr 1915 um 4703 t und an Steinkohlen um 22 811 t geringer gewesen als im Vorjahr.

Dagegen hat die Zufuhr an Steinkohlenbriketts um 8152 t und die Zufuhr an Steinkohlenkoks um 78 584 t zugenommen.

### 4. Hafen zu Karlsruhe.

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		
1915	955 238	3 690	958 928	1246	255 221	256 467	1 215 395
1914	954 641	23 264	977 905	6055	232 703	238 758	1 216 663
Mithin 1915	mehr 597	—	—	—	22 518	17 709	—
	weniger —	19 574	18 977	4809	—	—	1 268

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um rund 2 % ab-, in der Abfuhr um 7,4 % zu-, im ganzen rund 0,2 % abgenommen.

Eine Abnahme der Verkehrsmenge ist zu verzeichnen:

#### A. In der Zufuhr:

bei Zement . . . . .	um 4 977 t
„ Roheisen . . . . .	„ 29 959 t
„ verarbeitetem Eisen . . . . .	„ 3 388 t
„ Kies, Sand und Erde . . . . .	„ 19 312 t
„ Getreide . . . . .	„ 55 206 t
„ Lein- und Ölsaaten, Ölfrüchten . . . . .	„ 30 969 t
„ Holz aller Art . . . . .	„ 13 875 t
„ Ölen und Fetten . . . . .	„ 2 240 t
„ Steinen aller Art, auch gebrannten	
Steinen . . . . .	„ 18 777 t

#### B. In der Abfuhr:

bei Steinkohlen . . . . .	um 3 973 t
---------------------------	------------

Dagegen ist eine Zunahme der Verkehrsmenge zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Braunkohlenbriketts . . . . .	um 12 448 t
„ Steinkohlen und Briketts . . . . .	„ 119 068 t
„ Koks . . . . .	„ 22 087 t

B. In der Abfuhr:

bei Bruch Eisen aller Art . . . . .	„ 14 336 t
„ Getreide . . . . .	„ 5 016 t
„ Holz aller Art . . . . .	„ 17 097 t

Die Abnahme in der Zufuhr des Zements, des verarbeiteten Eisens, ferner von Kies, Sand, Erde und Steinen ist auf die geringere Bautätigkeit zurückzuführen, bei Eisen auch noch darauf, daß mehr als früher auf der Bahn statt auf Schiffen zugeführt worden ist, und bei Steinen, daß der Bedarf an Pflastersteinen für das vierte Hafenbecken — Südwestbecken I — nur noch gering war.

Die Abnahme bei Roheisen stellt nicht den geringeren Verbrauch der Industrie dar; sie ist vielmehr zum Teil dadurch verursacht, daß wegen des dringenden Bedarfs für viele Sendungen der raschere Bahnweg gewählt worden ist.

Die Abnahme des Verkehrs in Getreide, Lein- und Ölsaaten, Ölfrüchten, Holz, Ölen und Fetten ist eine Folge der Einstellung des überseeischen Verkehrs.

Die Zufuhr an Brennstoffen (Kohlen, Koks, Stein- und Braunkohlenbriketts) war 1915 rund 155 000 t größer als 1914, in welchem Jahr die Schifffahrt hierher wegen des Frostes und ferner infolge des Krieges fast 2 Monate ruhte, und sogar noch beinahe 10 000 t größer als im Jahr 1913, dem Jahr des bis jetzt größten Verkehrs.

Die gute Beschäftigung der Eisenindustrie und die Einstellung des Bahnversandes nach Italien hat die stärkere Abfuhr von Bruch Eisen verursacht.

Infolge des Krieges mußte 1915 Getreide von Süddeutschland nach dem Rheinland verfrachtet werden, was die Zunahme bei der Getreideabfuhr zur Folge hatte.

Vom gesamten Hafenverkehr entfallen:

auf Steinkohlen, Koks und Briketts . . .	rund 72 %
„ Holz . . . . .	rund 17 %
„ Getreide, Ölsaaten und Ölfrüchte . . .	rund 0,7 %

Nahverkehr ist 1915 nicht zu verzeichnen gewesen.

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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	28 017	7 530	35 547	—	9 668	9 668	45 215
1914	43 549	14 510	58 059	130	12 327	12 457	70 516
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	15 532	6 980	22 512	130	2 659	2 789	25 301

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,8 %, in der Abfuhr um 21,6 %, im ganzen um 35,9 % abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Braunkohlen und Erde.

Die Abnahme der Abfuhr bestand in Zementplatten, Eisenbahnschwellen, Zuckerrüben und gebrannten Mauersteinen.

#### 6. Hafen zu Mannheim (einschließlich Rheinau).

##### a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

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		
1915	4 375 741	268 216	4 643 957	60 062	686 251	746 313	5 390 270
1914	5 149 356	489 947	5 639 303	266 839	836 512	1 103 351	6 742 654
Mithin 1915	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	773 615	221 731	995 346	206 777	150 261	357 038	1 352 384

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,65 %, in der Abfuhr um 32,36 %, im ganzen um 20,06 % abgenommen.

##### b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

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		
1915	4 354 918	76 101	4 431 019	31 754	476 888	508 642	4 939 661
1914	4 957 362	220 139	5 177 501	86 813	564 499	651 312	5 828 813
Mithin 1915	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	602 444	144 038	746 482	55 059	87 611	142 670	889 152

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,42 %, in der Abfuhr um 21,91 %, im ganzen um 15,25 % abgenommen.

Nähere Angaben liegen nicht vor.

#### 7. Hafen zu Ludwigshafen.

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		
1915	955 189	89 306	1 044 495	4 227	351 818	356 045	1 400 540
1914	1 447 493	105 023	1 552 516	56 693	678 765	735 458	2 287 974
Mithin 1915	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	492 304	15 717	508 021	52 466	326 947	379 413	887 434

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,7 %, in der Abfuhr um 51,6 %, im ganzen um 38,8 % abgenommen.

Einleitend ist zu bemerken, daß mit Beginn des Berichtsjahres für die Binnenschiffahrtsstatistik die Gemarkungen Rheingönheim, Oppau und Edigheim vom Verkehrsbezirk 31 abgetrennt und dem Hafenplatz Ludwigshafen zugeteilt wurden. Infolge dieser Änderung erscheint nunmehr der Verkehr zwischen Rheingönheim und Ludwigshafen nicht mehr in den Ziffern des Hauptverkehrs, ist somit in den Zahlen obiger Tabelle nicht inbegriffen, sondern wird als Nahverkehr angeschrieben.

Für den Schiffsverkehr waren im allgemeinen günstige Voraussetzungen vorhanden. Doch konnten diese, da das Jahr 1915 vollständig unter der Einwirkung des Krieges stand, durch die Schifffahrt leider nicht ausgenützt werden. Dieser Umstand hat denn auch im Berichtsjahr gegenüber dem Jahre 1914, das wenigstens noch 7 Friedensmonate aufzuweisen hatte, für den hiesigen Hafenplatz einen weiteren Verkehrsrückgang gebracht. Der Einfluß des Krieges kommt noch deutlicher zum Ausdruck, wenn man zum Vergleich den Verkehr der beiden Jahre dem entsprechend abteilt, wie in nachstehender Übersicht geschehen.

Jahr	Januar mit Juli			August mit Dezember		
	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t
1915	598 188	207 818	806 006	446 307	148 227	594 534
1914	1 167 444	578 636	1 746 080	385 072	156 822	541 894
Mithin 1915	mehr weniger	— —	— —	61 235 —	— 8 595	52 640 —

Hierbei zeigt sich bei einer Gegenüberstellung lediglich der Kriegsmonate August mit Dezember, wenn man einem solchen Vergleich überhaupt eine Bedeutung zumessen will, für 1915 sogar noch eine Mehrung von 9,7 %, die auf eine größere Zufuhr besonders von Braunkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zurückzuführen ist.

Was nun den hiesigen Hafenverkehr im einzelnen anbelangt, so hat der Auslandsverkehr infolge der durch den Krieg verursachten Unterbindung des Seeverkehrs und der eingetretenen Beschränkung des Warenaustausches mit Holland und Belgien eine starke Abschwächung erfahren. Die Zufuhr von den Seehäfen beschränkte sich bei Antwerpen hauptsächlich auf Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Kaffee, Reis, Tabak, Weizen, tierische Dünger, künstliche Düngemittel, phosphorsaurer Kalk, Ölnüsse und Bretter, bei Rotterdam auf Steinkohlenbriketts, Kaffee, Reis, Tabak, Fische, Küchengewächse, Kartoffelmehl, Hülsenfrüchte, Baumwollabfälle (Linters), Torfstreu, Gewürze, Wein, Weinhefe und Margarine.

Diese Verkehrsverhältnisse verursachten denn auch ausschließlich oder in der Hauptsache die bedeutenden Ausfälle, welche bei der Bergzufuhr bei den Jahresziffern nachstehender Artikel zu bemerken sind:

Gerbhölzer (— 3 961 t), Chemikalien (— 4425 t), Chilesalpeter (— 10 689 t), phosphorsaurer Kalk (— 27 744 t), Manganerze (— 11 793 t), Weizen (— 142 690 t), Hafer (— 16 188 t), Gerste (— 22 338 t), Roggen (— 4144 t), Mais (— 8273 t), Hülsenfrüchte (— 2959 t), Reis (— 1661 t), Mineralöle (— 39,458 t), aus der Gruppe Holz [russisches Espenstammholz, amerikanische Bretter und Faßholz] (— 6584 t) Wolle (— 2354 t), Schwefelkies (— 102 052 t), nordische Zellulose (— 3219 t), Harze (— 3290 t), Biertreber, Malzkeime und Weinhefe aus Nr. 70e (— 4541), Bauxite (— 22 838 t), in Gruppe 70c Holzwaren (— 7691 t), welche letztere Minderung darauf zurückzuführen ist, daß im Jahr 1914 noch größere Mengen Korkabfälle zur Einfuhr gelangten, die damals in Klasse 70c anzuschreiben waren, während sie jetzt in Klasse 32 erscheinen, im Berichtsjahr aber infolge der Unterbindung des Seeverkehrs ausgeblieben sind.

Wie schon erwähnt, hat auch der deutsche Warenverkehr nach den Seehäfen durch den Krieg eine große Einbuße erlitten, wozu auch die deutscherseits im Interesse der Landesverteidigung und Volkswirtschaft erlassenen zahlreichen Ausfuhrverbote ihren Teil mit beitrugen.

Hiervon wurden unter anderem für den hiesigen Bezirk besonders die Erzeugnisse der Eisen-, Papier- und chemischen Industrie betroffen.

Die Ausfuhrbeschränkungen veranlaßten hauptsächlich die Ausfälle in der Talabfuhr von Chemikalien (— 37 177 t), Eisenhalbzeug (— 38 011 t), Alteisen und Stahlabfällen (— 7497 t), Stab- und Formeisen (— 24 425 t), Eisenblech (— 1970 t), Schienen (— 16 533 t), Walzdraht (— 15 715 t), Gasreinigungsmasse in Klasse 22 f, früher in Klasse 20 angeschrieben (— 6688 t), Lumpen (— 2064 t), Papier (— 4106 t), Schwerspat (— 2659 t), Steingut (— 2240 t), Farben (— 24 859 t), künstlichen Düngemitteln (— 2912 t), Gewehrschäften in Nr. 70c (— 1094 t).

Die Schwankungen der nachstehend genannten Artikel, die im Verkehr mit dem Inland den hiesigen Hafen berühren, finden ihren hauptsächlichsten Grund in der durch den Krieg entstandenen Umänderung des deutschen Wirtschaftslebens, besonders der Produktion, der Bezugsquellen und der Absatz- und Transportverhältnisse sowie in den Maßnahmen zur Sicherstellung des Heeresbedarfs und der Volksernährung.

Es sind hier hervorzuheben:

In der Bergzufuhr: Steinkohlen (— 43 513 t), Roheisen (— 12 233 t), Eisenhalbzeug (— 1611 t), Eisenblech (— 2089 t), Weizenmehl (— 5949 t), Steinkohlenteeröle (— 6473 t), Kalksteine (— 2176 t), Steinsalz (— 2249 t), Bau- und Bruchsteine (— 10 189 t).

In der Talabfuhr: Roheisen (— 2593 t), Gerste (— 4080 t), Mineralöle (— 4631 t), Steinkohlenteeröle (— 1659 t), Leinsaat (— 1 357 t), Kleie (— 2928 t), Ton (— 12 325 t), Klebsand (— 4231 t), Thomasmehl (— 44 219 t), Schwefelkiesabbrände Klasse 22b, früher 22d (— 24 253 t), eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölherstellung aus Klasse 22f, früher Klasse 20 (— 13 533 t), Weizenmehl (— 17 786 t), andere Müllereierzeugnisse (— 7262 t).

Die verminderte Abfuhr der beiden letzten Artikel war vornehmlich auch durch das Ausbleiben der Zufuhr veranlaßt.

In der Bergabfuhr: Weizenmehl (— 4204 t), Graupen und Grieß (— 3094 t), Weizen (— 19 565 t), Hafer (— 5239 t), Mais (— 2220 t).

Eine Abfuhr zu Berg an Weizenmehl, Weizen, Hafer, Mais und Steinkohlen hat im Jahr 1915 überhaupt nicht stattgefunden.

Ausfälle bei der Talzufuhr ergaben sich bei Kies (— 4484 t), Backsteinen (— 8411 t), in der Klasse 26, Fleisch (— 1465 t).

Der Ausfall an Kies und Backsteinen findet seinen Grund darin, daß diese Artikel, soweit sie von Rheingönheim kommen, nunmehr in den Ziffern des Hauptverkehrs nicht mehr enthalten sind, sondern in denen des Nahverkehrs nachgewiesen werden. Beim Vergleich mit den im Jahr 1915 im Nahverkehr erfolgten Zufuhren ergibt sich bei Sand sogar ein Mehr von 1224 t, bei Backsteinen ein solches von 9451 t, welche Mehrungen den Bedarf für Erweiterungsbauten einer Fabrik des Bezirks deckten.

Die Minderung in der Gruppe Fleisch (Klasse 26) erklärt sich daraus, daß im Jahr 1914 noch größere Mengen kondensierter Milch schweizerischer Herkunft hier von Wasser auf Bahn umgeladen wurden, die damals in Güterklasse 26 anzuschreiben waren, während dieser Artikel jetzt in Kl. 70e festzuhalten ist, jedoch im Jahr 1915 ganz ausblieb. Es ergibt sich daher in Wirklichkeit ein Ausfall an kondensierter Milch.

Diesen Minderungen stehen jedoch auch einige Mehrungen gegenüber.

In der Bergzufuhr: Steinkohlenkoks (+ 66 905 t), Steinkohlenbriketts (+ 7981 t), Braunkohlenbriketts (+ 24 907 t), Baumwollabfälle (+ 1336 t), Kies und Sand (+ 8631 t), Steinschrotten und Steingrus (+ 2181 t), Zement (+ 8423 t), Guano (+ 2838 t).

In die Mehranfuhr von Koks teilen sich das hiesige Syndikatslager und die hiesige Großindustrie. Gleichzeitig ist diese Mehrung auch auf die gesteigerte Erzeugung dieses Artikels in den

Kokereien der Ruhrgegend zurückzuführen, besonders im Interesse der Gewinnung größerer Mengen von Steinkohlenteerölen (Benzol) als Ersatz für die fehlenden Mineralöle.

Steinkohlenbriketts kamen in beträchtlichen Mengen aus dem besetzten Belgien, meist Lüttich, an und wurden hier auf Bahn nach der Schweiz umgeladen.

Die Verwendung von Braunkohlenbriketts seitens der ortsansässigen chemischen Industrie bewegt sich schon seit Jahren in aufsteigender Linie.

Baumwollabfälle (Linters) wurden bei dem bestehenden Mangel an diesem Artikel in größeren Mengen aus Holland eingeführt.

Bei Kies wurden vorübergehend hier erhebliche Sendungen umgeschlagen, die für Kriegszwecke nach dem Westen gingen.

Steinschrotten fanden als Straßendeckungsmaterial Verwendung.

Zement wurde in größerer Menge bei den Bauvorhaben einer hiesigen größeren Fabrik und auch für die Militärverwaltung benötigt.

An Guano fand im Berichtsjahr ein ansehnlicher Bezug aus Belgien statt.

In der Talzufuhr: Gerste (+ 1880 t).

Es erscheint hier wieder ein Posten elsässischer Braugerste.

In der Talabfuhr: Erze (+ 5604 t), Backsteine (+ 1225 t), Steinschrotten (+ 6086 t), Holz (+ 6957 t), Superphosphat (+ 2438 t).

Eisenerze sind in erheblichen Mengen aus dem besetzten französischen Minettegebiet bei Briey zugegangen.

Bei Backsteinen lag ein Abgang aus dem dem hiesiger Hafenplatz neu einbezirkten Rheingönheim nach dem Maingebiet vor, während die vermehrte Talabfuhr von Steinschrotten den Bedarf des Heeres zu decken hatte.

Die Mehrung in der Gruppe Holz ist auf einen größeren Abschluß von Eisenbahnschwellen nach Holland zurückzuführen.

Bei Superphosphat handelt es sich um einen vereinzelt auftretenden Transport.

Noch zu bemerken wäre, daß infolge des Kriegszustandes auch der Rheinschiffahrtsverkehr mit den deutschen Nord- und Ostseehäfen über Rotterdam aufhörte, was insbesondere bei der Bergzufuhr einen Ausfall von 50 591 t Rohzucker, von 1205 t Verbrauchszucker und von 6088 t Roggenmehl verursachte. Auch Zellulose, Dextrin, Stärkesirup, fette Öle, Getreide und Hülsenfrüchte wurden hiervon betroffen, wie andererseits bei der Abfuhr Wein, Papier, Mühlenfabrikate, Chemikalien und Stab- und Formeisen.

Die Güterbewegung, welche sich im Nahverkehr zwischen Ludwigshafen und Mannheim (einschließlich Rheinau) und zwischen Rheingönheim und Ludwigshafen sowie zwischen Rheingönheim und Mannheim vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Übersicht nicht mit inbegriffen. Dieselbe beträgt in der Zufuhr von Mannheim und Rheingönheim zusammen 30 537 t, in der Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim 1935 t und in der Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim 2703 t, insgesamt also 35 175 t, und setzt sich zusammen, wie folgt:

Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen 6967 t, und zwar: Eisenwaren, nicht besonders genannte 2 t, Magnesit 2 t, Weizen 2272 t, Roggen 1241 t, Hafer 1324 t, Gerste 767 t, Mineralöl 1 t, Steinkohlen 1018 t, Steinkohlenkoks 310 t, Zink 5 t und sonstige Güter 25 t.

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen 23 570 t, und zwar: Kies und Sand 5708 t, Backsteine 17 862 t.

Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim 1935 t, und zwar: Hanf 37 t, Weizen 145 t, Roggen 1674 t und Gerste 79 t.

Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim: Backsteine 2703 t.

Im Vergleich mit dem Vorjahr hat der gesamte Nahverkehr um 24 034 t zugenommen, was seinen Grund in der schon eingangs erwähnten Zuteilung von Rheingönheim zum Hafenplatz Ludwigshafen hat.

Ein Nahverkehr mit Oppau und Edigheim war bisher nicht zu verzeichnen.

#### 8. Hafen zu Worms.

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		
1915	234 959	8 124	243 083	14 551	119 369	133 920	377 003
1914	318 292	11 109	329 401	4 714	78 247	82 961	412 362
Mithin 1915				9 837	41 122	50 959	—
	<b>mehr</b>	—	—	—	—	—	35 359
	<b>weniger</b>	83 333	86 318	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,2 % ab-, in der Abfuhr um 61,4 % zu-, im ganzen um 8,6 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Braunkohlenbriketts (+ 4046 t), Manganerzen und Braunstein (+ 13 637 t), Steinkohlen (+ 13 762 t), Steinkohlkoks (+ 5750 t).

Die gesteigerte Zufuhr an Braunkohlenbriketts ist dadurch hervorgerufen, daß ein größeres Werk infolge neuer Kesselanlagen zur Verwendung größerer Mengen dieses Feuerungsstoffes übergegangen ist. Bei der Mehrzufuhr von Manganerzen kommt die Gewinnung neuer Hafeninteressenten zum Ausdruck. Die Steigerung in der Steinkohlezufuhr steht mit dem Mehrverbrauch gut beschäftigter industrieller Betriebe im Zusammenhang. Steinkohlkoks wurde als Ersatz für fehlende Steinkohlensorten mehr verwendet.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Chemikalien und Drogen (— 1724 t), phosphorsaurem Kalk (— 9641 t), Roheisen aller Art (— 10 676 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1621 t), Platten und Blechen aus Eisen (— 511 t), eisernen Achsen und Bandagen (— 1003 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 6226 t), Ton, Lehm usw. (— 636 t), Schwefelkies (— 2973 t), Weizen und Spelz (— 62 276 t), Roggen (— 2627 t), Gerste (— 2811 t), Lein- und Ölsamen (— 507 t), Häuten, Fellen, Leder, Pelz (— 1621 t), gesägtem Weichholz (— 706 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 1366 t), Zuckerrüben (— 853 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 1435 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 2020 t), sonstigen Gütern (— 8344 t).

Die Wenigerzufuhr an Roheisen sowie Eisen und Stahl in Stäben ist darauf zurückzuführen, daß einige für diese Gegenstände in Betracht kommenden Werke ihren Betrieb eingestellt haben. Für ihre Bezüge an Zuckerrüben hat die ansässige Zuckerfabrik mehr die Eisenbahn als den Wasserweg benützt. Alle übrigen Ausfälle werden als eine Folge des Krieges und der damit in Verbindung stehenden Sperre der überseeischen Zufuhren zu betrachten sein.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei Eisenerz (+ 89 619 t), Erde, Sand, Kies (+ 12 150 t), Kupfererzen (+ 2555 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 2221 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 986 t).

Infolge der durch den Krieg veränderten Verhältnisse ist es gelungen, größere Sendungen Eisenerz von der Eisenbahn auf den Wasserweg am Platz überzuleiten. Die Transporte gingen nach dem Niederrhein. Erde, Sand, Kies nahmen durch Eröffnung einer neuen Baggerstelle im Abfuhrverkehr zu. Der größeren Abfuhr an Kupfererzen und Schlacken zur Verhüttung steht ein Ausfall an Schwefelkies gegenüber. Sie wurden in früheren Jahren als Schwefelkiesabbrände in der Statistik geführt. Gebrannte Steine und Ziegel haben durch stärkeren Absatz von feuerfesten Steinen nach dem Niederrhein in der Abfuhr gewonnen.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Bier (— 722 t), tierischem Dünger (— 2160 t), anderen künstlichen Düngemitteln (— 5605 t), Eisen- und Stahlbruch (— 808 t), eisernen Röhren und Säulen (— 4158 t), Ton, Lehm usw. (— 2451 t), Schwefelkies (— 4593 t), Gerste (— 16 538 t), Weizenmehl (— 10 751 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 576 t), Stückgütern (— 660 t).

Für Bier ist die Ausfuhr verboten, daraus erklärt sich die geringere Abfuhr. Das gleiche ist bei tierischem Dünger und anderen künstlichen Düngemitteln der Fall. Eiserner Röhren und Säulen wurden in geringeren Mengen verladen, weil das in Betracht kommende Werk seinen Betrieb infolge des Kriegs einschränken mußte. Für Schwefelkies besteht Ausfuhrverbot. Der Verkehr mit Gerste wird durch die Reichsfuttermittelstelle geregelt, die Transporte werden hauptsächlich durch die Bahn besorgt. Für Weizenmehl bestehen ähnliche Verhältnisse. Bei Ölen, Fetten usw. fehlt es an Vorräten. Die sonstigen rückwärtigen Bewegungen hängen mit der Kriegslage zusammen.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr beliefen sich auf 20 273 t gegen 13 427 t im vorausgegangenen Jahr. Es kommen Sand und Kies dabei in Betracht.

#### 9. Hafen zu Gernsheim.

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		
1915	65 317	10 818	76 135	33	5234	5267	81 402
1914	80 404	34 655	115 059	328	8349	8677	123 736
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	15 087	23 837	38 924	295	3115	3410	42 334

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33,8 %, in der Abfuhr um 39,3 %, im ganzen um 34,2 % abgenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Steinkohlenkoks (+ 1163 t). Der Steigerung steht ein Ausfall an Steinkohlen gegenüber.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Chemikalien und Drogen (— 946 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 24 992 t), Gerste (— 1771 t), Zuckerrüben (— 6520 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 2741 t), Steinkohlen (— 1028 t).

Die Sperre der Zufuhr an Boraxkalk aus dem Ausland hat den Ausfall an Chemikalien und Drogen verursacht. Erde, Sand, Kies, Mergel gelangten infolge Einstellung eines Baggereiunternehmens und des geringeren Bedarfs für Bauzwecke weniger zur Ausladung. An Gerste war durch Schließung eines Mälzereibetriebs weniger Bedarf. Zuckerrüben waren weniger angebaut. Der Ausfall an gebrannten Steinen und Ziegeln hängt mit Erlahmung der Bautätigkeit zusammen. Das Weniger bei Steinkohlen wird durch die gesteigerte Zufuhr an Steinkohlenkoks aufgewogen.

Bei der Abfuhr haben sich Steigerungen ergeben bei Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 554 t), Kupfererzen (+ 834 t), Schwefelsäure (+ 1078 t).

Erde, Kies usw. wurden an die Militärverwaltung zu Wegbauten in Belgien in größeren Mengen geliefert. Bei Kupfererzen kommen Rückstände von der Schwefelsäureherstellung in Betracht. Sie wurden nach niederrheinischen Hüttenwerken verfrachtet. Schwefelsäure ging an eine im Rheingau gelegene chemische Fabrik in größeren Mengen ab.

Eingebüßt in der Ausfuhr haben Chemikalien und Drogen (— 1269 t), Schwefelkies (— 1843 t), Gerste (— 1713 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 730 t).

In einer chemischen Fabrik hat es an Rohstoff zur Herstellung von Borax gefehlt. Die Abfuhr hat sich deshalb verringert. Schwefelkies (es handelt sich um Abbrände) wurde im Berichtsjahr nicht verschifft. Die Ausfuhr ist verboten. Im vorausgegangenen Jahr war zur Räumung

einer Malzfabrik Gerste abgefahren worden; diese Abfuhr ist im Berichtsjahr weggefallen. Eine Ziegelei ist stillgelegt worden, daher die geringere Abfuhr an gebrannten Steinen.

Im Nahverkehr kamen Güterbewegungen 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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	7 544	5 321	12 865	703	1363	2066	14 931
1914	12 105	16 338	28 443	476	2904	3380	31 823
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	227	—	—	—
	4 561	11 017	15 578	—	1541	1314	16 892

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,8 %, in der Abfuhr um 38,9 %, im ganzen um 53,1 % abgenommen.

In der Zufuhr zurückgegangen sind Erde, Kies, Sand, Mergel (— 6219 t), Gerste (— 4010 t), Steinkohlen (— 3728 t).

Ruhende Bautätigkeit hat den Ausfall an Erde, Sand usw. verursacht. Gerste ist infolge Einstellung des Betriebs einer Malzfabrik weniger zugeführt worden. Der Ausfall an Steinkohlen ist auf geringere Gewerbstätigkeit der ansässigen Betriebe zurückzuführen.

Die Abfuhr hat bei Bau-, Bruch- und Werksteinen einen Ausfall (— 844 t) erlitten.

Ein Steinbruchbetrieb wurde für die Kriegszeit eingestellt.

#### 11. Hafen zu Weisenau.

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		
1915	29 798	2543	32 341	1144	36 240	37 384	69 725
1914	41 175	3770	44 945	5036	58 688	63 724	108 669
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	11 377	1227	12 604	3892	22 448	26 340	38 944

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,0 %, in der Abfuhr um 41,3 %, im ganzen um 35,8 % abgenommen.

Eine Mehrzufuhr hat sich ergeben bei Zement (+ 1328 t), anderen künstlichen Düngemitteln (+ 1057 t).

Die Ursachen für diese Steigerungen waren nicht aufzuklären. Sie scheinen auf Zufälligkeiten zu beruhen.

In der Zufuhr zurückgegangen sind sonstige Erden und Traß (— 1955 t), Steinkohlen (— 11 256 t), Steinkohlenkoks (— 1118 t).

Die Ausfälle stehen mit der geringeren Gewerbstätigkeit der ansässigen Betriebe, für Steinkohlen besonders mit einem verringerten Bedarf der Brauereien, in Zusammenhang. Außerdem sollen Kohlen mehr als früher mit der Bahn bezogen worden sein.

Die Abfuhr weist eine Einbuße (— 26 150 t) bei Zement auf.

Sie ist durch erlahmte Bautätigkeit als Begleiterscheinung des Kriegs herbeigeführt.

Im Nahverkehr wurden 930 t Sand und Kies zugeführt gegen 3290 t im vorausgegangenen Jahr.

## 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		
1915	822 552	736	823 288	3804	23 619	27 423	850 711
1914	895 914	5138	901 052	1196	71 711	72 907	973 959
Mithin 1915				2608	—	—	—
{ mehr	—	—	—	—	48 092	45 484	123 248
{ weniger	73 362	4402	77 764	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,6 %, in der Abfuhr um 62,4 %, im ganzen um 12,7 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei roher Baumwolle (+ 2386 t), tierischem Dünger (+ 2593 t), Obst und Beeren (+ 951 t).

An roher Baumwolle kamen größere Mengen zur Weiterbeförderung nach Österreich. Sie wurden auf die Eisenbahn umgeladen. Die Mehrzufuhr an tierischem Dünger entfällt auf Guano, der von Holland und dem Niederrhein zugeführt und an landwirtschaftliche Genossenschaften weiterverladen wurde. Bei dem Zuwachs an Obst und Beeren kommen getrocknete Feigen in Betracht, die in größeren Mengen zur Durchfuhr nach Österreich auf die Bahn umgeladen wurden.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Borke, Lohe, Gerbstoffen (— 807 t), Braunkohlenbriketts (— 687 t), Chemikalien und Drogen (— 2699 t), Chilesalpeter (— 2097 t), Roheisen aller Art (— 692 t), Platten und Blechen aus Eisen (— 1441 t), eisernen Achsen und Bandagen (— 2101 t), unedlen Metallen und Waren daraus (— 7709 t), Eisenerz außer Schwefelkies (— 2060 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 5490 t), Manganerzen, Braunstein (— 518 t), Schwefelkies (— 3322 t), Hafer (— 694 t), Gerste (— 941 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 1448 t), Mais — 502 t), Lein- und Ölsamen (— 8657 t), anderen Sämereien (— 1219 t), Rundholz zu Zellstoff (— 1462 t), weichem Stammholz (— 5053 t), Edelhölzern (— 2386 t), Roggenmehl (— 2712 t), Kleie (— 504 t), Papier und Pappe (— 1617 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 2196 t), Steinkohlenteerölen (— 609 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 1734 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 3633 t), Steinkohlen (— 1191 t), Steinkohlenkoks (— 2067 t), Teer, Pech, Harz (— 1972 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 1181 t), Verbrauchszucker (— 573 t), Stückgütern (— 845 t), sonstigen Gütern (— 5480 t).

Im allgemeinen werden diese mitunter recht beträchtlichen Ausfälle auf den Krieg und seine Begleiterscheinungen zurückzuführen sein. Zum Teil haben sie auch darin ihren Grund, daß in den Monaten Juni und Juli des vorausgegangenen Jahres wegen Schleusenherstellungen die Schifffahrt auf dem Main gesperrt gewesen ist. Viele für den Obermain bestimmte Güter mußten in Gustavsburg ausgeladen werden, während sie bei offener Mainschifffahrt ihren Weg nach Frankfurt usw. genommen hätten. Diese Ausladungen kamen im Berichtsjahr in Wegfall.

Für einzelne Gegenstände ist noch folgendes zu bemerken:

Platten und Bleche aus Eisen wurden im vorausgegangenen Jahr in großen Mengen von der Brückenbaugesellschaft bezogen und zu Konstruktionsteilen für die Rheinbrücke bei Cöln verarbeitet. Im Berichtsjahr kamen diese Bezüge in Wegfall. Eiserner Achsen und Bandagen (es kommen Radsätze in Frage) wurden mehr auf dem Bahnweg bezogen. An Eisenerz kam weniger Raseneisenerz für Gasfabriken aus Holland zur Zufuhr. Kies und Sand wurden von den Bahnmeistereien in geringeren Mengen verbraucht. An weichem Stammholz wurde von der Brückenbaugesellschaft für Baugerüstholz weniger als im Vorjahr bezogen. Bei gebrannten Steinen und Ziegeln war die Zufuhr an Backsteinen infolge fast ruhender Bautätigkeit geringer. Pech wurde von den Briketts-

fabriken mehr mit der Bahn bezogen. Torfstreu hatte die Heeresverwaltung in 1914 einen größeren Posten aus Holland bezogen. Im Berichtsjahr fiel dieser Gegenstand aus.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Hafer (+ 2432 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 620 t), harten Stämmen (+ 1640 t), weichen Stämmen (+ 7437 t).

Hafer wurde für die Heeresverwaltung nach Mannheim verladen. Er war im vorderen Taunusgebiet aufgekauft worden. Rundholz zu Zellstoff kam aus dem Thüringerwald und wurde nach Holland verschifft. Als hartes Stammholz kommt slawonisches Eichenholz in Betracht, das mit der Bahn ankam und auf dem Wasserweg nach Holland weiterging. Bei der größeren Abfuhr an weichen Stämmen handelt es sich um Baugerüstholz, das die Brückenbaugesellschaft zugerichtet und zum Rheinbrückenbau bei Cöln verladen hat.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Zement (— 2152 t), Chemikalien und Drogen (— 3992 t), tierischem Dünger (— 1370 t), anderen künstlichen Düngemitteln (— 802 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 14 443 t), Dampfkesseln und Maschinen (— 1091 t), eisernen Röhren und Säulen (— 959 t), Glas- und Glaswaren (— 683 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (— 1140 t), Grubenholz (— 2020 t), gesägtem weichem Nutzholz (— 650 t), Ölen und Fetten (— 656 t), Papier und Pappe (— 3234 t), Steinkohlen (— 540 t), Tonwaren, Porzellan (— 5167 t), Wolle (— 530 t), Farben (— 4383 t), sonstigen Gütern (— 3599 t).

Der größte Teil dieser Ausfälle ist, wie bei den Einbußen in der Zufuhr, auch bei der Abfuhr auf den Krieg und die im Vorjahr bestandene Sperrung der Mainschiffahrt zurückzuführen. Der letztere Umstand hatte in 1914 die Verladung verschiedener Verkehrsgegenstände zur Folge, die im Berichtsjahr wieder bei den Mainorten vorgenommen worden ist.

Zu einzelnen Gegenständen ist folgendes zu bemerken:

Bei Zement fielen die Verladungen nach holländischen Kolonien aus. Bei der geringeren Abfuhr an Eisen und Stahl in Stäben hat es sich um Baubestandteile gehandelt, deren Verladung sich nach Fertigstellung der Rheinbrücke bei Bingen verringert hat. Das gleiche ist bei gesägtem weichem Nutzholz (Baugerüsten) der Fall. Dampfkessel wurden im vorausgegangenen Jahr nach Südamerika verladen; im Berichtsjahr fielen diese Transporte aus. Ebenso kamen bei hölzernen Eisenbahnschwellen die Verladungen nach Holland in Wegfall. Öle und Fette befanden sich überhaupt kaum im Verkehr.

Im Nahverkehr wurden zugeführt 15 485 t gegen 26 665 t, abgeführt 93 t gegen 932 t im Vorjahr. Es waren Sand und Kies und Rundholz zu Zellstoff.

### 13. Hafen zu Mainz.

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			
1915	360 294	349 353	709 647	165 387	221 623	387 010	1 096 657	
1914	700 861	399 896	1 100 757	134 040	379 288	513 328	1 614 085	
Mithin 1915	<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>		—	—	31 347	—	—	—
	340 567	50 543	391 110	—	157 665	126 318	517 428	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,5 %, in der Abfuhr um 24,6 %, im ganzen um 32,1 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Baumwolle (+ 1542 t), gebranntem Kalk (+ 4685 t), Steinkohlenkoks (+ 1768 t).

Rohe Baumwolle ist in größeren Mengen zur Durchfuhr nach Österreich auf die Eisenbahn überladen worden. An gebranntem Kalk war für Armierungszwecke ein größerer Bedarf. Dem Zuwachs an Steinkohlenkoks steht ein Ausfall an Steinkohlen gegenüber.

Einen Ausfall in der Zufuhr haben ergeben Braunkohlenbriketts (— 6550 t), Chemikalien und Drogen (— 6820 t), Chilesalpeter (— 3147 t), phosphorsaurer Kalk (— 19 580 t, eiserne Röhren und Säulen (— 607 t), unedle Metalle und Waren daraus (— 1527 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 33 530 t), Ton, Lehm usw. (— 9 559 t), Schwefelkies (— 33 947 t), Fische und Schaltiere (— 941 t), Weizen und Spelz (— 14 736 t), Hafer (— 3959 t), Gerste (— 46 525 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 1733 t), Mais (— 2247 t), Lein- und Ölsamen (— 7921 t), andere Sämereien (— 607 t), Rundholz zu Zellstoff (— 15 733 t), hartes Stammholz (— 2712 t), weiches Stammholz (— 78 790 t), gesägte Bretter aus weichem Holz (— 1522 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1403 t), Edelhölzer, roh und bearbeitet (— 14 178 t), Weizenmehl (— 10 174 t), Roggenmehl (— 2941 t), Kleie (— 2154 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1487 t), Küchengewächse, Gemüse (— 767 t), Öle, Fette, Tran, Talg (— 5039 t), Papier und Pappe (— 1251 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 13 572 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 2033 t), Salz (— 1481 t), Pflastersteine aller Art (— 55 411 t), Bau-, Bruch-, Werksteine (— 869 t), Steinkohlen (— 5808 t), Teer, Pech, Harz (— 1986 t), Wein (— 1197 t), Rohzucker (— 642 t), Verbrauchszucker (— 2096 t), gebrauchte leere Umschließungen (— 901 t), Farben (— 1115 t), sonstige Güter (— 16 279 t).

Der größte Teil der Ausfälle ist auf die Ereignisse des Kriegs und seine Begleiterscheinungen zurückzuführen. Für die aus überseeischen Ländern stammenden oder sonst über See zu beziehenden Gegenstände trifft dies besonders zu. Zum Teil sind die Einbußen auch dadurch verursacht, daß in den Monaten Juni und Juli des vorausgegangenen Jahres durch Bauarbeiten an den Schleusen die Mainschiffahrt gesperrt war und infolgedessen große Gütermengen zur Ausladung gelangten, die sonst ihren Weg nach Frankfurt a. M. genommen hätten. Im Berichtsjahr fielen diese Zufuhren aus.

Zu einzelnen Ausfällen ist noch folgendes zu bemerken:

Bei Braunkohlenbriketts sind die Bezüge einer Wiesbadener Firma über den Mainzer Hafen weggefallen. Die Kieszufuhren gingen nach Beendigung der Armierungsarbeiten im Festungsbereich zurück. Fische und Schaltiere kamen infolge zeitweisen Ausfuhrverbots für Heringe in Holland, teils auch wegen zu hoher Preise in geringerer Menge zur Einfuhr. Bei den geringeren Zufuhren an hartem und weichem Stammholz kommt Floßholz in Betracht. Die Flößerei stockte wegen verminderter Bautätigkeit und Ausfuhrverbots für Holz. Die Regelung des Verbrauchs und der Zuteilung von Weizenmehl, Roggenmehl, Kleie und sonstigen Müllereierzeugnissen durch die Reichskommissionen schaltete den Wasserverkehr fast vollkommen aus. Bei Küchengewächsen fehlte die Einfuhr an frischen holländischen und ägyptischen Zwiebeln. Anfangs der Mobilmachungszeit war aus Mangel an Eisenbahngüterwagen Salz vom Neckar mit Schiffen zugeführt worden. Diese Transporte fielen im Berichtsjahr wieder weg. Bei Pflastersteinen hörten die Bezüge an Steinschotter durch die Militärverwaltung auf. Infolge geringerer Kohlenförderung bei den Zechen und verringerter Zuteilung durch das Kohlenkontor haben größere Betriebe sich mit Koksfeuerung beholfen. Daher der Ausfall an Steinkohlen und der Zuwachs an Koks im Zufuhrverkehr. Ein am Platz unterhaltenes Anilinfarbenlager ging wegen Ausfuhrverbots für Farben ein. Die sonst aus dem Main kommenden Zufuhren fielen damit weg.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Gerste (+ 1995 t).

Eine ansässige Getreidehandlung und Verteilungsstelle führte Gerste im Schiffsverkehr nach dem Mittel- und Niederrhein ab.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich geltend gemacht bei Bier (— 5372 t), Zement (— 23 521 t), Chemikalien und Drogen (— 7791 t), tierischem Dünger (— 645 t), phosphorsaurem Kalk (— 14 755 t),

unedlen Metallen und Waren daraus (— 652 t), Farberden, Graphit (— 637 t), Weizen und Spelz (— 1115 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 697 t), Lein- und Ölsamen (— 760 t), harten Stämmen (— 995 t), weichen Stämmen (— 15 462 t), gesägtem Weichholz (— 1281 t), Küchengewächsen, Gemüse (— 604 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 1264 t), Papier und Pappe (— 1338 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 1015 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 2852 t), Steinkohlen (— 1496 t), Wein (— 3530 t), Stückgütern (— 555 t), Farben (— 144 t), sonstigen Gütern (— 6311 t).

Von diesen Ausfällen sind die auf Bier, Chemikalien und Drogen, tierischen Dünger, phosphorsauren Kalk, Farberden und Graphit, hartes und weiches Stammholz, gesäges Weichholz und Farben entfallenden hauptsächlich auf Ausfuhrverbote zurückzuführen. Ein Lager für Anilinfarben im Hafen ging ein.

Bei Zement hat sich die Verladung nach dem Niederrhein verringert. Die Bautätigkeit ruhte infolge des Kriegs. Weizen und Spelz, Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte, Lein- und Ölsamen waren überhaupt kaum im allgemeinen Verkehr. Die Vorräte befanden sich in den Händen der Reichskommissionen und Verteilungsstellen. Auch an Kartoffeln, Küchengewächsen und Genüsen waren verfügbare Vorräte nicht vorhanden. Dasselbe war bei Ölen, Fetten, Tran und Talg sowie bei Erdöl und anderen Mineralölen der Fall. Die Minderabfuhr an Papier und Pappe steht mit einer zeitweiligen Betriebseinstellung einer Papierfabrik im Zusammenhang. Die geringere Abfuhr an gebrannten Steinen und Ziegeln geht mit der Erlahmung der Bautätigkeit Hand in Hand.

Bei Steinkohlen fielen die Bezüge der Schlepp- und Güterboote aus, die in gewöhnlichen Zeiten ihren Bedarf an Bunkerkohlen bei den Kohlenlagern im Hafen zu decken pflegten. Bei Wein ist der Versand über See nach den Nord- und Ostseehäfen in Wegfall gekommen.

Für die Ausfälle an unedlen Metallen und Waren daraus sowie an Stück- und sonstigen Gütern sind die Ursachen nicht aufgeklärt. Die Kriegsverhältnisse werden sie herbeigeführt haben.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 6463 t in der Zufuhr und 255 t in der Abfuhr, zusammen 6718 t gegen 42 764 t im vorausgegangenen Jahr. Beteiligt waren Sand und Kies (6208 t), weiches Stammholz (70 t), Papier und Pappe (370 t) und Steinkohlenbriketts (70 t).

#### 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		
1915	25 967	8 961	34 928	153	3 512	3 665	38 593
1914	50 871	16 418	67 289	860	10 958	11 818	79 107
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	24 904	7 457	32 361	707	7 446	8 153	40 514

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,1 %, in der Abfuhr um 69,0 %, im ganzen um 51,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 472 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 16 898 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 444 t), Holz (— 635 t), Weizenmehl (— 262 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 679 t), Papier und Pappe (— 655 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 271 t), Stärke, Traubenzucker (— 414 t), Steinkohlen (— 6845 t), Steinkohlenbriketts (— 303 t), Teer, Pech, Harz (— 677 t), Verbrauchszucker (— 222 t), Farben (— 632 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 216 t), sonstige Güter (— 1350 t); eine nennenswerte Zunahme ist nur zu verzeichnen bei Steinkohlenkoks (+ 1100 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bier (— 473 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 174 t), Chemikalien und Drogen (— 159 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 166 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 535 t), Röhren von Ton und Zement (— 348 t), Teer, Pech, Harz (— 171 t), Wein (— 707 t), Farben (— 4003 t), sonstige Güter (— 913 t); nennenswerte Zunahmen sind bei der Abfuhr nicht zu verzeichnen.

## 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		
1915	5155	48 962	54 117	1668	48 507	50 175	104 292
1914	8617	50 277	58 894	8453	39 610	48 063	106 957
Mithin 1915					8 897	2 112	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	3462	1 315	4 777	6785	—	2 665

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,1 % ab-, in der Abfuhr um 4,4 % zu-, im ganzen um 2,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 46 t), tierischer Dünger (— 155 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 12 638 t); zugenommen haben: phosphorsaurer Kalk (+ 99 t), Holz (+ 7408 t), Steinkohlen (+ 667 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: tierischer Dünger (— 3194 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 7371 t), sonstige Güter (— 136 t); zugenommen haben: phosphorsaurer Kalk (+ 150 t) und Holz (+ 12 716 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		
1915	6 354	—	6 354	—	108 104	108 104	114 458
1914	20 848	539	21 387	999	189 322	190 321	211 708
Mithin 1915					—	—	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	14 494	539	15 033	999	81 218	97 250

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 70,3 %, in der Abfuhr um 43,2 %, im ganzen um 45,9 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich verringert bei sonstigen Erden und Traß (— 539 t), Lein- und Ölsamen (— 8663 t), Ölkuchen (— 753 t), Steinkohlen (— 4123 t).

Die für Bauzwecke (Ausbau der Parkanlagen eines Schlosses) im vorausgegangenen Jahr erfolgten Erdezufuhren sind im Berichtsjahr weggefallen. Bei Lein- und Ölsamen fielen die Bezüge an Palmkernen durch die Ölfabrik infolge des Krieges aus. Ölkuchen wurden im Berichtsjahr überhaupt nicht ausgeladen; im vorausgegangenen Jahr bildete ein derartiger Bezug eine zufällige Erscheinung. Steinkohlen sind infolge Betriebseinschränkung verschiedener ansässiger Fabriken weniger gebraucht worden.

In der Abfuhr haben sich Ausfälle ergeben bei Zement (— 6045 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 2443 t), Pflastersteinen (— 571 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 72 851 t).

Die Zementfabriken haben ihren Betrieb eingeschränkt, zum Teil ganz eingestellt; dadurch hat sich die Abfuhr an Zement verringert. Der Ölfabrik fehlte es an Rohstoffen, daher die geringere

Abfuhr an Öl. Die im vorausgegangenen Jahr erfolgte Abfuhr an Pflastersteinen war eine zufällige; im Berichtsjahr kamen Verladungen an solchen Steinen nicht vor. Der Ausfall an Bau-, Bruch- und Werksteinen ist dadurch verursacht, daß ein ausgedehnter Kalksteinbruch mit Kriegsausbruch seinen Betrieb einstellte.

#### 17. Hafen zu Bingen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1915	55 888	10 106	65 994	3 006	63 428	66 434	132 428
1914	80 204	5 946	86 150	14 492	32 125	46 617	132 767
Mithin 1915	{ mehr	4 160	—	—	31 303	19 817	—
	{ weniger	24 316	20 156	11 486	—	—	339

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,4 % ab-, in der Abfuhr um 42,5 % zu-, im ganzen um 0,3 % abgenommen.

In der Zufuhr haben sich gesteigert Manganerze, Braunstein (+ 24 141 t).

Manganerze werden in neuerer Zeit in großen Mengen kurz unterhalb Bingen im Hochbahnbetrieb zu Schiff verladen. In Bingen werden sie auf die Eisenbahn umgeschlagen und nach dem Saargebiet weiterbefördert.

Ausfälle haben sich in der Zufuhr ergeben bei Braunkohlenbriketts (— 1103 t), Chemikalien und Drogen (— 1648 t), Thomasmehl (— 799 t), Chilesalpeter (— 1377 t), phosphorsaurem Kalk (— 3393 t), Eisen- und Stahldraht (— 600 t), Weizen und Spelz (— 2392 t), Roggen (— 952 t), Gerste (— 679 t), Mais (— 982 t), Lein- und Ölsaaten (— 1564 t), Häuten, Fellen, Leder (— 2083 t), Weizenmehl (— 6347 t), Roggenmehl (— 948 t), Kleie (— 855 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 1472 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 6423 t), Stärke- und Traubenzucker (— 1456 t), Steinkohlen (— 4136 t), Wein (— 604 t), sonstigen Gütern (— 2526 t).

In der Hauptsache sind die Ausfälle eine Folge des Kriegs. Der Seeverkehr war für die Rheinschiffahrt gesperrt; die überseeischen Bezugsquellen waren verschlossen. Inländische Betriebe sind eingeschränkt, zum Teil aus Mangel an Rohstoffen stillgelegt. Der Bedarf an Feuerungsmaterial hat sich verringert, worauf insbesondere die Wenigerzufuhr an Braunkohlenbriketts und Steinkohlen sich gründet.

Weizenmehl, Roggenmehl und Kleie gehen den Verteilungsstellen durch die Eisenbahn zu; der Schifffahrt sind die Transporte verloren gegangen.

In der Abfuhr hat sich ein Mehr ergeben bei Roggen (+ 889 t), Hafer (+ 1026 t), Grubenholz (+ 1002 t), Pflastersteinen (+ 5768 t).

Bei Roggen und Hafer hat es sich um Heereslieferungen gehandelt, die auf dem Wasserweg bewerkstelligt wurden. Grubenholz wurde nach dem Ruhrgebiet verschifft. Es kam aus den Wäldern im Hunsrück und wird in Bergwerken an Stelle russischen Holzes verwendet, das infolge des Kriegs nicht eingeführt werden kann. Bei Pflastersteinen handelt es sich um Steinschotter, der aus dem Glangebiet mit der Bahn zugeführt und für Militärbauzwecke auf den Wasserweg weiterverladen wurde.

Verkehrseinbußen haben in der Abfuhr erlitten Zement (— 3475 t), Eisen- und Stahlwaren (— 794 t), Eisenerz (— 40 954 t), Gerste (— 9762 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 2951 t), Steinkohlenteeröle (— 985 t), Bau-, Bruch-, Werksteine (— 3408 t), Steinkohlen (— 1389 t), Steinkohlenbriketts (— 593 t), Wein (— 1827 t), gehobelte Hölzer und Holzwaren (— 755 t).

Mit Fertigstellung der neuen Rheinbrücke sind die wasserwärtigen Transporte nach der Baustelle weggefallen. Davon betroffen wird die Abfuhr von Zement, Eisen- und Stahlwaren, Bau-, Bruch- und Werksteinen, Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und gehobelten Brettern und Holzwaren.

Eisenerz, das früher mit der Bahn angebracht und am Platz in Schiffe umgeladen wurde, wird jetzt durch eine Hochbahnanlage direkt von der Grube nach dem Rhein befördert und bei Trechtingshausen auf den Wasserweg verbracht. Der Verkehr mit Gerste wurde durch die Reichsfuttermittelstelle geregelt. Der Schifffahrt gingen die Transporte verloren.

Für hölzerne Eisenbahnschwellen besteht Ausfuhrverbot; die Verladungen einer benachbarten Imprägnieranstalt fielen aus. Bei dem Ausfall an Steinkohlenteeröl kommt Karbolineum in Betracht, dessen Ausfuhr ebenfalls verboten ist. Die Abfuhr an Wein ist infolge des Kriegs zurückgegangen.

Die Zufuhren im Nahverkehr beliefen sich auf 22 653 t gegen 40 350 t im vorausgegangenen Jahr. Sie beschränkten sich auf Sand und Kies.

#### 18. Hafen zu Oberlahnsteiv.

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		
1915	12 901	66 357	79 258	380	318 550	318 930	398 188
1914	38 416	54 796	93 212	714	204 568	205 282	298 494
Mithin 1915							
{ mehr	—	11 561	—	—	113 982	113 648	99 694
{ weniger	25 515	—	13 954	354	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,0 % ab-, in der Abfuhr um 55,4 % zu-, im ganzen um 33,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 739 t), Chemikalien und Drogen (— 641 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 18 561 t), andere Erze (— 459 t), Weizen und Spelz (— 2662 t), Gerste (— 2032 t), Mais (Kukuruz) (— 637 t), Roggenmehl (— 461 t), Kleie (— 758 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 460 t), Steinkohlenbriketts (— 1018 t), sonstige Güter (— 438 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 12 493 t), Hafer (+ 2960 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 304 t), Umschließungen, gebraucht (+ 387 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 86 815 t), Kupfererze, Kupfersteine (+ 2383 t), Hafer (+ 300 t), Kalk, gebrannter (+ 978 t), Pflastersteine aller Art (+ 30 875 t), sonstige Güter (+ 401 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1033 t), Chemikalien und Drogen (— 427 t), Farberden, Graphit (— 1578 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 810 t), Zinkerze (— 818 t), Bau-, Bruch-, Werksteine (— 883 t), Steinkohlen (— 1394 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 335 t).

#### 19. Hafen zu Coblenz.

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		
1915	18 774	24 092	42 866	2307	27 184	29 491	72 357
1914	54 134	54 914	109 048	2647	24 951	27 598	136 646
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	2 233	1 893	—
{ weniger	35 360	30 822	66 182	340	—	—	64 289

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 60,7 % ab-, in der Abfuhr um 6,9 % zu-, im ganzen um 47,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 1880 t), Chemikalien und Drogen (— 991 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 27 810 t), Manganerze, Braunstein (— 1167 t), Weizen und Spelz (— 2735 t), Holz (— 2459 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1109 t), Weizenmehl (— 5417 t), Roggenmehl (— 2207 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1734 t), Papier und Pappe (— 1062 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 627 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 2706 t), Steinkohlen (— 5786 t), Wein (— 1418 t), Verbrauchszucker (— 1562 t), sonstige Güter (— 2639 t); zugenommen haben: andere künstliche Düngemittel (+ 651 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 589 t), Kartoffeln (+ 267 t), Soda aller Art (+ 336 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 215 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 1326 t), Stückgüter, Sammelgüter (+ 432 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 427 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 3606 t), Ton, Lehm usw. (+ 943 t), Holz (+ 824 t), Kartoffeln (+ 197 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1106 t), sonstige Güter (+ 1368 t); abgenommen haben: Bier (— 129 t), Lumpen (— 560 t), Obst und Beeren (— 130 t), Papier und Pappe (— 106 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 405 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 772 t), Wein (— 3474 t), Verbrauchszucker (— 139 t).

## 20. Hafen zu Beuel.

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		
1915	68	112 335	112 403	2 301	104 927	107 228	219 631
1914	2782	215 184	217 966	19 592	75 466	95 058	313 024
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	29 461	12 170	—
	2714	102 849	105 563	17 291	—	—	93 393

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,4 % ab-, in der Abfuhr um 12,8 % zu-, im ganzen um 29,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Ton, Lehm usw. (— 6768 t), Holz (— 367 t), Kalk, gebrannter (— 95623 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 664 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 400 t), zugenommen haben: sonstige Erden, Traß (+ 309 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 10 383 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 4092 t); abgenommen haben: Jute (— 188 t), Pflastersteine aller Art (— 808 t), sonstige Güter (— 1311 t).

Eine Einfuhr von Jute aus dem Ausland hat im Berichtsjahr wegen des Krieges nicht stattgefunden, auch war der Abgang von Jutewaren infolge Mangel an Rohprodukten sehr gering. Die Zufuhr von Ölen gegen das Vorjahr war bedeutend geringer; desgleichen die Zufuhr von Kalkstein und Ton bei der Zementfabrik in Ramersdorf; letzteres ist mehr auf den Mangel an Arbeitskräften zurückzuführen. Der Abgang von Steinmaterial (Basaltsteinen) hat gegen das Vorjahr zugenommen, namentlich wurde von solchem Material viel nach Gent und Holland ausgeführt.

## 21. Hafen zu Bonn.

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		
1915	5 684	6 829	12 513	748	1139	1887	14 400
1914	19 217	15 460	34 677	2069	2833	4902	39 579
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	13 533	8 631	22 164	1321	1694	3015	25 179

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63,9 %, in der Abfuhr um 61,5 %, im ganzen um 63,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Bier (— 476 t), Chemikalien und Drogen (— 385 t), Ton, Lehm usw. (— 2712 t), Holz (— 5215 t), Jute (— 1147 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 567 t), Kalk, gebrannter (— 3024 t), Weizenmehl (— 531 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 566 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1673 t), Steinkohlen (— 882 t), Verbrauchszucker (— 507 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 418 t), sonstige Güter (— 1607 t); zugenommen haben: Kartoffeln (+ 266 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (— 126 t), Jute (— 154 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 83 t), Kalk, gebrannter (— 88 t), Küchengewächse, Gemüse (— 515 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 160 t), Papier und Pappe (— 325 t), Ton, Porzellan, Steingut (— 190 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 277 t), Umschließungen, gebraucht (— 88 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 146 t), sonstige Güter (— 500 t).

## 22. Hafen zu Wesseling.

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		
1915	13 495	7387	20 882	881 690	12 324	894 014	914 896
1914	12 962	9722	22 684	721 013	43 004	764 017	786 701
Mithin 1915	{ mehr 533	—	—	160 677	—	129 997	128 195
	{ weniger —	2335	1 802	—	30 680	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,9 % ab-, in der Abfuhr um 17,3 % zu-, im ganzen um 16,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 1177 t), Chemikalien und Drogen (— 1861 t), Zinkerze (— 1943 t), Manganerze, Braunsteine (— 471 t), Holz (— 267 t), Steinkohlenkoks (— 600 t), Teer, Pech, Harz (— 200 t), zugenommen haben: Ton, Lehm usw. (+ 141 t), Kalk, gebrannter (+ 137 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 849 t), Steinkohlen (+ 2949 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 298 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+ 10 835 t), Braunkohlenbriketts (+ 79 384 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1606 t), Kartoffeln (+ 1196 t), Steinkohlen (+ 42 636 t), Steinkohlenbriketts (+ 3275 t); abgenommen haben: Ton, Lehm usw. (— 220 t), Holz (— 1080 t), Kalk, gebrannter (— 226 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 751 t), Steinkohlenkoks (— 5894 t), Teer, Pech, Harz (— 600 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist größtenteils auf den Ausfall von Erzsendungen zurückzuführen, welche von Ems eingingen und mit der Eisenbahn nach Niederschelden a. d. Sieg und Münsterbusch weiterbefördert wurden.

Die Steigerung in der Abfuhr ist in der Hauptsache auf den stets zunehmenden Schiffsversand von Braunkohlenbriketts nach dem Oberrhein zurückzuführen. Durch den großen Wagenmangel und die Verkehrseinschränkung der Eisenbahnen während des Krieges ist der Versand besonders zugunsten des Wasserwegs beeinflusst worden. Außerdem kamen 43 827 t Steinkohlen aus dem besetzten Gebiet von Belgien zum Umschlag, die ebenfalls nach dem Oberrhein abgefahren wurden und einen Ausnahmeverkehr während des Krieges darstellen.

23. Hafen zu Cöln (einschließlich Cöln-Deutz und Cöln-Mülheim a. Rh.).<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			
1915	203 323	252 642	455 965	73 369	61 599	134 968	590 933	
1914	623 813	367 881	991 694	141 281	243 661	384 942	1 376 636	
Mithin 1915	{ mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
		420 490	115 239	535 729	67 912	182 062	249 974	785 703

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,0%, in der Abfuhr um 64,9%, im ganzen um 57,1% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 9809 t), Zement (— 24 283 t), Chemikalien und Drogen (— 8435 t), Chilesalpeter (— 17 051 t), phosphorsaurer Kalk (— 24 567 t), Eisen- und Stahl Draht (— 7054 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 14 359 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 19 397 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 8536 t), Zinkerze (— 13 897 t), Manganerze, Braunstein (— 8095 t), Schwefelkies (— 29 494 t), Weizen und Spelz (— 80 529 t), Roggen (— 8697 t), Hafer (— 13 973 t), Gerste (— 21 632 t), Holz (— 36 380 t), Jute (— 7853 t), Weizenmehl (— 11 153 t), Roggenmehl (— 6286 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 8005 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 24 947 t), Pflastersteine aller Art (— 14 392 t), Steinkohler (— 10 896 t), Teer, Pech, Harz (— 16 537 t), sonstige Güter (— 11 831 t); zugenommen haben: Kartoffeln (+ 4284 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 5326 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 3139 t), Schwefelsäure (+ 2366 t), Stärke-, Traubenzucker (+ 1509 t), Zucker, roh (+ 3654 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 5566 t), Chemikalien und Drogen (— 17 906 t), Chilesalpeter (— 4024 t), Roheisen aller Art (— 13 806 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 11 425 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 12 396 t), Eisen- und Stahl Draht (— 23 669 t), Eisen- und Stahlwaren (— 5506 t), Schlacken zur Verhüttung (— 5281 t), Jute (— 7523 t), Weizenmehl (— 40 163 t), Papier und Pappe (— 9479 t), Soda aller Art (— 5100 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 11 511 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 20 550 t), Farben (— 19 720 t), sonstige Güter (— 10 443 t), zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 4696 t); Weizen und Spelz (+ 3998 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 4143 t) Kartoffeln (+ 5731 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 6582 t), Pflastersteine aller Art (+ 7405 t).

Der Verkehr des bis zum Jahr 1914 besonders aufgeführten Hafens zu Cöln-Mülheim a. Rh. (städtisches Werft einschließlich des Privatwerftes von Felten & Guillaume) ist von 1915 ab in den Angaben für Cöln mitenthalten.)

## 24. Hafen zu Leverkusen.

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			
1915	181 798	29 160	210 958	4651	87 272	91 923	302 881	
1914	254 329	42 628	296 957	4952	91 861	96 813	393 770	
Mithin 1915	{ mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
		72 531	13 468	85 999	301	4 589	4 890	90 889

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,0%, in der Abfuhr um 5,1%, im ganzen um 23,1% abgenommen.

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

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 3767 t), Chilesalpeter (— 10 066 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 16 026 t), Schwefelkies (— 82 201 t), Holz (— 2752 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 3191 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 5794 t), Soda aller Art (— 1329 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1442 t), Farben (— 1220 t), zugenommen haben: phosphorsaurer Kalk (+ 4531 t), Schwefelsäure (+ 4427 t), Steinkohlen (+ 36 152 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 7667 t), Schwefelkies (— 63 956 t), Schwefelsäure (— 772 t), Farben (— 14 791 t); zugenommen haben: Chilesalpeter (+ 1969 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1497 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 78 057 t).

Der Rückgang des Güterumschlags am Werft zu Leverkusen im Jahr 1915 ist in der Sperrung des überseeischen Verkehrs begründet.

#### 25. Hafen zu Reisholz.

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		
1915	202 534	8 382	210 916	25 926	12 001	37 927	248 843
1914	430 823	7 566	438 389	21 299	17 425	38 724	477 113
Mithin 1915		816	—	4 627	—	—	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	228 289	227 473	—	5 424	797	228 270

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 51,9 %, in der Abfuhr um 2,1 %, im ganzen um 47,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 137 376 t), Gerste (— 5361 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 7771 t), Lein- und Ölsamen (— 9985 t), Holz, (— 2807 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1003 t), Papier und Pappe (— 1801 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 62 392 t); zugenommen haben: Mais (Kukuruz) (+ 1200 t), Soda aller Art (+ 989 t), Steinkohlen (+ 1757 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 679 t), Kleie (— 583 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1900 t), Ölkuchen, Ölkuchennmehl (— 824 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 13 493 t), sonstige Güter (— 768 t); zugenommen haben: Zement (+ 1246 t), Mais (Kukuruz) (+ 453 t), Holz (+ 15 469 t), Soda aller Art (+ 1369 t).

Der weitere erhebliche Rückgang des Verkehrs auch im Jahr 1915 ist auf den Krieg zurückzuführen. Der Werftverkehr beschränkte sich lediglich auf den Inlandtransport. Doch auch dieser war stark herabgemindert dadurch, daß die in kleineren Partien aus dem Inland bezogenen Ersatzrohmaterialien wegen zu geringer Entfernung zwischen Aufgabe- und Bestimmungsort oder wegen der ungünstigen Lage der Aufgabeorte zur Wasserstraße auf dem Landweg zum Versand gelangten.

#### 26. Hafen zu Neuß.

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		
1915	27 397	71 734	99 131	272 515	42 249	314 764	413 895
1914	272 875	88 523	361 398	209 766	51 695	261 461	622 859
Mithin 1915		—	—	62 749	—	53 303	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	245 478	262 267	—	9 446	—	208 964

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,6 % ab-, in der Abfuhr um 20,4 % zu-, im ganzen um 33,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 4932 t), Chilesalpeter (— 3193 t), phosphorsaurer Kalk (— 9189 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 14 209 t),

Ton, Lehm usw. (— 3144 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 5988 t), Weizen und Spelz (— 55 334 t), Roggen (— 10 404 t), Gerste (— 5665 t), Lein- und Ölsamen (— 83 325 t), Holz (— 19 193 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 11 474 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 11 316 t), Pflastersteine aller Art (— 8792 t); zugenommen haben: Platten und Bleche aus Eisen (+ 1872 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 996 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1016 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 4307 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 2084 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 19 322 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 11 987 t), Holz (+ 2466 t), Steinkohlen (+ 82 518 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 5815 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 3684 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 6401 t), Garne und Twiste (— 3894 t), Weizenmehl (— 9091 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 6423 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 14 341 t), Steinkohlenbriketts (— 5875 t), Steinkohlenkoks (— 5691 t).

Die Abnahme des Verkehrs bei der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß die betreffenden Güter vor dem Krieg zum Teil aus dem Ausland eingeführt wurden.

Das Mehr bei der Abfuhr ist teilweise darin begründet, daß 19 300 t Eisenerz und 12 000 t Kies und Sand auf dem Bahnweg eingingen und über den Neuer Hafen weiter verfrachtet wurden. Das Eisenerz stammte aus den besetzten Gebieten Frankreichs und wurde nach Duisburg weiterverladen, das Kies- und Sandmaterial ging an die Militärverwaltung in Belgien.

#### 27. Hafen zu Düsseldorf (einschließlich Düsseldorf-Heerd).

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													
1915	74 315	286 466	360 781	50 328	80 300	130 628	491 409											
1914	484 312	409 826	894 138	75 001	138 448	213 449	1 107 587											
Mithin 1915	<table border="0"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>mehr</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>weniger</td> <td>409 997</td> <td>123 360</td> <td>533 357</td> <td>24 673</td> <td>58 148</td> <td>82 821</td> </tr> </table>		{	mehr	—	—	—	—	—	—	weniger	409 997	123 360	533 357	24 673	58 148	82 821	616 178
{	mehr	—		—	—	—	—	—										
	weniger	409 997	123 360	533 357	24 673	58 148	82 821											

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,7 %, in der Abfuhr um 38,8 %, im ganzen um 55,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 7827 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 7340 t), Zement (— 27 287 t), Chemikalien und Drogen (— 6452 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 86 186 t), Ton, Lehm usw. (— 11 102 t), Schwefelkies (— 10 643 t), Weizen und Spelz (— 112 559 t), Roggen (— 7954 t), Hafer (— 25 296 t), Gerste (— 26 444 t), Mais (Kukuruz) (— 6958 t), Holz (— 34 988 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 10 899 t), Roggenmehl (— 6573 t), Papier und Pappe (— 12 384 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 35 133 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 7513 t), Pflastersteine aller Art (— 11 210 t), Teer, Pech, Harz (— 7196 t); nennenswerte Zunahmen sind bei der Zufuhr nicht zu verzeichnen.

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 1005 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 1491 t), eiserne Röhren und Säulen (— 18 778), Eisen- und Stahldraht (— 2846 t), Eisen- und Stahlwaren (— 11 714 t), Glas und Glaswaren (— 7831 t), Kalk, gebrannter (— 5622 t), Weizenmehl (— 37 343 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 2781 t), Papier und Pappe (— 16 179 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 1824 t), Steinkohlen (— 15 690 t), Farben (— 2663 t), sonstige Güter (— 6947); nennenswerte Zunahmen sind nur eingetreten bei: Platten und Blechen aus Eisen (+ 9825 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 13 841 t), Holz (+ 6660 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 293 t), gehobelten Hölzern, Holzwaren, Möbeln (+ 348 t).

Die erhebliche Abnahme des Güterverkehrs an Stelle der früheren gewohnten Zunahme des Verkehrs im zwanzigsten Betriebsjahr des Düsseldorfer Hafens ist auf den Krieg zurückzuführen.

## 28. Hafen zu Crefeld.

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		
1915	91 056	64 282	155 338	31 071	48 544	79 615	234 953
1914	153 385	85 229	238 614	26 515	13 867	40 382	278 996
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	4 556	34 677	39 233	—
{ weniger	62 329	20 947	83 276	—	—	—	44 043

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,9 % ab-, in der Abfuhr um 97,2 % zu-, im ganzen um 15,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1141 t), andere künstliche Düngemittel (— 2024 t), Roheisen aller Art (— 5018 t), sonstige Erden, Traß (— 1771 t), Schwefelkies (— 2015 t), Weizen und Spelz (— 41 465 t), Roggen (— 15 215 t), Gerste (— 6862 t), Lein- und Ölsamen (— 2355 t), Holz (— 22 380 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1862 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1385 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben, (— 1661 t) Pflastersteine aller Art (— 4609 t), Steinkohlen (— 4546 t); nennenswerte Zunahmen sind zu verzeichnen bei: tierischem Dünger (+ 3369 t), phosphorsaurem Kalk (+ 41 070 t), Ton, Lehm usw. (+ 1806 t), anderen Müllereierzeugnissen (+ 1051 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (+ 8614 t), sonstigen Gütern (+ 2596 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 926 t), tierischer Dünger (+ 11 060 t), Weizen und Spelz (+ 1037 t), Hafer (+ 650 t), Holz (+ 2779 t), Steinkohlen (+ 51 507 t); abgenommen haben: phosphorsaurer Kalk (— 1350 t), andere künstliche Düngemittel (— 8400 t), Roggen (— 1343 t), Weizenmehl (— 11 921 t), Roggenmehl (— 960 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1356 t), Papier und Pappe (— 620 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 593 t), Verbrauchszucker (— 859 t).

## 29. Hafen zu Uerdingen.

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		
1915	37 799	23 436	61 235	34 354	10 186	44 540	105 775
1914	125 562	25 759	151 321	39 799	11 587	51 386	202 707
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	87 763	2 323	90 086	5 445	1 401	6 846	96 932

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,5 %, in der Abfuhr um 13,3 %, im ganzen um 47,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 534 t), Chilesalpeter (— 4219 t), Schwefelkies (— 3927 t), Gerste (— 28 345 t), Mais (Kukuruz) (— 1201 t), Lein- und Ölsamen (— 24 364 t), Holz (— 4502 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1111 t), Kleie (— 4025 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1707 t), Papier und Pappe (— 927 t), Zucker, roh (— 22 640 t), sonstige Güter (— 1321 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1490 t), Hafer (+ 4850 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 4387 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 535 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 2989 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 201 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 3594 t), Weizenmehl (— 115 t), andere Müllereierzeugnisse (— 143 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 5613 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 3873 t), Papier und Pappe (— 252 t), Steinkohlen (— 569 t), Farben (— 1242 t), sonstige Güter (— 2897 t),

zugenommen haben: Roggen (+ 1510 t), Hafer (+ 3859 t), Lein- und Ölsamen (+ 4550 t), Verbrauchszucker (+ 4063 t).

Die mit Beginn des Krieges einsetzende Verschlechterung des Verkehrs am Uerdinger Werft hat während des Jahres 1915 fortgedauert. Die Verkehrsabnahme ist begründet in der deutschen und holländischen Grenzsperrung und in der Sperrung des Seewegs. Die Zunahme des Verkehrs bei einzelnen Gütern ist größtenteils auf die Einfuhr von Beutegut aus Belgien auf dem Wasserwege über Holland zurückzuführen, die vermehrte Anfuhr von Hafer auf die Anlage eines Sammel-lagers durch die Heeresverwaltung.

### 30. 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		
1915	294 501	151 590	446 091	3 358	22 388	25 746	471 837
1914	1 063 255	155 399	1 218 654	22 092	106 310	128 402	1 347 056
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	768 754	3 809	772 563	18 734	83 922	102 656	875 219

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63,4 %, in der Abfuhr um 79,9 %, im ganzen um 65,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: phosphorsaurer Kalk (— 15 611 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 672 813 t), Manganerze, Braunstein (— 11 698 t), Schwefelkies (— 28 089 t), Schlacken zur Verhüttung (— 29 741 t), Kalk, gebrannter (— 26 704 t), sonstige Güter (— 1331 t); zugenommen haben: Zement (+ 837 t), Roheisen aller Art (+ 7642 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 544 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 2738 t), Steinkohlenkoks (+ 3222 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 3107 t), Roheisen aller Art (— 16 660 t), Luppen von Schweißisen (— 20 165 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 23 563 t), Eisenbahnschienen (— 37 975 t), Eisenbahnschwellen (— 4091 t), eiserne Röhren und Säulen (— 476 t), Eisen- und Stahldraht (— 2298 t); zugenommen hat Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 5976 t).

Der erhebliche Rückgang des Verkehrs ist auf den Krieg zurückzuführen. Wegen der Unterbindung der Schifffahrt nach Rotterdam war die Firma gezwungen, die Eisenerze nach den deutschen Seehäfen zu leiten, von wo aus sie zum größten Teil bahnwärts bezogen werden mußten, sei es, daß die Häfen, wie Lübeck, Stettin, Hamburg und Altona wasserwärts mit dem Rhein nicht verbunden sind, sei es, daß die hohen Kanalabgaben und die lange Beförderungsdauer eine Benutzung des Wasserwegs nur in geringem Maß zuließen.

Einen bedeutenden Teil, etwa 150 000 Tonnen Eisenerz bezog die Firma bis nach Ruhrort und Duisburg bahnwärts und schlug es dort in Schiffe über, weil sie bei dem unregelmäßigen, stoßweisen Eingang der Wagenladungen, veranlaßt durch das Eintreffen mehrerer Schiffsladungen in verschiedenen Häfen, eine schnelle Entleerung der Staatsbahnwagen mit dem beschränkten Arbeitspersonal bei weitem nicht vornehmen konnte und im Staatsinteresse verhindern wollte, daß die wichtigen Bahnhöfe Friemersheim und Hohenbudberg verstopft wurden.

Die Zufuhr zu Tal ist annähernd die gleiche geblieben; die Erze aus den Gruben des Siegerlandes und des Lahngbietes, sowie die Bieberererze wurden fast ausnahmslos wasserwärts zugeführt.

Die Abfuhr zu Berg ging um die Roheisensendungen zu den süddeutschen Lägern zurück, da dieses Material von dem Essener Hause der Firma Krupp verbraucht wurde.

Die Ausfuhr zu Tal erlitt ihre Einbuße durch die Unterbindung der Ausfuhr.

## 31. Duisburg.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1915	1 162 623	1 813 846	2 976 469	5 766 753	2 194 847	7 961 600	10 938 069
1914	4 136 960	1 693 116	5 830 076	6 860 537	8 495 062	15 355 599	21 185 675
Mithin 1915	{ mehr weniger	120 730	—	—	—	—	—
		—	2 853 607	1 093 784	6 300 215	7 393 999	10 247 606

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,9 %, in der Abfuhr um 48,2 %, im ganzen um 48,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Eisen- und Stahlbruch (— 51 677 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2 088 220 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 38 414 t), Ton, Lehm usw. (— 18 947 t), Zinkerze (— 41 035 t), Manganerze (— 16 520 t), Schwefelkies (— 204 398 t), Schlacken zur Verhüttung (— 16 022 t), Weizen und Spelz (— 80 354 t), Roggen (— 121 006 t), Hafer (— 113 160 t), Gerste (— 166 172 t), Mais (Kukuruz) (— 32 795 t), Holz (— 156 934 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 38 372 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 29 677 t), Pflastersteine aller Art (— 24 313 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 17 668 t); zugenommen haben: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 8356 t), tierischer Dünger (+ 7710 t), Thomasmehl (+ 32 296 t), phosphorsaurer Kalk (+ 6664 t), Roheisen aller Art (+ 6529 t), Luppen von Schweißisen (+ 13 480 t), Kartoffeln (+ 6694 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 12 821 t), Stärke-Traubenzucker (+ 17 082 t), Steinkohlen (+ 265 387 t), Steinkohlenkoks (+ 32 100 t), Zink, Zinkbrocken (+ 17 669 t), Verbrauchszucker (+ 8320 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 31 940 t), Thomasmehl (— 66 224 t), Kalisalze zum Düngen (— 28 148 t), andere künstliche Düngemittel (— 55 497 t), Roheisen aller Art (— 51 927 t), Luppen von Schweißisen (— 74 888 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 49 622 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 102 416 t), Eisenbahnschienen (— 121 854 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 29 714 t), eiserne Röhren und Säulen (— 23 171 t), Eisen- und Stahldraht (— 13 945 t), Steinkohlenteeröle (— 36 830 t), Steinkohlen (— 7 101 912 t), Steinkohlenbriketts (— 234 304 t), Teer, Pech, Harz (— 70 631 t); zugenommen haben: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 20 035 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 219 279 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 110 890 t), Fische und Schalthiere (+ 11 215 t), Weizen und Spelz (+ 8176 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 6105 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 45 919 t), Pflastersteine aller Art (+ 8480 t), Steinkohlenkoks (+ 300 247 t), Verbrauchszucker (+ 10 654 t).

Der empfindliche Verkehrsrückgang ist zu einem Teil auf die im Jahr 1914 erfolgte Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals zurückzuführen; zum weitaus überwiegenden Teil liegt der Rückgang in Umständen, die durch den Krieg bedingt sind.

Die Duisburg-Ruhrorter Häfen sind im wesentlichen Umschlagplätze für den Verkehr zwischen Staatsbahn und Schiff. Die Hauptverkehrsgüter sind Kohlen, Erze, Eisenwaren, Getreide. Erz und Getreide gehören nahezu vollständig zum Überseeverkehr. Aber auch im Kohlenverkehr hatte sich im Lauf der Jahre ein steigendes Übergewicht des niederrheinischen Auslandsverkehrs eingestellt. Infolge des Krieges ging besonders dieser Verkehr ganz erheblich zurück.

Auch der Umstand, daß der Wagenpark der Staatsbahn durch die Inanspruchnahme seitens der Heeresverwaltung von seinem sonstigen Verwendungsgebiet erheblich abgelenkt wurde, wirkte nachteilig auf den Hafenverkehr; dazu trat ein immer fühlbarer Mangel an Arbeitskräften, namentlich im Kohlenkipbetrieb.

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

a) die Kohleanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug:	
im Jahr 1915 . . . . .	7 259 829 t
„ „ 1914 . . . . .	14 391 284 t
	also 1915 weniger 7 131 455 t,
b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1915 . . . . . 317 290 t, gegen 7434 t im Jahr 1914,	
c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:	

Nach	1915 t	1914 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich .	2 156	10 552
Cöln bis Coblenz ausschließlich . . . . .	30 537	75 518
Coblenz . . . . .	453	2 500
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich . . . . .	99 768	169 807
den Mainhäfen . . . . .	774 401	978 989
Mainz bis Mannheim ausschließlich . . . . .	928 036	1 065 210
Mannheim und oberhalb . . . . .	3 501 146	4 281 825
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich . . . . .	107 266	189 238
Holland . . . . .	65 432	4 783 151
Belgien . . . . .	991 174	2 389 951
Frankreich . . . . .	574 153	163 618
Zusammen	7 074 522 <sup>1)</sup>	14 110 360 <sup>2)</sup>
also 1915 weniger	7 035 838	—

### 32. Hafen zu Homberg (einschließlich Homberg-Essenbergr und Zeche Rheinpreußen).

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	302	21 176	21 478	543 995	390 215	934 210	955 688
1914	23 475	56 033	79 508	488 207	758 581	1 246 788	1 326 296
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	55 788	—	—	—
	23 173	34 857	58 030	—	368 366	312 578	370 608

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 73,0 %, in der Abfuhr um 25,1 %, im ganzen um 27,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Schwefelkies (— 24 707 t), Holz (— 788 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 2191 t), Pflastersteine aller Art (— 4372 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 13 123 t); zugenommen haben: Ton, Lehm usw. (+ 100 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 7643 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Schwefelkies (— 28 356 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1160 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1383 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 938 t),

<sup>1)</sup> Außerdem 176 506 t Bootekohlen.

<sup>2)</sup> Außerdem 316 129 t Bootekohlen.

Steinkohlen (— 335 883 t), Teer, Pech, Harz (— 3229 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 382 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 36 957 t), Steinkohlenkoks (+ 21 391 t).

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

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		
1915	258 834	535 374	794 208	559 411	359 850	919 261	1 713 469
1914	1 524 428	209 382	1 733 810	497 631	837 751	1 335 382	3 069 192
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	61 780	—	—	—
	1 265 594	—	939 602	—	477 901	416 121	1 355 723

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,2 %, in der Abfuhr um 31,2 %, im ganzen um 44,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 9250 t), Thomasmehl (— 34 367 t), Luppen von Schweißisen (— 21 575 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 662 408 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 71 206 t), Ton, Lehm usw. (— 5 053 t), Manganerze, Braunstein (— 53 187 t), Schwefelkies (— 11 681 t), Kalk, gebrannter (— 79 237 t), Schwefelsäure (— 11 334 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 2639 t), Roheisen aller Art (+ 2893 t), Steinkohlen (+ 13 492 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Thomasmehl (— 28 730 t), Roheisen aller Art (— 57 994 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 82 650 t), Eisenbahnschienen (— 16 326 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 16 510 t), Steinkohlen (— 207 373 t); Zunahmen sind bei der Abfuhr nicht zu verzeichnen.

### 34. Hafen zu Walsum<sup>1)</sup> (Aktienverein „Gutehoffnungshütte“<sup>2)</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		
1915	80 245	120 746	200 991	506 996	311 385	818 381	1 019 372
1914	607 867	86 106	693 973	395 474	557 074	952 548	1 646 521
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	111 522	—	—	—
	527 622	—	492 982	—	245 689	134 167	627 149

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 71,0 %, in der Abfuhr um 18,1 %, im ganzen um 38,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisen- und Stahlbruch (— 13 810 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 374 062 t), Manganerze, Braunstein (— 74 499 t), Schwefelkies (— 24 130 t), Holz (— 1228 t), Kalk, gebrannter (— 3080 t); Zunahmen sind bei der Zufuhr nicht eingetreten.

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Roheisen aller Art (— 17 328 t), Luppen von Schweißisen (— 7895 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 4394 t), Platten und Bleche

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

<sup>2)</sup> Durch eine Berichtigung bei der Zufuhr zu Berg um 290 t und bei der Zufuhr zu Tal um 1305 t hat sich der Gesamtverkehr von Walsum für 1914 um 1595 t erhöht.

aus Eisen (— 10 828 t), Eisenbahnschienen (— 29 092 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 4363 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 3090 t), Eisen- und Stahldraht (— 10 334 t), Steinkohlen (— 41 315 t); Zunahmen sind auch bei der Abfuhr nicht zu verzeichnen.

Der erhebliche Verkehrsrückgang ist auf den Krieg zurückzuführen. Nur hin und wieder gelangten Dampfer mit schwedischen Eisenerzen nach Rotterdam; von der Erzzufuhr aus anderen überseeischen Ländern ist der Hafen seit Kriegsausbruch gänzlich abgeschnitten. Die schwedischen Eisenerze kommen über die Nord- und Ostseehäfen herein; ein Teil dieser Erze wurde auf dem Kanalweg über Emden nach dem Hafen befördert.

Die Abnahme des Verkehrs bei der Abfuhr ist auf den infolge des Krieges eingetretenen bedeutenden Rückgang an Auslandsaufträgen zurückzuführen sowie darauf, daß seit Kriegsbeginn die für Dänemark bestimmten Eisensendungen unmittelbar bahnwärts, und die für Schweden und Norwegen über die Ostseehäfen zur Verladung gelangten.

### 35. Hafen zu Orsoy.

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		
1915	3808	307	4115	114 265	19 106	133 371	137 486

Der Hafen zu Orsoy wird vom Jahr 1915 ab zu den wichtigeren Häfen gerechnet; die Verkehrsziffern waren früher in den Angaben über „minderwichtige Häfen“ enthalten.

Der Verkehr des Hafens besteht fast ausschließlich in der Abfuhr von Steinkohlen und Steinkohlenkoks.

### 36. Hafen zu Rheinberg.

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		
1915	5 800	93 345	99 145	2899	4344	7243	106 388
1914	40 670	47 749	88 419	2236	2432	4668	93 087
Mithin 1915							
{ mehr	—	45 596	10 726	663	1912	2575	13 301
{ weniger	34 870	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,1 %, in der Abfuhr um 55,2 %, im ganzen um 14,3 % zugenommen.

Die Zunahme bei der Zufuhr erstreckt sich auf Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 32 097 t); abgenommen hat Kalk, gebrannter (— 21 371 t).

Bei der Abfuhr ist nur eine Zunahme zu verzeichnen bei Soda aller Art (+ 2575 t).

Die geringe Verkehrstätigkeit des Hafens in den letzten Jahren hat ihren Grund darin, daß der Rheinberger Kanal wieder stark verschlammmt ist, sodaß er nur bei sehr hohem Wasserstand schiffbar ist.

## 37. Hafen zu Wesel.

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		
1915	128 609	189 047	317 656	1388	1500	2888	320 544
1914	126 138	339 132	465 270	3806	1865	5671	470 941
Mithin 1915	{ mehr weniger	2 471 —	— 147 614	— 2418	— 365	— 2783	— 150 397

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,7 %, in der Abfuhr um 49,1 %, im ganzen um 31,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 112 268 t), Ton, Lehm usw. (— 2802 t), Weizen und Spelz (— 1105 t), Hafer (— 2186 t), Gerste (— 11 110 t), Mais (Kukuruz) (— 2747 t), Lein- und Ölsamen (— 3685 t), Holz (— 4899 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 888 t), Kleie (— 801 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1700 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 1447 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 959 t), Steinkohlen (— 1856 t), Farben (— 829 t); zugenommen haben: Kalisalze zum Düngen (+ 676 t), Heu und Stroh (+ 3496 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 286 t), Eisen- und Stahldraht (— 46 t), Garne und Twiste (— 71 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 82 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 58 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 614 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 198 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 65 t), Farben (— 193 t), sonstige Güter (— 1704 t); zugenommen haben: Holz (+ 296 t), Obst und Beeren (+ 40 t), Steinkohlen (+ 82 t), Steinkohlenbriketts (+ 123 t).

Der bedeutende Verkehrsrückgang, der sich am stärksten bei der Zufuhr bemerkbar gemacht hat, ist in der Hauptsache auf den Krieg zurückzuführen.

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 — 1915 und 1914 — in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum.

Im Gegensatz zum Vorjahr hat das Jahr 1915 in seinem ganzen Verlauf unter den Einwirkungen des Krieges gestanden. Schon hieraus erklärt es sich, daß sich der Rückgang, den der Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen bereits 1914 im Vergleich zum letzten Friedensjahr aufwies, noch vergrößert hat. Die Zufuhren zur See nach dem Rhein nahmen infolge der verschärften Blockade unserer Feinde weiter ab. Die Anfuhr zu Berg, die 1913 12 052 000<sup>2)</sup> Tonnen betrug und 1914 auf 7 554 000 t fiel, ist 1915 auf 2 101 000 t gesunken. Noch größer war der Ausfall bei der Abfuhr, teils infolge der Unterbindung der Ausfuhr über See, teils auch wegen der verminderten Gewerbetätigkeit des Inlandes und des Bestehens zahlreicher Ausfuhrverbote; so hat sich die Abfuhr zu Tal, die sich 1913 auf 14 054 000 t stellte und 1914 noch 10 794 000 t ausmachte, auf 3 300 000 t verringert. Die Abfuhr zu Berg ist demgegenüber nur mäßig zurückgegangen, von 9 918 000 t im Jahr

<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.

<sup>2)</sup> Der Übersichtlichkeit halber sind die Zahlen im Text auf volle Tausend abgerundet.

1913 auf 8 304 000 t im Vorjahr und 7 409 000 t im Berichtsjahr. Die Zufuhr zu Tal, die 1913 2 995 000 t betrug und 1914 auf 2 275 000 t gefallen war, hat 1915 mit 2 872 000 t fast die Menge des letzten Friedensjahres wieder erreicht. Allgemein ist noch zu bemerken, daß der im Juli 1914 in Betrieb genommene Rhein-Herne-Kanal, der die vor dem Bau dieser Wasserstraße gehegten Erwartungen bei weitem übertroffen hat, dem Umschlagsverkehr der Duisburg-Ruhrorter Häfen großen Abbruch getan hat.

#### Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in den Jahren 1915 und 1914.

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1915 t	1914 t	1915			1914	1915			1914
			zu Berg t	zu Tal t	zu- sammen t	zu- sammen t	zu Berg t	zu Tal t	zu- sammen t	zu- sammen t
Ruhrorter Hafen	7167743	13442221	533044	523628	1056672	2097294	4199338	1911733	6111071	11344927
Duisburger Hafen	2258258	5139770	275298	304449	579748	1699461	1489736	188774	1678510	3440309
D.-Hochfelder Hafen	308093	698606	48825	134785	183610	315533	41390	83093	124483	383073
D.-Ruhrorter Eisen- bahnhafen	392618	360999	112601	279569	392170	339546	—	448	448	21453
DuisburgerRheinufer Verladestelle d. A.-G. Phönix (Laar)	810316	1249373	192859	570388	763247	1067362	36279	10789	47069	182011
Hamborner Werft	13235	31478	10975	2260	13235	31451	—	—	—	27
Häfen in Alsum und Schwelgern	1805908	3191737	266787	582605	849392	1827095	595259	361256	956515	1364642
Hafen in Walsum Verladestelle der A.- G. für Maschinen- papierfabrikation Walsum	1013982	1647220	73748	127649	201397	693973	491987	320598	812585	953247
Hafen Rheinhausen Verladestelle Dier- gardt	630124	1386392	450813	152962	603776	1257389	3438	22909	26348	129003
Homburg-Essen- berger Rheinufer	100643	178491	—	—	—	—	88356	12287	100643	178491
Hafen Rheinpreußen	62301	124236	1113	27184	28297	82959	5946	28058	34004	41277
Zusammen	802257	1044766	—	—	—	—	446572	355685	802257	1044766
	15681642	28926913	2101113	2872153	4973266	9829381	7408770	3299605	10708375	19097532

Der Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen hat demnach um 23 338 000 t oder um 59,81 % gegenüber 1913 um 13 245 000 t oder 45,79 % gegenüber 1914 abgenommen. An dieser Abnahme ist die Abfuhr stärker beteiligt als die Zufuhr. Die Abfuhr ist gegen 1913 um 13 264 000 t, gegen 1914 um 8 389 000 t, die Zufuhr gegen 1913 um 10 073 000 t, gegen 1914 um 4 856 000 t zurückgegangen.

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

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

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen	
			1915 t	1914 t
Ruhrorter Hafen . . . . .	184 291	152 753	337 044	1 519 182
Duisburger Hafen . . . . .	30 743	25 584	56 327	673 501
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	423	1 309	1 732	61 119
Duisburger Rheinufer . . . . .	172 900	252 690	425 590	267 531
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar) . . . . .	135 005	149 868	284 873	367 139
Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	205 177 <sub>s</sub>	484 211	689 388 <sub>s</sub>	1 507 350
Hafen in Walsum . . . . .	73 748	119 560	193 308	669 130
Hafen in Rheinhausen . . . . .	433 435	136 393	569 828	1 170 146 <sub>s</sub>
Homburg-Essenberger Rheinufer . . . . .	—	10 081 <sub>s</sub>	10 081 <sub>s</sub>	24 707
Zusammen	1 235 722 <sub>s</sub>	1 332 449 <sub>s</sub>	2 568 172	6 259 805 <sub>s</sub>

Mit dem Ausfall der Zufuhr ausländischer Erze zur See hat der Erzverkehr gegenüber 1913 um 7 048 000 t oder um 73,29 %, gegen 1914 um 3 692 000 t oder um 58,97 % abgenommen. Im Gegensatz zum Verkehr in Friedenszeiten war diesmal bei der so stark verringerten Zufuhr zu Berg die Zufuhr zu Tal überwiegend. Sie betrug 1 332 000 t und war somit um 789 000 t größer als 1914 und 611 000 t größer als 1913. In der Hauptsache handelte es sich bei diesem Talverkehr um Sendungen aus dem Minettegebiet, die mit der Bahn den Umschlagplätzen am Oberrhein zugeführt wurden und von da zu Schiff in die Rhein-Ruhr-Häfen gelangten. Ein Teil des Talverkehrs entfällt auch auf Erze, die mit der Bahn von deutschen Seehäfen her in den Duisburg-Ruhrorter Häfen eintrafen, hier in Kähne umgeschlagen und dann den talwärts gelegenen Privathäfen zugeführt wurden. Umgekehrt sind in der Zufuhr zu Berg, die sich während der genannten drei Jahre von 8 895 000 t auf 1 236 000 t verringert hat, auch Mengen enthalten, die auf dem Bahnweg von deutschen Seehäfen her in den Duisburg-Ruhrorter Häfen angekommen waren und von hier aus zu Wasser insbesondere nach Rheinhausen verfrachtet wurden.

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

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen	
			1915 t	1914 t
Ruhrorter Hafen . . . . .	42	7 194	7 236	54 367 <sub>s</sub>
Duisburger Hafen . . . . .	33 157	28 541	61 698	527 118
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	—	92	92	545
Homburg-Essenberger Rheinufer . . . . .	63	1 250	1 313	22 833
Zusammen	33 262	37 077	70 339	604 863 <sub>s</sub>

Infolge der Stockung der Zufuhr überseeischen Getreides hat der Getreideverkehr die stärkste Einbuße erlitten. Die Abnahme beträgt gegen 1913 899 000 t (gegen 1914 535 000 t) oder 92,75 % (88,37 %). Bei der geringen Zufuhr zu Berg, die im Vergleich mit dem Vorjahr um über 500 000 t gesunken ist, war die Zufuhr zu Tal überwiegend.

<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	
			1915	1914
	t	t	t	t
Ruhrorter Hafen . . . . .	398	36 919	37 317	81 511 <sub>s</sub>
Duisburger Hafen . . . . .	5 725	53 789 <sub>s</sub>	59 514 <sub>s</sub>	117 732
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	3 555	69 868	73 423	117 948
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhof . . . . .	259	—	259	2 095
Duisburger Rheinufer . . . . .	36 <sub>s</sub>	4 683	4 719 <sub>s</sub>	10 466
Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	—	33 087 <sub>s</sub>	33 087 <sub>s</sub>	29 093
Werft in Hamborn . . . . .	—	—	—	31
Hafen in Walsum . . . . .	—	1 015	1 015	1 839
Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum . . . . .	—	16 217	16 217	39 238
Homberg-Essenberger Rheinufer . . . . .	800	675	1 475	2 973
Zusammen	10 773 <sub>s</sub>	216 254	227 027 <sub>s</sub>	402 926 <sub>s</sub>

Wegen des Ausbleibens der überseeischen Hölzer hat sich auch der Holzumschlagsverkehr weiter erheblich vermindert. Der Gesamtausfall beziffert sich gegenüber 1913 auf 413 000 t (1914 176 000 t) oder 64,51 % (43,41 %). Betroffen wird vor allem die Zufuhr aus dem Ausland (Zufuhr zu Berg), die gegenüber dem Vorjahr von 166 000 t auf 11 000 t gesunken ist, während die Zufuhr zu Tal sich um 21 000 t, von 237 000 t auf 216 000 t verringert hat.

## IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1915	1914
	t	t	t	t
Ruhrorter Hafen . . . . .	3 939 498	1 620 984	5 560 482	10 605 340 <sub>s</sub>
Duisburger Hafen . . . . .	1 386 203	101 131	1 487 334	3 250 406
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	10 996	15 910	26 906	254 614
Duisburger Rheinufer . . . . .	—	—	—	7 339
Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	567 356 <sub>s</sub>	315 570 <sub>s</sub>	882 927	1 091 323
Hafen in Walsum . . . . .	489 115	272 254	761 369	813 006
Hafen Rheinpreußen . . . . .	446 572	355 685 <sub>s</sub>	802 257 <sub>s</sub>	1 041 537 <sub>s</sub>
Verladestelle Diergardt . . . . .	88 356	11 905 <sub>s</sub>	100 261 <sub>s</sub>	178 491 <sub>s</sub>
Zusammen	6 928 096 <sub>s</sub>	2 693 440 <sub>s</sub>	9 621 537	17 242 057 <sub>s</sub>

Gegenüber 1913 hat der Kohlenumschlagsverkehr um 11 890 000 t (7 621 000 t) oder 55,27 % (44,19 %) abgenommen. Sämtliche Häfen und Verladestellen sind an der Abnahme beteiligt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Rhein-Herne-Kanal gerade dem Kohlenumschlagsverkehr der öffentlichen Häfen besonders Abbruch getan hat. 1915 sind vom Rhein-Herne-Kanal zum Rhein rund 2 000 000 t Kohle befördert worden. Vor Inbetriebsetzung des Rhein-Herne-Kanals wurden diese Mengen mit der Bahn von den Zechen den Verladestellen der öffentlichen Häfen zu-

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

geführt. Die weiteren Ursachen der Abnahme des Kohlenverkehrs liegen vornehmlich in dem Förderausfall der Zechen während der Kriegszeit, der eine weitgehende Beschränkung der Kohlenausfuhr notwendig machte.

Der Versand aus den Privatzechenhäfen hat verhältnismäßig viel weniger abgenommen, als der Versand aus den öffentlichen Häfen. Der Rückgang der Abfuhr beträgt im Vergleich zum Jahr 1913 (bzw. zum Jahr 1914):

Öffentliche Häfen:

beim Ruhrorter Hafen . . . . .	7 644 615 t (5 044 858 t)	= 57,88 % (47,56 %)
„ Duisburger „ . . . . .	3 146 875 t (1 763 072 t)	= 67,90 % (54,24 %)
„ Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	396 112 t ( 227 708 t)	= 93,64 % (89,43 %)

Privathäfen:

bei den Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	217 493 t ( 208 396 t)	= 19,76 % (19,09 %)
beim Hafen in Walsum . . . . .	227 494 t ( 51 637 t)	= 23,01 % ( 6,35 %)
„ „ Rheinpreußen . . . . .	325 039 t ( 239 280 t)	= 28,79 % (22,97 %)

Der verhältnismäßig viel stärkere Rückgang in der Kohlenabfuhr, den die öffentlichen Häfen gegenüber den Privathäfen aufweisen, erklärt sich nicht nur aus der schon erwähnten Inbetriebnahme des Rhein-Herne-Kanals, sondern auch aus einer Überlegenheit der Privathäfen insofern, als diese infolge der Benutzung eigener Kübelwagen auf ihren Hafengebäuden vom Staatsbahnbetrieb unabhängig waren und daher bei der Zuführung der Kohle zu den Häfen unter Wagenmangel, wie er zeitweise bei der Inanspruchnahme des Wagenparkes durch die Heeresverwaltung unausbleiblich war, nicht zu leiden hatten.

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1915	1914
	t	t	t	t
Ruhrorter Hafen . . . . .	34 375	129 078	163 453	474 161
Duisburger Hafen . . . . .	17 611	13 023	30 634	71 069
Duisburg-Hochfelder Hafen . . . . .	2 581	4 731	7 312	30 781
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen . . . . .	—	448	448	9 184
Duisburger Rheinufer . . . . .	33 577	6 729	40 306	128 789
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar) . . . . .	—	—	—	—
Häfen in Alsum und Schwelgern . . . . .	23 254	45 532	68 786	237 211
Werft in Hamborn . . . . .	—	—	—	3
Hafen in Walsum . . . . .	2 872	48 344	51 216	140 237
Hafen in Rheinhausen . . . . .	2 524	18 662	21 186	124 698
Zusammen	116 794	266 547	383 342	1 216 133

Die Abfuhr von Roheisen und verarbeitetem Eisen hat sich gegen 1913 um 1 373 000 t (gegen 1914 um 833 000 t) oder 78,12 % (68,48 %) verringert. Der Rückgang ist vor allem durch die Unterbindung der überseeischen Ausfuhr verursacht. Die Abfuhr zu Tal, die 1913 1 466 000 t betrug und 1914 noch 991 000 t ausmachte, ist 1915 auf 267 000 t zusammengeschmolzen. Der Inlandsverkehr hat sich bei weitem nicht in diesem Maß vermindert; die Abfuhr zu Berg ist von 291 000 t im Jahr 1913 auf 117 000 t im Jahr 1915 (1914 225 000 t) gefallen.

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

### 38. In Elsaß-Lothringen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	1585	10 690	12 275
1914	2606	4 136	6 742
Mithin 1915	mehr weniger	— 1021	6 554 —
			5 533

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 39,2 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 158,5 % zu- und die Gesamtzufuhr um 82,3 % abgenommen, gegen 13,5 %, 44,0 % und 35,2 % Abnahme im Vorjahr.

### 39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	19 546	2413	21 959
1914	46 783	225	47 008
Mithin 1915	mehr weniger	— 2188	— —
			25 049

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 58,0 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 972,4 % zu- und die Gesamtzufuhr um 53,3 % abgenommen, gegen 3,2 %, 93,7 % und 9,4 % Abnahme im Vorjahr.

### 40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	8 078	1044	9 122
1914	13 174	2305	15 479
Mithin 1915	mehr weniger	— 1261	— —
			6 357

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 38,7 %, die Zufuhr zu Tal um 54,7 % und die Gesamtzufuhr um 41,7 % abgenommen, gegen 43,8 % Abnahme, 82,9 % Zunahme und 37,3 % Abnahme im Vorjahr.

### 41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	32 706	9 036	41 742
1914	69 713	30 557	100 270
Mithin 1915	mehr weniger	— 21 521	— —
			58 528

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 53,1 %, die Zufuhr zu Tal um 70,4 % und die Gesamtzufuhr um 48,4 % abgenommen, gegen 30,1 % Abnahme, 22,7 % Zunahme und 19,5 % Abnahme im Vorjahr.

## 42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	156 891	—	156 891
1914	503 518	—	503 518
Mithin 1915	mehr weniger	— 346 627	— 346 627

Die Zufuhr hat demnach um 68,8 % abgenommen, gegen 43,1 % 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 . . . . .	8 567 290 t <sup>1)</sup>
„ Vorjahr . . . . .	25 395 303 t

sonach im Jahr 1915 weniger 16 828 013 t oder 66,3 %.

Dieser Verkehr verteilt sich nach der Zusammenstellung in den Beilagen IIa, IIIb und IVb auf die nachstehend aufgeführten Häfen:

## 43. Hafen zu Nijmegen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1915	36 994	2584	39 578
1914	46 823	1661	48 484
Mithin 1915	mehr weniger	— 923	— 8 906

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21 % ab-, in der Abfuhr um 55,5 % zu-, im ganzen um 19 % abgenommen.

## 44. Hafen zu Tiel.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1915	11 840	—	11 840
1914	14 300	504	14 804
Mithin 1915	mehr weniger	— 504	— 2 964

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18 % ab-, im ganzen um 20 % 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 oder dem Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 30 960 Tonnen.

## 45. Hafen zu Zalt-Bommel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	4724	—	4724
1914	2695	—	2695
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ 2029 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80 % zu-, im ganzen um 80 % zugenommen.

## 46. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	26 937	—	26 937
1914	40 710	—	40 710
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — 13 773

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

## 47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	201 356	4254	205 610
1914	124 848	9486	134 334
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 5232	{ 71 276 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 61,3 % zu-, in der Abfuhr um 55 % ab-, im ganzen um 53 % zugenommen.

## 48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	33 135	1563	34 698
1914	40 910	1869	42 779
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 306	{ — 8 081

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19 %, in der Abfuhr um 17 %, im ganzen um 18,9 % abgenommen.

## 49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	5483	—	5483
1914	7596	—	7596
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 2113	{ — 2113

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28 %, im ganzen um 28 % abgenommen.

## 50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	6421	50	6471
1914	4206	82	4288
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 32	{ 2183 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 52,8 % zu-, in der Abfuhr um 40 % ab-, im ganzen um 51 % zugenommen.

## 51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	9445	—	9445
1914	9815	—	9815
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 370	{ — 370

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

## 52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	2159	—	2159
1914	2634	179	2813
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 179	{ — 654

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18 %, in der Abfuhr um 100 %, im ganzen um 23,4 % abgenommen.

## 53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	38 345	—	38 345
1914	26 929	—	26 929
Mithin 1915	11 416	—	11 416
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,4 %, im ganzen um 42,4 % zugenommen.

## 54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	1 274 509	1 275 178	2 549 687
1914	5 498 929	9 837 053	15 335 982
Mithin 1915	4 224 420	8 561 875	12 786 295
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 76,8 %, in der Abfuhr um 87 %, im ganzen um 83,4 % abgenommen.

## 55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	695 560	143 884	839 444
1914	861 981	457 105	1 319 086
Mithin 1915	166 421	313 221	479 642
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,5 %, in der Abfuhr um 68,5 %, im ganzen um 36,4 % abgenommen.

## 56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	1 697 388	122 057	1 819 445
1914	2 239 690	306 032	2 545 722
Mithin 1915	542 302	183 975	726 277
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,2 %, in der Abfuhr um 60,1 %, im ganzen um 28,5 % abgenommen.

## 57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	1 689 034	1 284 390	2 973 424
1914	4 214 295	1 644 968	5 859 263
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 360 578	{ — 2 885 839

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,9 %, in der Abfuhr um 21,9 %, im ganzen um 49,8 % 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 1915	2 643 t
im Jahr 1914	366 017 t
Mithin 1915	weniger 363 374 t

Dieser Verkehr verteilt sich nach den Zusammenstellungen in den Beilagen IIa, IIIb und IVb auf die nachstehend aufgeführten Häfen:

## 58. Hafen zu Bremen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	—	—	—
1914	4694	4986	9680
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 4986	{ — 9680

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

## 59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	—	—	—
1914	43 051	25 847	68 898
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 25 847	{ — 68 898

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

## 60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1915	—	—	—
1914	8403	21 086	29 489
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	8403	21 086	29 489

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

## 61. Hafen zu Danzig.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1915	—	—	—
1914	9322	6049	15 371
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	9322	6049	15 371

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

## 62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1915	—	—	—
1914	13 490	14 807	28 297
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	13 490	14 807	28 297

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

## 63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1915	2 643 <sup>1)</sup>	—	2 643 <sup>1)</sup>
1914	53 948	29 322	83 270
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	51 305	29 322	80 627

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 95,1 %, in der Abfuhr um 100 %, im ganzen um 96,8 % abgenommen.

<sup>1)</sup> Hiervon gingen 110 t durch niederländische Kanäle nach deutschen Emshäfen.

## 64. Englische Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1915	—	—	—
1914	40 179	38 782	78 961
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	40 179	38 782	78 961

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

## 65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1915	—	—	—
1914	37 730	14 321	52 051
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	37 730	14 321	52 051

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

## 3. Gesamtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Nach und von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen wurden nach Beilage IIa, IIIb und IVb über die deutsch-niederländische Grenze an Gütern einschließlich Floßholz befördert

in 1915 . . . . . 8 569 933 t  
 „ 1914 . . . . . 25 761 320 t

Sonach 1915 . . . . . 17 191 387 t oder 66,7 % Abnahme, gegen 31,4 % Abnahme im Vorjahr.

An Schiffen und Gütern außer Floßholz gingen nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle zu Emmerich über die Landesgrenze laut Beilage VII:

J a h r	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
	1915	11 567	2 827 087	11 966	5 694 929	23 533
1914	25 718	12 470 267	26 150	13 244 404	51 868	25 714 671
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —
	14 151	9 643 180	14 184	7 549 475	28 335	17 192 655

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 77,3 %, bei der Ausfuhr um 57,0 %, im ganzen um 66,9 % 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 (— 4 561 618 t), Manganerze, Braunstein (— 212 370 t), Schwefelkies (— 602 191 t), Weizen und Spelz (— 1 219 244 t), Roggen (— 189 775 t), Hafer (— 275 344 t), Gerste (— 313 164 t), Mais (Kukuruz) (— 132 640 t), Lein- und Ölsamen (— 327 244 t), Holz (— 650 973 t), Kalk, gebrannter (— 124 084 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 328 763 t).

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze betrifft: Chemikalien und Drogen (— 120 973 t), Thomasmehl (— 148 139 t), Roheisen aller Art (— 104 119 t), Luppen von Schweißeisen (— 133 012 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 207 578 t), Eisenbahnschienen (— 199 525 t), Steinkohlen (— 5 802 198 t), Steinkohlenbriketts (— 183 986 t).

Von den übrigen gegen das Vorjahr eingetretenen Änderungen sind folgende bemerkenswert:

A. Bei der Einfuhr nach Deutschland:

ein Weniger von	10 078 t	bei Blei in Blöcken, Bleiwaren,
„ „ „	31 431 t	„ Borke, Lohe, Gerbstoffen,
„ „ „	56 581 t	„ Chemikalien und Drogen,
„ „ „	92 855 t	„ Chilesalpeter,
„ „ „	75 853 t	„ phosphorsaurem Kalk,
„ „ „	13 940 t	„ anderen künstlichen Düngemitteln,
„ „ „	30 976 t	„ Roheisen aller Art,
„ „ „	48 979 t	„ Eisen- und Stahlbruch,
„ „ „	12 360 t	„ Dampfkesseln, Maschinen, Maschinenteilen,
„ „ „	10 115 t	„ Erde, Kies, Sand, Mergel,
„ „ „	52 182 t	„ Ton, Lehm usw.,
„ „ „	56 698 t	„ Blei-, Kobalt-, Nickelerzen,
„ „ „	63 724 t	„ Zinkerzer,
„ „ „	61 251 t	„ Schlacken zur Verhüttung,
„ „ „	23 458 t	„ Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten,
„ „ „	12 046 t	„ Häuten, Fellen, Leder, Pelz,
„ „ „	27 516 t	„ Holzzeugmasse, Strohmasse,
„ „ „	12 598 t	„ Jute,
„ „ „	24 167 t	„ Kaffee, Kakao, Tee,
„ „ „	54 490 t	„ Roggenmehl,
„ „ „	13 502 t	„ Kleie,
„ „ „	40 030 t	„ Ölen, Fetten, Tran und Talg,
„ „ „	26 106 t	„ Papier und Pappe,
„ „ „	95 947 t	„ Reis, Reismehl, Reiskleie,
„ „ „	12 523 t	„ Schwefelsäure,
„ „ „	40 531 t	„ Pflastersteinen aller Art,
„ „ „	98 556 t	„ Steinkohlen,
„ „ „	11 553 t	„ Tabak, roh, Tabakrippen,
„ „ „	56 301 t	„ Teer, Pech, Harz,
„ „ „	12 710 t	„ Wein,
„ „ „	79 685 t	„ Zucker, roh,
„ „ „	41 944 t	„ Verbrauchszucker,

ein Weniger von	14 362 t	bei Umschließungen, gebraucht
„ „	98 601 t	„ sonstigen Gütern;
„ Mehr	5 293 t	„ Baumwolle, roher, und Abfällen,
„ „	4 589 t	„ Eisen und Stahl in Stäben,
„ „	2 838 t	„ Küchengewächsen, Gemüse,
„ „	14 785 t	„ Rüben, Futter-, Zuckerrüben,
„ „	4 623 t	„ Stärke-Traubenzucker,
„ „	681 465 t	„ Bau-, Bruch- und Werksteinen usw.,
„ „	46 574 t	„ Steinkohlenbriketts,
„ „	11 797 t	„ Steinkohlenkoks,
„ „	39 882 t	„ Tonwaren, Porzellan, Steingut,
„ „	7 753 t	„ Wolle,
„ „	7 319 t	„ Stückgütern (Sammelgütern),
„ „	33 058 t	„ Heu und Stroh.

Geflüßt wurde bei der Einfuhr nichts.

#### B. Bei der Ausfuhr aus Deutschland:

ein Weniger von	31 213 t	bei Braunkohlenbriketts,
„ „	77 966 t	„ Kalisalzen zum Düngen,
„ „	59 786 t	„ anderen künstlichen Düngemitteln,
„ „	59 539 t	„ Platten und Blechen aus Eisen,
„ „	45 142 t	„ Eisenbahnschwellen, eisernen,
„ „	21 687 t	„ eisernen Achsen und Bandagen,
„ „	16 409 t	„ Dampfkesseln, Maschinen, Maschinenteilen,
„ „	49 357 t	„ eisernen Röhren und Säulen,
„ „	68 990 t	„ Eisen- und Stahldraht,
„ „	45 261 t	„ Eisen- und Stahlwaren,
„ „	10 126 t	„ unedlen Metallen, Waren daraus,
„ „	62 051 t	„ Ton, Lehm usw.,
„ „	10 594 t	„ Fleisch und Speck, auch konserviert,
„ „	18 544 t	„ Glas und Glaswaren,
„ „	23 496 t	„ Holzzeugmasse, Strohmasse,
„ „	13 053 t	„ Lumpen,
„ „	15 116 t	„ Weizenmehl,
„ „	28 414 t	„ Ölen, Fetten, Tran und Talg,
„ „	24 287 t	„ Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
„ „	40 199 t	„ Papier und Pappe,
„ „	27 694 t	„ Steinkohlenteerölen, Naphthalin,
„ „	25 308 t	„ Soda aller Art,
„ „	40 336 t	„ gebrannten Steinen und Ziegeln,
„ „	28 775 t	„ Bau-, Bruch- und Werksteinen usw.,
„ „	61 569 t	„ Teer, Pech, Harz,
„ „	22 998 t	„ Tonwaren, Porzellan, Steingut,
„ „	15 555 t	„ Wein,
„ „	75 773 t	„ Farben,
„ „	65 819 t	„ sonstigen Gütern;



## 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 1915 hat sich der Bestand der Rheinflotte wie folgt geändert:

Jahr	Dampfschiffe	Schleppkähne und Segelschiffe		Im ganzen Rheinschiffe
		eiserne	hölzerne	
Bestand Ende November 1914 . . .	1745	8626	1318	11 689
Zugang bis Ende 1915 . . . . .	87	349	4	440
Abgang „ „ 1915 . . . . .	—	8	—	8
Bestand Ende 1915	1832	8967	1322	12 121
gegen „ 1914	1745	8626	1318	11 689
Mithin Ausgang 1915	87	341	4	432
{ mehr				
{ weniger	—	—	—	—

<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 war 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. Müser“ 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, „Kannengießerei III und IV“ mit gleichfalls 1400 Pferdestärken.

In Baden waren im Jahr 1915 im Betrieb:

a) Motorboote: bei Karlsruhe	—	(Von den bei Karlsruhe vor-
„ Rheinau	3	handenen 2 Motorbooten
„ Mannheim	12	war das eine von der Mili-
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:		tärbehörde beschlagnahmt,
bei Karlsruhe	1	das andere wegen Benzin-
„ Mannheim	3	mangels stillgelegt.)

Zusammen 19 gegenüber 27 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke waren 32 Motorboote mit rund 530 Pferdestärken vorhanden. Davon dienten 3 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 11 dem Ortspersonenverkehr und 15 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. Durch die infolge des Krieges erfolgte Beschlagnahme des Benzins war der Motorbootsverkehr im Berichtsjahr sehr beschränkt.

In der preußischen Stromstrecke waren 209 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3304,52 indizierten Pferdestärken, gegen 206 mit 3152,0 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:

4 dem Strompolizei- und Baudienst,
80 „ Fährdienst,
69 „ Ortspersonenverkehr,
7 anderen gewerblichen Zwecken,
42 dem Privatgebrauch,
7 sonstigen Zwecken.

Mit Beginn des Krieges sind davon 32 Motorboote in den Dienst der Heeresverwaltung eingestellt worden.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main . . . . .	21 Motorboote mit zusammen	341,6 Pferdestärken
2. Lahn . . . . .	12 „ „ „	110 „
3. Mosel . . . . .	9 „ „ „	102 „
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen	34 „ „ „	556,5 „
5. Schifffahrtsweg Cleve-Rhein	1 „ „ „	4,5 „

Zusammen 77 Motorboote mit zusammen 1114,6 Pferdestärken gegen 71 Motorboote mit 1037,6 Pferdestärken im Vorjahr.

Von diesen Motorbooten sind während des Krieges 1 an die Militärverwaltung übergegangen (1 Motorboot ist 1915 von der Militärverwaltung zurückgekauft worden).

Unter den Motorbooten, bei denen als Betriebsmaterial fast ausschließlich Benzin, bei wenigen Petroleum und Benzol, ganz vereinzelt Naphtha, Spiritus, Rohöl oder Gasöl benutzt wird, hat das stärkste einen Motor von 120 Pferdestärken (Rohölmotor).

Der Bestand der niederländischen Rheindampferflotte hat sich vermehrt um 40 Schleppdampfer und um 1 Motorgüterschiff und hat sich, soweit bekannt, vermindert um 3 Schleppdampfer. Ausgang 1915 betrug sonach der Bestand:

553 Schleppdampfer,
54 Güterdampfer,
11 Personendampfer (darunter 10 Raddampfer)
28 Motor-Güterschiffe
Zusammen 646 Dampfschiffe.

### 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:

Lfd. 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 . . . .	13	1805	1818	3075	—	3075	4 893
zu Tal . . . .	13	1795	1808	3113	—	3113	4 921
<b>Zus. Maximiliansau gegen 1914</b>	26	3600	3626	6188	—	6118	9 814
	131	5220	5351	7590	1	7591	12 942
<b>Speyer:</b>							
zu Berg . . . .	119	1656	1775	3323	—	3323	5 098
zu Tal . . . .	120	1650	1770	3307	—	3307	5 077
<b>Zusammen Speyer gegen 1914</b>	239	3306	3545	6630	—	6630	10 175
	225	4865	5090	8752	—	8752	13 842

Über den Verkehr auf den einzelnen Stromstrecken des preußischen Rheins ist folgendes zu berichten. Es durchfahren:

die Schiffbrücke zu	1915			1914		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz . . . . .	13 787	25 698	39 485	18 044	30 563	48 607
Cöln . . . . .	—	—	—	—	—	—
Wesel . . . . .	8 917	20 827	29 744	19 913	44 717	64 630

Die Schiffbrücke zu Cöln war bei Beginn der Mobilmachung als Kriegsbrücke in Linz aufgeschlagen worden. Seit 20. Dezember 1915 befindet sich die Brücke zur Aufbewahrung in der Brohler Hafentucht. 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 . . . . .	2655	11 132	13 787	25 598	100	25 698	39 485
Wesel . . . . .	723	8 194	8 917	18 904	1923	20 827	29 744

Der gesamte Schiffsverkehr ausschließlich der Flöße durch die Schiffbrücke bei Wesel in den letzten 14 Jahren betrug:

	Fahrzeuge insgesamt:		Darunter freifahrende Segelschiffe:	
	Anzahl	Prozentsatz	Anzahl	Prozentsatz
1915	29 744	6,5	1923	6,5
1914	64 630	3,4	2220	3,4
1913	90 147	3,2	2909	3,2
1912	84 647	3,2	2746	3,2
1911	82 921	3,2	2643	3,2
1910	82 639	3,6	2999	3,6
1909	80 585	4,1	3289	4,1
1908	67 880	5,0	3334	5,0
1907	78 078	4,7	3660	4,7
1906	72 309	5,3	3832	5,3
1905	64 308	6,3	4151	6,3
1904	65 868	6,8	4501	6,8
1903	62 477	9,0	5513	9,0
1902	53 272	9,9	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	1915	1914	1913	1912	1911	1910
Rheinschiffe . . . . .	4 777	9 547	13 851	15 407	13 686	13 590
Sonstige Flußschiffe . . . . .	2 283	2 329	2 769	2 797	3 213	3 151
Flußdampfschiffe . . . . .	9 415	16 631	22 558	22 239	20 264	18 844
Seeschiffe . . . . .	289	1 140	1 598	1 646	1 359	1 636
Zusammen	16 764	29 647	40 776	42 089	38 522	37 221
Durchschnittlich in 24 Stunden	46	81	112	115	105	102



### 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:

1915 zu Berg	11 567 Schiffe,	darunter für den Rhein-See-Verkehr	—
1915 „ Tal	11 966 „	„ „ „	—
<b>zusammen 1915</b>	<b>23 533 Schiffe,</b>	„ „ „	<b>—</b>

Die Zahl der ohne Ladung über die Grenze gegangenen Segelschiffe und Schleppkähne hat betragen:

im Jahr 1915: 7432 von insgesamt 21 517 Segelschiffen und Schleppkähnen.

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

- 17 666 = 75,0 % die niederländische Flagge,
- 5 571 = 23,7 % „ Flagge deutscher Staaten,
- 231 = 1,0 % „ belgische Flagge,
- = 0,0 % „ britische Flagge,
- 65 = 0,3 % 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	. . . 11 610 Schiffe,	gegen 25 767 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal	. . . 12 050 „	„ „ 26 148 „ „ „
<b>Zusammen</b>	<b>23 660 Schiffe,</b>	<b>gegen 51 915 Schiffe im Vorjahr.</b>

Von den 23 660 Schiffen führten:

- 17 294 = 73,1 % die niederländische Flagge,
- 5 194 = 21,95 % „ Flagge deutscher Staaten,
- 1 072 = 4,53 % „ belgische Flagge,
- 100 = 0,42 % andere Flaggen.

Ort	1915	1914	1913	1912	1911	1910	1909	1908	1907	1906	1905	1904	1903	1902	1901	1900
1. Duisburg	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
2. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
3. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
4. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
6. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
7. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
8. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
9. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
11. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
12. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
13. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
14. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
16. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
17. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
18. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
19. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
21. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
22. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
23. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
24. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
26. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
27. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
28. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
29. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
31. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
32. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
33. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
34. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
36. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
37. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
38. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
39. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
41. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
42. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
43. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
44. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
46. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
47. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
48. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
49. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
51. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
52. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
53. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
54. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
56. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
57. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
58. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
59. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
61. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666	17666
62. Duisburg-Ruhrort	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571	5571
63. Duisburg-Ruhrort	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
64. Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65. Duisburg-Ruhrort	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
66. Duisburg-Ruhrort	17666	17666	17666	17666	1											

## 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, hat im Jahr 1915 infolge des Krieges nicht stattgefunden. Im Jahr 1914 wurde der Verkehr 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	Größte 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	Heimats-hafen	Unter-scheidungs-signal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde-stärken	Größte Trag-fähigkeit auf dem Rhein <sup>1)</sup>	Bemerkungen
					cbm	Re-gister-tonns			
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. E. 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 1915 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“.

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 „

3. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei „F. Schichau“ zu Elbing fuhr bis zum Kriegsausbruch mit 4 Dampfern, „Elbing I, II, VIII und IX“.

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 betrug 5 bis 10 Tage und richtete sich jeweils nach der Jahreszeit und nach den für die Zwischenstationen vorhandenen Güterladungen.

5. Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefen-Fabrikation, vormals „Gebr. Sinner“ in Karlsruhe-Grünwinkel (Baden).

Diese vermittelte mit dem Rhein-See-Tankdampfer „Karlsruhe“ hauptsächlich den Transport von Branntwein und Stückgütern von Stettin nach Düsseldorf mit etwa 6 Wochen Zwischenraum.

## 3. Der Rhein-See-Schleppverkehr.

Neben den vorgenannten Gesellschaften wurde bis zum Kriegsausbruch unmittelbarer Rhein-See-Verkehr mittels Schleppkähnen (Seeleichtern) betrieben. Für das Berichtsjahr liegen keine Mitteilungen über diesen Verkehr vor.

### 4. Der Rhein-See-Segelverkehr.

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 gezählt, mit einer Tragfähigkeit zwischen 1900 t und 150 t.

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.

Der Tiefgang dieser Rhein-See-Segelschiffe betrug 2,05 m bis 2,20 m.

Jahr		Anzahl		Tonnage	
1914	32	1010	1010	1010	1010
1913	32	1010	1010	1010	1010
1912	32	1010	1010	1010	1010
1911	32	1010	1010	1010	1010
1910	32	1010	1010	1010	1010

Die Rhein-See-Segelschiffe sind in der Regel als kleine Kähne oder Segler gebaut, die für den Transport von Mineralwasser auf dem Rhein geeignet sind. Die meisten dieser Schiffe sind in der Gegend von Cöln und Remagen stationiert. Die Anzahl dieser Schiffe ist in den letzten Jahren etwas zurückgegangen, was auf die Konkurrenz durch größere Dampfer zurückzuführen ist.

Die Rhein-See-Segelschiffe sind in der Regel als kleine Kähne oder Segler gebaut, die für den Transport von Mineralwasser auf dem Rhein geeignet sind. Die meisten dieser Schiffe sind in der Gegend von Cöln und Remagen stationiert. Die Anzahl dieser Schiffe ist in den letzten Jahren etwas zurückgegangen, was auf die Konkurrenz durch größere Dampfer zurückzuführen ist.

## 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								
1915	299 348	229 857	529 205								
1914	407 199	217 216	624 415								
Mithin 1915	<table border="0"> <tr> <td>{ mehr</td> <td>—</td> <td>12 641</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>{ weniger</td> <td>107 851</td> <td>—</td> <td>95 210</td> </tr> </table>	{ mehr	—	12 641	—	{ weniger	107 851	—	95 210		
{ mehr	—	12 641	—								
{ weniger	107 851	—	95 210								

Der Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 26,5 % ab-, in der Abfuhr um 5,8 % zu-, im ganzen um 15,2 % abgenommen; gegen 15,1 %, 19,1 % und 16,5 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen von 529 205 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 2232 t vom Rhein her und 166 655 t nach dem Rhein hin, also zusammen . . . . . 168 887 t so ergibt sich als **Gesamtfloßverkehr auf dem Rhein 698 092 t**

Gegen das Vorjahr mit zusammen 884 864 t bedeutet dies eine Abnahme von 186 772 t oder 21,1 %, gegen 12,3 % 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.

Wie im Vorjahr hat auch im Berichtsjahr weder auf der Rheinstrecke von Basel bis Mannheim noch in den Häfen zu Straßburg, Kehl, Lauterburg und Karlsruhe 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			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Floßhafen u. sonstigen Hafenteilungen										
1915	70	—	—	—	12 612	11	—	12 623	—	
gegen 1914	62	—	—	—	14 049	—	—	14 049	—	
Mithin 1915	mehr	10	—	—	—	11	—	—	—	
	weniger	—	—	—	1 437	—	—	1 426	—	
b) Abgang (Rhein) im Floßhafen:										
1915	31	996	—	—	14 198	29	—	15 223	—	
gegen 1914	10	—	—	—	4 993	12	—	5 005	—	
Mithin 1915	mehr	21	996	—	9 205	17	—	10 218	—	
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	

Über den Verkehr nach dem Erfelder Altrhein und Stockstadt liegen für das Berichtsjahr keine Angaben vor.

Über die Anzahl und den Bestand der im Berichtsjahr bei der Floßuntersuchungsstelle Mainz untersuchten, aus dem Hafengebiet Mainz-Mombach und Mainz-Kastel abgegangenen Flöße gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

Monat	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
Januar	—	—	—	Anderes Nutzholz	—	—	Anderes Nutzholz	—	—	Scheite werden
Februar	4	—	—	—	3 835 <sub>s</sub>	24 <sub>s</sub>	—	3 860 <sub>r</sub>	—	auf den hiesigen Rhein-
März	10	—	—	—	7 969 <sub>s</sub>	58 <sub>s</sub>	—	8 028 <sub>s</sub>	—	flößen nicht
April	9	—	—	—	4 917 <sub>r</sub>	29 <sub>r</sub>	—	4 947	—	befördert, da-
Mai	14	184	—	—	9 705 <sub>s</sub>	52 <sub>r</sub>	—	9 941 <sub>s</sub>	—	gegen ande-
Juni	17	—	—	—	11 361 <sub>t</sub>	59 <sub>r</sub>	9	11 429 <sub>r</sub>	—	res Nutzholz,
Juli	17	780	—	—	14 063 <sub>a</sub>	83 <sub>r</sub>	—	14 927 <sub>i</sub>	—	und zwar
August	17	231 <sub>z</sub>	—	—	15 685 <sub>r</sub>	82 <sub>s</sub>	—	15 999 <sub>z</sub>	—	hauptsächlich
September	17	207 <sub>z</sub>	—	—	16 068	103 <sub>s</sub>	—	16 379	—	Stangen.
Oktober	14	—	—	—	13 546 <sub>z</sub>	79 <sub>s</sub>	—	13 626	—	
November	15	18 <sub>a</sub>	—	—	14 209 <sub>s</sub>	83 <sub>a</sub>	—	14 311 <sub>s</sub>	—	
Dezember	5	—	—	225 <sub>t</sub>	5 166	41 <sub>a</sub>	18	5 451	—	
Zusammen 1915	139	1420 <sub>s</sub>	—	225 <sub>s</sub>	116 529	699 <sub>z</sub>	27	118 901 <sub>r</sub>	—	
gegen 1914	136	480	—	—	123 223 <sub>s</sub>	695 <sub>z</sub>	19 <sub>z</sub>	124 418 <sub>z</sub>	—	
Mithin 1915	mehr	3	940 <sub>s</sub>	—	225 <sub>s</sub>	—	3 <sub>s</sub>	—	—	
	weniger	—	—	—	6 694 <sub>s</sub>	—	—	5 516 <sub>z</sub>	—	

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			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Ankunft . .	848	1158	12	—	142 160	1446	—	144 776	—	gegen 224 168 t im Vorjahr.
b) Abgang . .	184	1505	—	—	160 333	287	—	162 125	—	gegen 178 905 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	F l ö ß e		Zahl	Gewicht t
			besteht nicht mehr nicht gezählt			
1915	172	160 781			81	82 617
1914	192	183 432			63	45 043
Mithin 1915	{ mehr weniger	— 20	— 22 651		18	37 574

Bei Coblenz wurden sämtliche 172 Flöße von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 172 Flößen hatte das größte ein Gewicht von 2472 t, das kleinste ein Gewicht von 180 t. Unter den 172 Flößen hatten:

131 Flöße (große) ein Gewicht über 750 t,

41 „ (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
1915	— <sup>1)</sup>	— <sup>1)</sup>	67	60 006	67	60 006
1914	—	—	42	23 386	42	23 386
Mithin 1915	{ mehr weniger	— —	25	36 620	25	36 620

Die Einfuhr an Floßholz hat sonach um 0,0%, die Ausfuhr um 141,8% und der gesamte Grenzverkehr mit Floßholz um 141,8% zugenommen.

<sup>1)</sup> Von der niederländischen Rheinstrecke nach dem deutschen Rhein, beziehungsweise dem Spoy-Kanal gingen 4 Flöße mit zusammen 2232 t, die an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben wurden, gegen 1 Floß mit 590 t im Vorjahr. (Vgl. Beilage Vb.)

## 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,	„	Fähre bei Güls,
7. Spoy-Kanal	„	Keeken

geben die Beilagen II<sup>b</sup>, III<sup>c</sup>, IV<sup>c</sup>, V<sup>b</sup> und VI<sup>b</sup>.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1915	1914	
von dem Rhein her	1 485 326 t	1 964 469 <sub>6</sub> t,	mithin 1915 weniger 479 143 <sub>6</sub> t
nach dem Rhein hin	657 362 t	1 021 536 <sub>5</sub> t,	„ „ „ 364 174 <sub>5</sub> t
Zusammen	2 142 688 t	2 986 006 t,	mithin 1915 weniger 843 318 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 24,4 %, nach dem Rhein hin um 35,7 %, im ganzen somit um 28,3 % abgenommen, gegen 30,7 %, 28,5 % und 30,0 % Abnahme im Vorjahr.

Von und nach dem **Hüniger Kanal**, dem **Breisacher Kanal**, der **Kinzig** und der **Murg** hat auch im Berichtsjahr, wie in den Vorjahren, kein Verkehr stattgefunden.

Über den Verkehr der obigen 7 deutschen sowie 5 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanäle 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 . .	9	116	125	24 814	2 031	—	—	) Kiesnachen von 11 t Ladung haben im Berichtsjahr nicht verkehrt. ) Hierunter 272 Kiesnachen mit je 11 t Tragfähigkeit.
nach dem Rhein hin . .	118	9	127	25 553	20 928	—	—	
1915 zusammen	127	125	252 <sup>1)</sup>	50 367	22 959	—	—	
1914 „	216	199	415 <sup>2)</sup>	34 549	17 438	—	—	
1915 { mehr	—	—	—	15 818	5 521	—	—	
{ weniger	89	74	163	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach, infolge Wegfall des Nachenverkehrs, um 39,3 % abgenommen; der Güterverkehr hat um 31,6 % zugenommen.

Bezüglich der in Straßburg auf dem Rhein angekommenen (11) und von Straßburg nach dem Rhein abgegangenen Kanalschiffe (18) siehe die Fußnoten zu Abschnitt V B, Hafen Straßburg (Seite 110).

Die Verkehrszunahme ist hauptsächlich auf den bedeutend größeren Bezug von Vogesen-sandsteinen für die Rheinregulierung (11 204 t mehr) zurückzuführen; dagegen ist der Verkehr von Frankreich über Gerden (Lagarde) nach dem Rhein (im Vorjahre 3981 t) infolge des Krieges ganz ausgefallen.

Von dem Rhein kamen in 1915 (in 1914) hauptsächlich: 1773 t (270 t) Steinkohlen. Verbrauchs-zucker gelangte im Berichtsjahr nicht zur Verfrachtung (1914: 2199 t).

Nach dem Rhein gingen in 1915 (in 1914) insbesondere 18 144 t (7050 t) Bruchsteine und 2602 t (2152 t) Steinkohlen.

Zu diesem Verkehr tritt der in den Beilagen II a, III a und IV a verzeichnete Verkehr zwischen dem Hafenplatz Straßburg und dem Rhein mit 747 005 t in der Zufuhr und 154 934 t in der Abfuhr hinzu. (Vgl. S. 60, Hafen zu Straßburg.)

## 2. Neckar.

Anschreibestelle: Mannheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	64	—	64	13 652	12 299	—	—	
nach dem Rhein hin . .	292	—	292	54 620	52 158	7	1518	
1915 zusammen	356	—	356	68 272	64 457	7	1518	
1914 „	703	—	703	128 433	120 140	27	5764	
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	347	—	347	60 161	55 683	20	4246	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 49,3 %, der Güterverkehr um 46,3 % und der Floß-verkehr um 73,6 % abgenommen.

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	%
1915	1512	582	108 495	47 042	80s	43,4
1914	2283	861	151 945	96 286	111s	64,4
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	571	279	43 450	49 244	31	21

Das am 31. Dezember 1915 abgeschlossene Geschäftsjahr war das ungünstigste seit Bestehen der Gesellschaft. Infolge der Unterbindung der Einfuhr über See fehlte es an Bergladungen gerade hinsichtlich der wertvollen Güter, Stückgüter, Ölsaaten usw. Es mußten daher 3 Schleppdampfer vollständig außer Dienst gestellt werden; mit den übrigen 4 Dampfern hatte man fast ausschließlich leere Fahrzeuge für die Salztransporte zu Tal und für die Kohlentransporte zu Berg zu befördern.

Dazu kommt, daß infolge des außerordentlich niederen Wasserstandes in den Monaten Juli bis November der Betrieb an 66 Tagen vollständig eingestellt werden mußte, während im Januar an 6 und im Dezember an 5 Tagen wegen Hochwassers nicht gefahren werden konnte.

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 318 gegen 448 in 1914.

Die Kettendampfer legten zusammen 35719 Bergkilometer zurück mit 1512 leeren und 582 beladenen Fahrzeugen, gegen 2283 leere und 861 beladene Fahrzeuge im Vorjahr.

Die 2094 leeren und beladenen Schiffe legten 177294 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 84,7 km gegen 78,1 km im Vorjahr. Die 582 beladenen Fahrzeuge enthielten 47042 t Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 80,8 t gegen 111,8 t im Jahr 1914.

Sämtliche beladene Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 108495 t und fuhren daher mit einer Ladung von 43,4 v. H. gegen 63,4 v. H. im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 5043770 Tonnenkilometer gegen 10595205 Tonnenkilometer im Jahr 1914.

### 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 . .	46	—	46	3 349	3 349	—	—	
nach dem Rhein hin . .	—	46	46	3 349	—	—	—	
1915 zusammen	46	46	92	6 698	3 349	—	—	
1914	248	234	482	40 924	20 817	—	—	
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	202	188	390	34 226	17 468	—	—	

Die Zufuhr hat betragen 3349 t gegen 18539 t im Vorjahr, sonach weniger 15190 t.

Die Abfuhr hat betragen 0 t gegen 2278 t im Vorjahr, sonach weniger 2278 t.

Der Gesamtverkehr beläuft sich auf 3349 t gegen 20817 t, sonach weniger 17468 t oder 84 %.

Angefahren wurden 3184 t Kies und 165 t Backsteine.

Abgefahren wurde nichts.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 46 gegen 233 im Vorjahre, sonach weniger 187.

Abgegangen sind keine beladenen Fahrzeuge gegen 15 im Vorjahr, sonach weniger 15.

Flöße sind weder angekommen noch abgegangen.

### 4. Main.

Schiffs- und Güterverkehr. Der Schiffsverkehr auf dem Main hat auch im zweiten Kriegsjahr 1915 wesentlich abgenommen; es findet dies seine Erklärung in der verminderten Einfuhr und in den durch die Verhältnisse bedingten Beschränkungen der Schifffahrt. Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der kanalisiertem 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 . .	3227	8200 <sup>1)</sup>	6 427	2 115 577	1 432 434	—	—	1) In diesen Summen sind Personen- und Schleppboote einbegriffen. Kettenboote kamen nicht vor.
nach dem Rhein hin . .	1516	4874	6 390	2 099 142	393 348	945	165 137	
1915 zusammen	4743	8074	12 817	4 214 719	1 825 782	945	165 137	
1914	5948	9580	15 528	5 026 873	2 477 683	1423	254 095	
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	1205	1506	2 711	812 154	651 901	478	88 958	



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	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
				t	t	t	t	t	t
1915	631	442	1073	376 480	188 195	564 675	281 864	132 928	414 792
1914	640	451	1091	371 288	187 500	558 788	301 495	129 233	430 728
Mithin 1915									
{ mehr	—	—	—	5 192	695	5 887	—	3 695	—
{ weniger	9	9	18	—	—	—	19 631	—	15 936

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 1,7 %, der Tragfähigkeit nach eine Zunahme um 1,1 % und der Ladung nach eine Abnahme um 3,7 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 5 zu Berg und 18 zu Tal, das sind 14 und 1 weniger als im Vorjahr.

Floßverkehr: Der Floßverkehr zeigt gegen das Vorjahr eine wesentliche Abnahme sowohl in Weichholz als auch 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 (Weißflöße)			Hartes Holz (Holländerflöße)		
	Offenbach	Frankfurt	Kostheim	Offenbach	Frankfurt	Kostheim
	t	t	t	t	t	t
1915	165 771	165 254	164 081	1088	1088	1056
1914	254 398	254 024	249 867	4324	4524	4228
Mithin 1915						
{ mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	88 627	88 770	85 786	3236	3436	3172
in Prozenten	34,8	34,9	34,3	74,8	76,9	75

Eine größere Zahl von Flößen nahm Dampfer zum Schleppen in Anspruch, hauptsächlich um die Beförderung zu beschleunigen. Es wurden mit Dampfer geschleppt:

Durch die Haltungen:

J a h r	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen
1915	86	420	114	554	111	558
1914	—	—	23	101	23	103
Mithin 1915						
{ mehr	86	420	91	453	88	455
{ weniger	—	—	—	—	—	—

Die größere Zahl der geschleppten Flöße betraf Lieferungen für die Heeresverwaltung.

Verkehrsstörungen. Im Berichtsjahr sind Verkehrsstörungen nicht vorgekommen. Der Stau im ganzen kanalisierten Main war im ganzen an 30 Tagen abgelassen, davon an 26 Tagen wegen Hochwasser und an 4 Tagen wegen Eisbildung.

Unterhaltung der Fahrstraße. Zur Erhaltung der vorgeschriebenen Fahrtiefe waren auf der kanalisierten Mainstrecke umfangreiche Baggerungen oder Räumungsarbeiten nicht erforderlich.

Schlamm- und Sandablagerungen in den Schleusen und Kanälen und Kiesablagerungen bei Offenbach und unterhalb des Unterkanals Flörsheim sowie unterhalb des Kostheimer Unterkanals und der Straßenbrücke daselbst wurden von Unternehmern ausgeführt.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle haben sich im Jahr 1915 nicht ereignet.

Schiffahrtspolizei. Gesetzeswidrigkeiten hinsichtlich der Schiffsdampfkessel haben sich bei den vorgenommenen außerordentlichen Fahrtrevisionen keine ergeben.

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem kanalisiertem Main, welche eine Bestrafung erforderlich machten, kamen in 10 Fällen vor, die zum Teil im Verwaltungsweg, zum Teil durch richterliche Entscheidung ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes. Die Abbruchsarbeiten an der „Alten Mainbrücke“ und die Arbeiten zur Erbauung der neuen „Kaiserbrücke“ sind in 1915 weitergeführt worden.

Naturgemäß konnten durch die Zeitverhältnisse die Arbeiten nicht die gewünschte Förderung finden, auch mehrere Hochwasserwellen bereiteten den Arbeiten Schwierigkeiten. Nach dem Abbruch der alten Pfeiler im Müllermain wurden die drei nördlichen Pfeiler im Hauptstromarm beseitigt.

Im sogenannten Müllermain längs Sachsenhausen wurde der Landpfeiler im Fundament fertiggestellt, auch der Ausbau des Ufers daselbst und der Inselmauern anslagsgemäß ausgeführt.

Auf der Frankfurter Seite westlich der Kaiserbrücke ist die Tiefkaimauer vollendet, die Tiefkaimauer östlich der Kaiserbrücke, welche 1915 in Angriff genommen wurde, auf eine Länge von 60 m bis 1 m unter Stau hergestellt.

Die Fundierung des neuen Pfeilers 1 ist bis auf Flußsohle (+ 88,55) ausgeführt.

Die Schiffahrt wurde während der Bauzeit durch den sogenannten Kreuzbogen und die Öffnung für die Talfahrt geleitet.

Zur Überwindung der bei Hochwasser und niedergelegten Wehren starken Strömung bedurfte es besonderer Schleppkraft, diese wurde vertragsmäßig von der den Bau ausführenden Firma gestellt.

Auf der Notbrücke und oberhalb der Deutschherrnbrücke eingerichteter Wahrschaudienst regelt den Verkehr. Die beiden Stellen sind telephonisch miteinander verbunden. Schiffsunfälle sind im Berichtsjahr nicht vorgekommen.

Die 1914 begonnenen Arbeiten zur Erbauung einer zweiten Schiffahrtsschleuse bei Kostheim wurden fortgesetzt. Auch diese Bauarbeiten erfuhren durch die Kriegsverhältnisse und durch Hochwasser mancherlei Beschränkung.

Die Rammarbeiten für die Umschließungsspundwände des Unterhauptes sind nunmehr beendet und ist mit der Ausschachtung der Baugrube begonnen, ebenso mit der Abpflasterung des Vorkopfes zwischen dem alten und neuen Schleusenunterhaupt.

Die Baggerarbeiten im Unterkanal sind bis auf einen zur Sicherung der Baugrube des Unterhauptes stehen bleibenden Erdkern fertiggestellt.

Die Böschungsbefestigung und die Abpflasterung des Leinpfad im Unterkanal sowie die Deichbauten sind beendet.

Die profilmäßige Herstellung der Fahrrinne und der Böschungen des Oberkanals gehen der Vollendung entgegen.

Das neue Schleusenmeisterdienstgehöft mit Stall, Magazin- und Werkstättegebäude ist fertiggestellt und seit 1. Dezember bewohnt bzw. in Benutzung genommen.

Nachrichtlich wird noch bezüglich der Arbeiten zur Fortführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg hinzugefügt, daß sowohl die von Preußen wie von Bayern auszufüh-

renden Stauanlagen überall in der Ausführung begriffen sind und trotz der schwierigen Arbeiterverhältnisse einen befriedigenden Fortgang aufweisen. Es ist damit zu rechnen, daß die Schleusen Mainkur, Kesselstadt im Sommer 1916, die übrigen Schleusen 1917 in Benutzung genommen werden, wodurch erreicht wird, daß die Schifffahrt keine Behinderung durch die Wehrbauten erleidet.

**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
1915	202 086	17 501 $\frac{1}{2}$	219 587 $\frac{1}{2}$
1914	208 469 $\frac{1}{2}$	7 132	215 601 $\frac{1}{2}$
Mithin 1915	{ mehr weniger	— 6 383 $\frac{1}{2}$	— 3 986

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,6 % ab-, in der Abfuhr um 145,4 % zu- und im ganzen um 1,8 % zugenommen. Die Abnahme in der Zufuhr zu Berg erstreckt sich hauptsächlich auf Sand, Kies und Steine, während für die Zunahme in der Abfuhr zu Tal hauptsächlich Grubenholz, Steinkohlen, Hafer, Koks und Petroleum in Betracht kommen.

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
1915	752 507	201 986	954 493
1914	1 098 420	248 101	1 346 521
Mithin 1915	{ mehr weniger	— 46 115	— 392 028

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,5 %, in der Abfuhr um 18,6 %, im ganzen um 29,1 % abgenommen.

Die Abnahme bei der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Güter: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 4 728 t), Chemikalien und Drogen (— 8 248 t), Phosphorsaurer Kalk (— 5 325 t), Roheisen aller Art (— 9 349 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 3 340 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 95 567 t), Weizen und Spelz (— 59 548 t), Hafer (— 4 590 t), Gerste (— 7 844 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 3 035 t), Mais (Kukuruz) (— 8 984 t), Holz (— 31 007 t), Weizenmehl (— 41 010 t), Roggenmehl (— 11 720 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 8 227 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 3 334 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 12 955 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3 050 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 7 498 t), Teer, Pech, Harz (— 5 246 t), Verbrauchszucker (— 3 550 t), sonstige Güter (— 10 527 t); zugenommen haben dagegen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 1 445 t), Braunkohlen, rohe (+ 738 t), Braunkohlenbriketts (+ 5 192 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 402 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 696 t), Stärke-Traubenzucker (+ 987 t), Steinkohlen (+ 18 820 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 5 418 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 2 617 t), Chemikalien und Drogen (— 4 240 t), Kalisalze zum Düngen (— 8 926 t), Ton, Lehm usw. (— 5 422 t), Weizen und Spelz (— 2 393 t), Gerste (— 11 874 t), Malz (— 2 673 t), Weizenmehl (— 6 419 t), Papier und Pappe (— 3 175 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3 306 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 18 946 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 6 283 t), Farben (— 6 836 t), sonstige Güter (— 5 116 t); zugenom-

men haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 6403 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 8368 t), Schwefelkies (+ 352 t), andere Erze (+ 567 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 996 t), Hafer (+ 5857 t), Holz (+ 34917 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 342 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1848 t), Steinkohlenkoks (+ 699 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 1787 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 . . . . .	1	29	10 535	10 047	4	57	42 334	33 900	
„ „ „ Frankfurt . . . . .	25	148	46 202	33 746	11	104	77 847	56 063	
„ „ „ Griesheim . . . . .	2	5	2 205	1 605	3	8	9 575	7 749	
„ „ „ Höchst . . . . .	—	3	825	815	1	17	16 845	13 162	
„ „ „ Okriftel u. Kelsterbach	—	4	1 190	1 065	1	3	1 947	1 390	
„ „ „ Rüsselsheim und Flörsheim . . . . .	3	9	2 812	1 950	—	5	3 357	2 952	
„ Zwischenstationen nach Frankfurt .	4	5	1 410	900	3	6	4 422	2 556	
„ Frankfurt nach Offenbach u. Mainkur	4	8	4 407	1 497	3	2	3 833	1 925	
Summe	39	211	69 586	51 625	26	204	120 160	119 697	
zu Tal									
Von Offenbach	nach Mainz	9	9	4 832	2 680	19	1	13 832	695
„ Frankfurt	„ „	37	45	21 081	12 902	95	31	96 733	15 790
„ Griesheim	„ „	—	—	—	—	8	5	11 349	3 518
„ Höchst	„ „	3	—	640	—	15	1	14 235	600
„ Kelsterbach u. Okriftel	„ „	2	1	1 832	300	1	—	355	—
„ Rüsselsheim u. Flörsheim	„ „	5	3	1 395	310	5	—	3 161	—
„ Mainkur	„ „	2	17	6 415	5 355	2	2	3 550	1 050
Summe		58	75	36 195	21 547	145	40	143 215	21 653

### 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 . . . . .	25	83	108	11 133	4 253	—	—	
nach dem Rhein hin . . . . .	81	27	108	11 148	6 407	—	—	
1915 zusammen	106	110	216	22 281	10 660	—	—	
1914	141	148	289	27 876	12 152	—	—	
Mithin 1915 { mehr weniger	35	38	73	5 595	1 492	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 25,3 %, der Güterverkehr um 12,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 1054), Steinkohlen (+ 206 t); abgenommen dagegen: Erde, Kies, Sand (— 584 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2475 t), Pflastersteine aller Art (— 188 t); zugenommen haben: Rundholz zu Zellstoff (+ 89 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 133 t), sonstige Güter (+ 272 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>	—	74	74	17 646	—	—	—	<sup>1)</sup> Schiffe ohne eigene Triebkraft.
nach dem Rhein hin <sup>1)</sup>	82	3	85	22 159	17 866	—	—	
1915 zusammen	82	77	159	39 805	17 866	—	—	
1914	95	103	198	54 198	24 571	—	—	
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	—	—	
	13	26	39	14 393	6 705	—	—	

Der Verkehr — ausschließlich Verkehr nach dem Rhein hin — hat sonach um 27,3 % 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		
1915	340	—	340	—	124	124	464
1914	574	—	574	—	469	469	1043
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	234	—	234	—	345	345	579

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 40,8 %, in der Abfuhr um 73,6 %, im ganzen um 55,5 % 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	
1915	206	7	213	42 281	28 728	4	2232	
1914	405	—	405	72 258	52 755	1	590	
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	3	1642	
	199	—	192	29 977	24 027	—	—	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 47,4 %, in der Ladung um 45,5 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 278,3 % zugenommen.

Die Abnahme erstreckt sich hauptsächlich auf Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 555 t), Zement (— 1425 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1153 t), Weizen und Spelz (— 355 t), Roggen (— 274 t), Hafer (— 302 t), Gerste (— 2223 t), Mais (Kukuruz) (— 1196 t), Lein- und Ölsamen (— 15 085 t), Holz (— 311 t), Kartoffeln (— 618 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 906 t), Alabaster, Marmor usw. (— 383 t), Pflastersteine aller Art (— 1881 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1632 t), Steinkohlen (— 215 t), Umschließungen, gebraucht (— 280 t); zugenommen haben: Öle, Fette, Tran und Talg (+ 6617 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 116 t), sonstige Güter (+ 394 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 . . . . .	3490	2828	6 318	823 600	479 975	—	—	
zu Tal . . . . .	5517	1284	6 801	845 480	691 495	50	20 610	
1915 zusammen	9007	4112	13 119	1 669 080	1 171 470	50	20 610	
1914 ..	9641	4554	14 195	1 647 465	1 155 975	12	2 192	
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	21 615	15 495	38	18 418	
{ weniger	634	442	1 076	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 7,6 % abgenommen und der Ladung nach um 1,3 % zugenommen.

## 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 . . . . .	1517	1001	2518	377 153	275 805	—	—	
von der Waal nach der Maas . . . . .	1168	669	1837	220 213	153 236	—	—	
1915 zusammen	2685	1670	4355	597 366	429 041	—	—	
1914 ..	4513	1469	5982	1 244 953	1 018 831	—	—	
Mithin 1915 { mehr	—	201	—	—	—	—	—	
{ weniger	1828	—	1627	647 587	589 790	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 52 % 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 . . . . .	3285	1259	4544	320 876	272 267	3	45	*) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	2904	1886	4790	339 237	214 729	—	—	
1915 zusammen	6189	3145	9334	660 113	486 996	3	45	
1914 ..	5820	2961	8781	658 829	463 152	7	105	
Mithin 1915 { mehr	369	184	553	1 284	23 844	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	4	60	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 6,3 %, der Tragfähigkeit nach um 0,2 % der Ladung nach um 5,1 % zugenommen und der Floßverkehr um 57,1 % abgenommen.

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 . . . .	6 984	2445	9 429	1 542 902	1 444 551	15	225	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck . . . .	4 038	3672	7 710	941 517	388 125	85	1275	
1915 zusammen	11 022	6117	17 139	2 484 419	1 832 676	100	1500	
1914 ..	10 626	5790	16 416	2 386 460	1 779 017	182	2730	
Mithin 1915	{ mehr	396	327	723	97 959	—	—	
	{ weniger	—	—	—	—	82	1230	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 4,4 %, der Tragfähigkeit nach um 4,1 %, der Ladung nach um 3 % zugenommen und der Floßverkehr um 45 % abgenommen.

### 11. Merwede-Kanal.

Auf diesem Kanal, der eine direkte Verbindung von dem Leck bei Vreeswijk mit Amsterdam bildet, passierten die Königinnen-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 . . . .			25 153	5 102 942		115	56 296	
in der Richtung von Amsterdam . . . .			26 584	5 092 202		26	14 256	
1915 zusammen			51 737	10 195 144		141	70 552	
1914 ..			49 575	9 793 704		77	48 086	
Mithin 1915	{ mehr		2 162	401 440		64	22 466	
	{ weniger		—	—		—	—	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 4 % und der Floßverkehr um 46,5 % zugenommen.

### 12. Keulsche 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 . . . . .	10 048	2 769	12 817	653 016	623 321	3	100	
nach dem Leck . . . .	2 488	10 883	13 371	648 228	114 054	3	64	
1915 zusammen	12 536	13 652	26 188	1 301 244	737 375	6	164	
1914 ..	7 208	12 718	24 926	1 357 959	548 463	4	96	
Mithin 1915	{ mehr	5 328	934	1 262	188 912	2	68	
	{ weniger	—	—	56 715	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 5 % zu-, der Tragfähigkeit nach um 4,2 % abgenommen und der Ladung nach um 34 % zugenommen. Der Floßverkehr hat um 71 % zugenommen.

## IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1915 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 1915 verglichen mit dem Jahr 1914 betrug:										
1915	1131	1 037 561	645	341 554	1 379 115	914	547 692	546	62 310	610 002
1914	2464	1 922 265	246	195 339	2 117 574	1594	793 803	266	59 815	853 618
Mithin 1915	{ mehr		399	146 215	—	{ weniger		280	2 495	—
	1333	884 704	—	—	738 459	680	246 111	—	—	243 616
2. Der Verkehr der vereinigten Mannheimer Lagerhausgesellschaft, der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1915 verglichen mit dem Jahr 1914 betrug:										
1915	1042	571 722	—	—	571 722	159	50 881	—	—	50 881
1914	1151	879 229	—	—	879 229	417	161 337	—	—	161 337
Mithin 1915	{ mehr		—	—	—	{ weniger		—	—	—
	109	307 507	—	—	307 507	258	110 456	—	—	110 456
3. Der Verkehr der Gesellschaft August und Emil Nieten in Karlsruhe, Spedition und Schiffahrt, betrug:										
1915	33	17 847	60	41 505	59 352	60	34 318	176	102 274	136 592
1914	74	45 695	—	—	45 695	217	134 640	—	—	134 640
Mithin 1915	{ mehr		60	41 505	13 657	{ weniger		176	102 274	1 952
	41	27 848	—	—	—	157	100 322	—	—	—

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:										
1915	199	103 398	—	—	103 398	100	16 818	—	—	16 818
1914	289	150 099	—	—	150 099	166	17 914	—	—	17 914
Mithin 1915	{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	90	46 701	—	46 701	66	1 096	—	—	1 096
5. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahr 1915 verglichen mit dem Jahr 1914 betrug:										
1915	176	113 488	12	5138	118 626	79	48 035	—	—	48 035
1914	442	370 506	—	—	370 506	268	171 386	—	—	171 386
Mithin 1915	{ mehr	—	12	5138	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	266	257 018	—	251 880	189	123 351	—	—	123 351
6. Der Verkehr der Speditionsgesellschaft Rhenania G. m. b. H. im Jahr 1915 verglichen mit dem Jahr 1914 betrug:										
1915	194	187 318	—	—	187 318	121	95 430	—	—	95 430
1914	347	344 489	6	4350	348 839	51	42 262	—	—	42 262
Mithin 1915	{ mehr	—	—	—	—	70	53 168	—	—	53 168
	{ weniger	153	157 171	6	4350	—	—	—	—	—

Nach hessischen Mitteilungen:

7. Die Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft, Filiale Mainz, hat ihren Auslandsverkehr für die Kriegsdauer eingestellt.

Nach preußischen Mitteilungen haben die nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrtsgesellschaften Angaben über ihren Geschäftsbetrieb gemacht, welche getrennt nach Schleppgüterverkehr, Güterdampferverkehr und Personenverkehr zusammengestellt sind.

#### Schleppgüterverkehr.

8. Die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft, Abteilung Schiffahrt, in Duisburg-Ruhrort hatte im Berichtsjahr 10 Räderdampfer, 2 Schraubenboote und 69 eigene Kähne im Betrieb und beförderte zu Berg mit eigener Schleppkraft:

616 242 t in eigenen Kähnen,

320 870 t in fremden Kähnen,

zusammen 937 112 t in 1915

gegen 992 807 t in 1914

mithin 1915 weniger 55 695 t.

9. Die Reederei T. Schürmann Söhne in Duisburg-Ruhrort hatte 4 Rad- und 1 Schraubenschleppdampfer sowie 26 Schleppkähne in ständigem Betrieb, außerdem beschäftigte sie vorübergehend noch eine Anzahl fremde Kähne und Schleppboote in Einzelreisen.

Es handelte sich ausschließlich um den Transport von Kohlen, Koks und Briketts von den Ruhrhäfen bis nach Straßburg und nach den Stationen des Mains.

Durch den Leutemangel, der auch auf die Beladung und Entladung der Schiffe nachteilig einwirkte, dehnten sich viele Reisen übermäßig lang aus und waren infolgedessen unlohnend.

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 28 eiserne Schleppkähne und 1 Mietkahn von zusammen rund 33 908 t Tragfähigkeit im Betrieb. 2 Schraubenschleppdampfer von zusammen etwa 2600 i. P. S. wurden in Bau genommen.

Die Dampfer schleppten bergwärts

von Ruhrort bis Mannheim . . . . .	489 129 t
auf der Oberrheinstrecke zwischen Mannheim und Straßburg . . . . .	154 076 t
	<hr/>
	zusammen 643 205 t.

Zu Tal geschleppt wurden 742 beladene und leere Schiffe. Die Kahnreederei leistete mit eigenen und von Fall zu Fall angenommenen Frachtkähnen zu Berg 239 643 t

zu Tal 182 725 t
<hr/>
zusammen 422 368 t.

11. Die Reederei von Hugo Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr, deren Schiffspark im Jahr 1915 aus 3 Räderdampfern und 27 eisernen Schleppkähnen bestand, beförderte mit eigenen und fremden Kähnen:

452 197 t auf der Strecke von der Ruhr bis Mannheim,  
159 861 t von Mannheim bis Straßburg;

durch eigene und fremde Boote wurden ferner geschleppt:

593 739 t von der Ruhr bis Mannheim,  
153 883 t von Mannheim bis Straßburg;

insgesamt 1 359 680 t.

12. Die „Vereinigten Frankfurter Reedereien“ G. m. b. H. in Duisburg betrieben die Dampfschleppschiffahrt und den Transport neben zahlreichen Mietschiffen mit 4 Radschleppdampfern und 8 Schraubendampfern mit zusammen 8500 i. P. S. und einer Schleppleistung von 1 500 000 t, sowie 52 eisernen Kähnen mit einer Tragfähigkeit von zusammen 66 000 t; außerdem besitzt die Gesellschaft Leichterbetrieb mittels Schwimmkrans.

13. Der Kohलगroßhandlung und Reederei de Gruyter & Co. G. m. b. H. zu Duisburg standen im Berichtsjahr rund 32 000 t eigenen Schiffsraumes zur Verfügung, während von den 10 Dampfern die Boote Nr. VII, VIII, IX und X außer Betrieb genommen wurden. Das Boot Nr. III, welches lediglich Bugsierzwecken dient, scheidet ebenfalls aus, so daß an den nachstehenden Leistungen im ganzen 5 Schleppdampfer beteiligt waren.

Mit eigenen Kähnen wurden verfrachtet im Jahr 1915 rheinaufwärts: 247 490 t, während die Bewegung der 5 Boote sich wie folgt verteilt:

a) Schleppmengen auf der Hauptstrecke ab Ruhrort nach Mainz-Mannheim . . . . .	359 157 t
b) auf den Teilstationen St. Goar nach Mainz und Mannheim	139 733 t
c) auf der Oberrheinstrecke Mannheim—Lauterburg—Straßburg . . . . .	225 220 t
zusammen	724 110 t.

14. Gebr. Dörtelmann G. m. b. H. in Duisburg beförderten im Jahr 1915 mit 9 eigenen Kähnen 120 680 t zu Berg; ferner schleppte die Firma mit ihrem Dampfer Boot I 166 256 Tonnen bergwärts. Boot II liegt seit Kriegsausbruch still.

15. Die Reederei von Franz Haniel & Cie. in Duisburg-Ruhrort hatte im Berichtsjahr 11 Schleppdampfer, 54 eiserne Schleppkähne und 3 Hafenboote im Betrieb.

Befördert wurden:

zu Berg	1145	Schiffe mit	965 333 t	für fremde Rechnung,
„	4	„	2 636 t	„ eigene
„	6	„	„	„ leer
„ Tal	109	„	„	„ fremde
„	547	„	„	„ eigene

16. Die Basalt-Aktiengesellschaft zu Linz a. Rh. beförderte im Jahr 1915 mit 9 eigenen und sonstigen Kähnen insgesamt 421 691 t Basalt nach Ladestellen zwischen Oberlahnstein und Beuel.

#### Güterdampferverkehr.

17. Die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Cöln unterhielt im Jahr 1915 in ihren Schiffahrtsbetrieben, soweit solche des Krieges wegen noch aufrecht erhalten werden konnten:

1. einen Güterdampferdienst und Schleppkahnendienst 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 Duisburg-Ruhrort, Mainz, Mannheim und zurück.

Die Gesellschaft beförderte mit 12 Güterschraubendampfern, 8 Schleppdampfern, 48 Schleppkähnen und einer Anzahl Mietschiffen im Jahr 1915:

bergwärts . . . . .	66 187 t
talwärts . . . . .	87 990 t
zusammen	154 177 t Güter,
gegen	835 656 t im Vorjahr,
mithin 1915 weniger	681 479 t.

Die Kohlenmengen, die die Gesellschaft im Verein mit der Mannheimer Lagerhausgesellschaft und der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Mannheim für die staatlichen Zechen befördert hat sowie die von ihren Schleppdampfern beförderten Mengen sind in den vorstehenden Zahlen nicht enthalten.

Mit den Rhein-Seedampfern der Gesellschaft gelangten im Jahr 1915 keine Transporte zur Ausführung.

18. Die Firma Lehrkering & Cie., Aktiengesellschaft, Spedition und Reederei in Duisburg beförderte im Jahr 1915 mit 18 eigenen Kähnen und mit fremden Schiffen annähernd 400 000 t.

#### Personenverkehr.

19. Die Vereinigte Cölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat einen Verkehr mit 22 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam unterhalten.

Für das Jahr 1915 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe . . . . .	823	187	191	822
Personen . . . . .	45 234	643	416	106 070
	(eingeladen)		(ausgeladen)	
Güter in Tonnen . . . .	7 332	1294	2654	5 718

Die Dampfschiffe machten 1915 im ganzen 1678 Fahrten, und zwar:

185 $\frac{1}{2}$	zwischen Mannheim—Mainz,
648 $\frac{1}{2}$	„ Mainz—Coblenz,
657 $\frac{1}{2}$	„ Coblenz—Cöln,
15 $\frac{1}{2}$	„ Cöln—Düsseldorf,
1 $\frac{1}{2}$	„ „ —Emmerich,
1	„ „ —Arnheim,—
168 $\frac{1}{2}$	„ „ —Rotterdam,

zusammen 1678,

in denen sie, einschließlich 54 553 km verschiedener unvollständiger Fahrten, im ganzen 437 564 km zurücklegten, gegen 2782 $\frac{1}{2}$  Fahrten mit 738 743 km Fahrstrecke im Jahr 1914 (einschließlich 50 412 km verschiedener unvollständiger Fahrten).

Über die mit dem Ortspersonenverkehr befaßten Dampfschiffahrts-Gesellschaften ist zu bemerken:

20. Die Cöln-Mülheimer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft zu Mülheim a. Rh. hatte im Berichtsjahr 17 Dampfer, darunter 15 Rad- und 2 Schraubendampfer im Betrieb, außerdem 2 Kähne für Betriebskohlen.

Die Dampfer verkehrten auf folgenden Strecken:

Cöln—Mülheim . . . . .	2 bis 5 Dampfer,
„ —Bonn . . . . .	1 Dampfer,
„ —Hitdorf . . . . .	1 „
Düsseldorf—Uerdingen . . . . .	1 bis 3 Dampfer,
Düsseldorf—Zons . . . . .	1 Dampfer,
Cöln—Städtisches Strandbad Rodenkirchen . . . . .	1 bis 4 Dampfer.

Der Dienst war auf allen Strecken durch Fahrplan geregelt.

Außerdem wurden Spazierfahrten nach Wesseling und Vergnügungsfahrten nach dem Siebengebirge ausgeführt; auch stellte die Gesellschaft ihre Dampfer zu Erholungsfahrten für Verwundete zur Verfügung.

Nach niederländischen Mitteilungen:

21. Die Nederlandsche Stoomboot-Reederij in Rotterdam unterhielt im Jahr 1915 mit 10 Salondampfern einen regelmäßigen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim und umgekehrt zur Beförderung von Personen und Gütern. Ferner wurden vom 23. Mai bis zum 19. September tägliche Schnellfahrten (nur für Personenbeförderung) zwischen Cöln und Mainz in beiden Richtungen mit zwei Salondampfern sowie zwischen Coblenz und Mainz in beiden Richtungen solche mit einem Schnelldampfer fahrplanmäßig ausgeführt.

22. Die Firma P. W. Hulsman in Rotterdam beförderte im Berichtsjahr keine Güter.

23. Die Firma Joh. Otten & Sohn in Rotterdam beförderte zu Berg 14000 t diverse Güter, hauptsächlich Erze.

24. Die Firma J. W. Koenigsfeld in Rotterdam beförderte zu Berg 33310 t, zu Tal 3784 t Güter.

25. Die Transport-Maatschappij „Voigt Geber“ zu Amsterdam beförderte

nach Mannheim . . . . . 4595686 kg Güter

von „ . . . . . 68869468 „

nach dem Niederrhein . . . . . 1739776 „

von „ . . . . . 510000 „

26. H. Kersken jr. zu Amsterdam beförderte:

zu Berg . . . . . 38106893 kg, zu Tal . . . . . 20708370 kg Güter.

27. Die „Nieuwe Rijnvaart Maatschappij“ zu Amsterdam beförderte:

zu Berg . . . . . 45252 t, zu Tal . . . . . 31884 t Güter.

## 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 größere Lücken auf, da infolge der Kriegsverhältnisse keine regelmäßigen Frachtennotierungen stattfanden. Bei der Schwierigkeit der Materialbeschaffung kann auf unbedingte Zuverlässigkeit der Angaben kein Anspruch erhoben werden.

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,
- b) Massengüter,
- c) besonders häufige Massengüter, als:  
Getreide, Kohlen, Roheisen, Holz, Erze, Erden.

Die unter c) jeweils in Betracht kommenden Güter sind in der Regel in der Spalte „Bemerkungen“ besonders bezeichnet.

In den Monaten, in denen infolge des Kriegszustandes keine Notierungen stattfanden, ist in die betreffenden Spalten ein Punkt (•) eingesetzt.

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. Frachtsätze für die einzelnen Monate können nicht angegeben werden.

2. Baden: Direkte Verfrachtungen haben nicht stattgefunden zwischen Antwerpen—Karlsruhe und umgekehrt. Ganz vereinzelt haben Verfrachtungen stattgefunden zwischen Antwerpen—Mannheim und umgekehrt und zwischen Rotterdam—Karlsruhe. Die hierbei gezahlten Frachten waren je nach den Umständen so verschieden, daß ein fester Frachtsatz nicht angegeben werden kann.

3. Bayern: Regelmäßige Frachtenotierungen fanden im Berichtsjahr nicht statt.

Bei Beförderung mit Personendampfern betrug der mittlere Frachtsatz für die Beförderung von Stückgütern von Rotterdam nach Mannheim-Ludwigshafen und umgekehrt:

für 100 kg . . . . .	1,80 M
bei Sendungen von 5 t . . . . .	1,50 „
bei Sendungen von 10 t . . . . .	1,20 „

4. Hessen: Die mit der Auskunftserteilung seither befaßte Schiffahrtsgesellschaft hat ihren Schleppschiffverkehr für die Kriegsdauer eingestellt. Sie hat auch sonstige Aufzeichnungen über Frachtverhältnisse im Berichtsjahr nicht geführt. Angaben über die Gestaltung der Frachtsätze können deshalb diesmal nicht gemacht werden.

Der Verkehr mit Güterdampfern war unregelmäßig und gering. Die Aufzeichnungen über Frachtverhältnisse waren mangelhaft. Dennoch hat sich ein einigermaßen zuverlässiges Material über den Verkehr zwischen Amsterdam und Mainz und umgekehrt beschaffen lassen, das in den folgenden Frachtentabellen unter Hessen verwertet worden ist.

5. Preußen: Wie in den vergangenen Jahren sind die Frachtsätze für die Hauptverkehrsstrecken:

1. Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim
2. „ „ —Straßburg i. E.
3. „ „ —Antwerpen Süd
4. „ „ —Rotterdam

festgestellt.

Über den Stand der Schlepplöhne von den Rhein-Ruhrhäfen nach Straßburg können keine Angaben gemacht werden, weil diese Schlepplöhne an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort nicht notiert wurden. Da 1915 Notierungen für Kohlentransporte nach Rotterdam für kleine Schiffe nicht stattfanden, für mittlere Schiffe nur im März, Juni und Juli und für große Schiffe nur im April, so ist wie in den früheren Jahren auch eine Nachweisung über Frachten für mittlere Schiffe nach Schiedam beigelegt. Die Frachtenotierung nach Antwerpen—Süd war 1915 wieder so selten, daß sich nur für die Monate Januar und März eine Durchschnittsfracht berechnen ließ. Es ist deshalb eine Nachweisung über Frachten nach Brüssel beigelegt, obwohl nach dieser Station auch nur während der Monate Januar bis März und Juni Frachtsätze zur Notierung kamen.

6. Niederland.: Hinsichtlich der für die Rheinschiffahrt außergewöhnlichen Verhältnisse fanden Frachtenotierungen nicht regelmäßig statt, so daß die Angaben im allgemeinen beschränkt sind.

Nachstehend folgen die von den Uferstaaten gelieferten Übersichten der Frachtsätze.

A B C D

Antwerpen		Köln	
1914	1915	1914	1915
100 kg	1,80	1,80	1,80
5 t	1,50	1,50	1,50
10 t	1,20	1,20	1,20

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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
<b>Rotterdam.</b> Straßburg. 700 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	
			—	—	1,35	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	
			—	—	1,40	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	
			—	—	1,70	—	—	1,65	—	—	1,60	—	—	1,55	—	—	1,45	—	—	1,55	
			—	—	1,75	—	—	1,74	—	—	1,71	—	—	1,70	—	—	1,59	—	—	1,62	
			—	—	1,90	—	—	1,85	—	—	1,85	—	—	1,90	—	—	1,75	—	—	1,70	
<b>Ruhrhäfen.</b> Straßburg. 486 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Kleine, mittl. u. große Schiffe	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
<b>Straßburg.</b> Ruhrhäfen. 486 km.		<b>B. Tal-</b>																			
Kleine u. mittl. Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Große Schiffe		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
<b>Straßburg.</b> Mannheim. 134 km.		<b>B. Tal-</b>																			
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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Mark in den Betriebsmonaten													Durchschnitt			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				
f a h r t.														8,00	5,00	—									
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	12,0	6,00	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	15,0	7,00	—	
f a h r t.														8,00	4,00	—									
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	9,00	5,00	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	12,0	6,00	—	
—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,80	—	—	1,75	—	—	1,50	—	—	1,40	Kohlen				
—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,43	—	—	1,92	—	—	2,41	—	—	1,60	—	—	1,48	Kohlen				
—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,80	—	—	2,25	—	—	2,85	—	—	1,75	—	—	1,60	Kohlen				
—	—	1,60	—	—	1,60	—	—	1,60	—	—	1,80	—	—	2,10	—	—	2,10	—	—	1,69	Kohlen				
—	—	1,61	—	—	1,60	—	—	1,68	—	—	2,15	—	—	2,39	—	—	2,22	—	—	1,81	Kohlen				
—	—	1,70	—	—	1,65	—	—	1,90	—	—	2,60	—	—	2,60	—	—	2,50	—	—	1,99	Kohlen				
f a h r t.														5,00	2,00	2,50	Holz								
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	6,00	3,00	2,80	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	8,00	4,00	3,50	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	1,20	Roheisen
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	1,50	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	1,80	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2,50	1,80	1,50	Holz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	3,00	2,00	1,80	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4,00	2,50	2,00	
f a h r t.														•	•	•									
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•

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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rotterdam.</b> Karlsruhe. 638 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rotterdam.</b> Mannheim. 570 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Ruhrhäfen.</b> Mannheim. 352 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Mannheim.</b> Karlsruhe. 68 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Im Lokalverkehr Mannheim—Karlsruhe schwankten die

Mark in den Betriebsmonaten													Durchschnitt			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			
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Kohlen und andere Massengüter
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Frachten während des Jahres zwischen 1,00 bis 2,00 Mark.

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>																	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
<b>Mannheim.</b> Antwerpen. 677 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	<b>Karlsruhe.</b> Rotterdam. 638 km.																				
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	<b>Mannheim.</b> Rotterdam. 570 km.																				
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	<b>Mannheim.</b> Ruhrhäfen. 352 km.																				
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Große Schiffe über 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
<b>Karlsruhe.</b> Mannheim. 68 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		

Im Lokalverkehr Karlsruhe—Mannheim schwankten die



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.	7,50	—	—	7,50	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	
		mittl.	8,50	—	—	8,50	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	
		höchst.	13,5	—	—	13,5	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	
Schlepp- dienst	Große Schiffe über 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rotterdam.</b> Ludwigshafen. 570 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	7,00	—	—	7,00	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	6,50	—	—	
		mittl.	8,00	—	—	8,00	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	
		höchst.	12,0	—	—	12,0	—	—	11,5	—	—	11,5	—	—	11,5	—	—	11,5	—	—	
Schlepp- dienst	Große Schiffe über 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—
			mittl.	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—
			höchst.	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—
<b>Ruhrort.</b> Ludwigshafen. 355 km.																					
Beförderung im Schleppdienst	Große Schiffe über 1250 t	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlepp- dienst	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Ludwigshafen.</b> Straßburg. 131 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	
		mittl.	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	
		höchst.	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	
Schlepp- dienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—
			mittl.	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—
			höchst.	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—
<b>Ludwigshafen.</b> Antwerpen. 686 km.		<b>B. Tal-</b>																			
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	
		mittl.	14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	
		höchst.	16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	
Schlepp- dienst	Große Schiffe über 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Ludwigshafen.</b> Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	
		mittl.	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	
		höchst.	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	
Schlepp- dienst	Große Schiffe über 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—
			mittl.	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	5,50	—	—
			höchst.	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—
<b>Hessen.</b>																					
<b>Antwerpen.</b> Mainz. 613 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Schlepp- dienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamt- fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

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>																					
7,00	—	—	7,00	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,25	—	—	
8,00	—	—	8,00	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,25	—	—	
13,0	—	—	13,0	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,25	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
6,50	—	—	6,50	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	6,75	—	—	
7,50	—	—	7,50	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	7,75	—	—	
11,5	—	—	11,5	—	—	12,0	—	—	12,0	—	—	12,0	—	—	12,0	—	—	11,75	—	—	
5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	5,00	—	—	
6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	
7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	7,00	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,97	—	—	1,42	—	—	1,82	—	—	1,08	—	—	0,98	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,93	—	—	1,17	—	—	1,28	—	—	1,17	—	—	0,95	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	
3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	
3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	
2,00	—	1,50	2,00	—	1,50	2,00	—	1,50	2,00	—	1,50	2,00	—	1,50	2,00	—	1,50	2,00	—	1,50	
2,25	—	1,75	2,25	—	1,75	2,25	—	1,75	2,25	—	1,75	2,25	—	1,75	2,25	—	1,75	2,25	—	1,75	
2,50	—	2,00	2,50	—	2,00	2,50	—	2,00	2,50	—	2,00	2,50	—	2,00	2,50	—	2,00	2,50	—	2,00	
<b>fahrt.</b>																					
13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	Sätze verstehen sich bei Umladung in Rotterdam
14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	14,0	—	—	
16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	16,0	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	
6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	6,00	—	—	
8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	8,00	—	—	
5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	
5,50	—	3,00	5,50	—	3,00	5,50	—	3,00	5,50	—	3,00	5,50	—	3,00	5,50	—	3,00	5,50	—	3,00	
6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	
<b>fahrt.</b>																					
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

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. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	bis 750 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mittl. Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	751 bis 1250 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	über 1250 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	<b>Amsterdam.</b> Mainz. 486 km.																		
	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	6,00 8,00 10,0	— — —	— — —	6,00 8,00 10,0												
Beförderung im Schleppdienst	<b>Duisburg-Ruhrort.</b> Mainz. 282 km.																		
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	bis 750 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	<b>Mainz.</b> Antwerpen. 613 km.																		
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	<b>Mainz.</b> Rotterdam. 488 km.																		
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	<b>Mainz.</b> Amsterdam. 486 km.																		
	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	6,00 7,00 8,00	— — —	— — —	6,00 7,00 8,00												

B. T a l -



Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Karre = 1700 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>Preußen.</b>																				
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Straßburg. 486 km.		<b>A. Berg-</b>																		
Große Schiffe über 400 t	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—
		mittl.	—	1,35	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—
		höchst.	—	1,40	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Mannheim. 355 km.		<b>B. Tal-</b>																		
Große Schiffe über 400 t	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—
		mittl.	—	0,86	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—
		höchst.	—	0,90	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—
über 400 t	Schlepp- lohn	niedr.	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—
		mittl.	—	0,84	—	—	0,85	—	—	0,85	—	—	0,84	—	—	0,87	—	—	0,90	—
		höchst.	—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,90	—
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Antwerpen-Süd. 331 km.		<b>B. Tal-</b>																		
Große Schiffe über 600 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	1,40	—	—	—	—	—	1,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	1,48	—	—	—	—	—	1,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	1,50	—	—	—	—	—	1,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Brüssel. km.		<b>B. Tal-</b>																		
Große Schiffe 400 bis 500 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	3,00	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	3,00	—	—	2,80	—	—	2,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	3,00	—	—	3,00	—	—	2,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Schiedam. 220 km.		<b>B. Tal-</b>																		
Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	1,85	—	—	1,85	—	—	1,85	—	—	1,85	—	—	1,95	—	—	1,95	—
		mittl.	—	1,88	—	—	1,88	—	—	1,87	—	—	1,90	—	—	1,95	—	—	2,00	—
		höchst.	—	1,90	—	—	1,90	—	—	1,95	—	—	1,95	—	—	1,95	—	—	2,05	—
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Rotterdam. 215 km.		<b>B. Tal-</b>																		
Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	1,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	1,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	1,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Große Schiffe über 500 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Niederland.</b>																				
<b>Amsterdam.</b> Ludwigshafen- Mannheim. 600 km. Frankfurt. 559 km.		<b>A. Berg-</b>																		
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>A. Berg-</b>																				
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

in 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>f a h r t.</b>																					
—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,80	—	—	1,75	—	—	1,50	—	—	1,40	—	
—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,43	—	—	1,92	—	—	2,41	—	—	1,60	—	—	1,48	—	
—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,80	—	—	2,25	—	—	2,85	—	—	1,75	—	—	1,60	—	
—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,80	—	—	1,30	—	—	1,25	—	—	1,00	—	—	0,90	—	
—	0,80	—	—	0,80	—	—	0,96	—	—	1,43	—	—	1,91	—	—	1,10	—	—	0,99	—	
—	0,80	—	—	0,80	—	—	1,30	—	—	1,75	—	—	2,35	—	—	1,25	—	—	1,03	—	
—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,90	—	—	1,00	—	—	1,10	—	—	1,10	—	—	0,90	—	
—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,93	—	—	1,15	—	—	1,27	—	—	1,18	—	—	0,96	—	
—	0,90	—	—	0,90	—	—	1,10	—	—	1,40	—	—	1,40	—	—	1,40	—	—	1,04	—	
<b>f a h r t.</b>																					
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	2,00	—	—	2,05	—	—	2,05	—	—	2,20	—	—	2,25	—	—	2,45	—	—	2,03	—	
—	2,06	—	—	2,05	—	—	2,11	—	—	2,23	—	—	2,42	—	—	2,45	—	—	2,07	—	
—	2,15	—	—	2,05	—	—	2,20	—	—	2,30	—	—	2,45	—	—	2,45	—	—	2,12	—	
—	1,95	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	2,02	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	2,05	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
<b>in Gulden in den Betriebsmonaten</b>																					
<b>f a h r t.</b>																					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,00	—	—	4,58	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,00	—	—	5,58	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,00	—	—	6,75	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,50	3,00	2,75	3,17	2,42	1,83	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,50	3,25	3,00	4,17	2,75	2,50	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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.				—	—	—	3,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,50	—	—	—	—	—	3,00	—	—	4,00	—	—			
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	3,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,50	—	—	3,00	—	—	4,00	—	—	
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	2,00	1,25	1,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,50	1,00	1,00	—	—	—	—	—	—
		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	2,50	1,50	1,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,75	1,25	1,25	—	—	—	—	—	—
		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	3,00	1,75	1,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,00	1,50	1,50	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam.</b> Rhein-Ruhrhäfen. 245 km.				—	—	—	2,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	2,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,00	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	1,25	0,60	0,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,00	0,45	0,45	—	—	—	—	—	—
		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	1,75	0,75	0,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,25	0,60	0,60	—	—	—	—	—	—
		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	2,25	1,00	1,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,75	0,90	0,90	—	—	—	—	—	—
<b>Rotterdam.</b> Mannheim. 570 km.				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Beförderung im Schleppdienst	Mittl. Schiffe 200 bis 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Beförderung im Schleppdienst	Große Schiffe über 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rotterdam.</b> Mainz. 497 km.				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Beförderung im Schleppdienst	Mittl. Schiffe 200 bis 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Beförderung im Schleppdienst	Große Schiffe über 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rotterdam.</b> Coblenz. 404 km.				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Beförderung im Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 200 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•



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			
Ferner: Rotterdam—Coblenz.		Mittl. Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	300 bis 600 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Große Schiffe über 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Rotterdam. Andernach. 382 km.		Kleine Schiffe bis 200 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Mittl. Schiffe 200 bis 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Große Schiffe über 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Rotterdam. Cöln. 308 km.		Kleine Schiffe bis 200 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Mittl. Schiffe 200 bis 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	75	—	—	70	—	—	70	—	—	80	—	—	80	—	—	72 <sub>a</sub>	
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	70	—	—	64	—	—	58	—	—	58	—	—	52 <sub>a</sub>	—	—	52 <sub>a</sub>	
	Große Schiffe über 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	65	—	—	60	—	—	60	—	—	70	—	—	70	—	—	62 <sub>a</sub>	
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	50	—	—	46	—	—	42	—	—	42	—	—	38	—	—	38	

Beförderung im Schleppdienst



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>Rotterdam.</b> Düsseldorf. 251 km.																				
Kleine Schiffe bis 200 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Mittl. Schiffe 200 bis 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	70	—	—	65	—	—	65	—	—	75	—	—	75	—	67 <sub>5</sub>	
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	58	—	—	53	—	—	48	—	—	48	—	—	44	—	44	
Große Schiffe über 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	60	—	—	55	—	—	55	—	—	65	—	—	65	—	57 <sub>5</sub>	
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	42	—	—	38	—	—	35	—	—	35	—	—	31 <sub>5</sub>	—	31 <sub>5</sub>	
<b>Rotterdam.</b> Ruhrort. 215 km.																				
Kleine Schiffe bis 200 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Mittl. Schiffe 200 bis 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	60	—	—	55	—	—	55	—	—	65	—	—	65	—	57 <sub>5</sub>	
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	42	—	—	38	—	—	35	—	—	35	—	—	31 <sub>5</sub>	—	31 <sub>5</sub>	
Große Schiffe über 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	50	—	—	45	—	—	45	—	—	55	—	—	55	—	47 <sub>5</sub>	
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	30	—	—	27 <sub>5</sub>	—	—	25	—	—	25	—	—	22 <sub>5</sub>	—	22 <sub>5</sub>	
<b>Dordrecht.</b> Cöln. 289 km.																				
Kleine Schiffe bis 400 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Mittl. Schiffe 401 bis 1250 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Große Schiffe über 1250 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Beförderung im Schleppdienst

in Cents 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
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	—	70	—	—	75	—	—	80	—	—	100	—	—	100	—	—	100	—	—	79 <sub>s</sub>	Erze
—	—	44	—	—	44	—	—	48	—	—	58	—	—	53	—	—	72	—	—	51	
—	—	60	—	—	65	—	—	70	—	—	90	—	—	90	—	—	90	—	—	68 <sub>s</sub>	
—	—	31 <sub>s</sub>	—	—	31 <sub>s</sub>	—	—	35	—	—	42	—	—	38	—	—	57	—	—	36 <sub>s</sub>	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	—	60	—	—	65	—	—	70	—	—	90	—	—	90	—	—	90	—	—	68 <sub>s</sub>	Erze
—	—	31 <sub>s</sub>	—	—	31 <sub>s</sub>	—	—	35	—	—	42	—	—	38	—	—	55	—	—	37	
—	—	50	—	—	55	—	—	60	—	—	80	—	—	80	—	—	80	—	—	56	
—	—	22 <sub>s</sub>	—	—	22 <sub>s</sub>	—	—	25	—	—	30	—	—	27 <sub>s</sub>	—	—	42 <sub>s</sub>	—	—	27	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

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. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Mittl. Schiffe 401 bis 1250 t	Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Große Schiffe über 1250 t	Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	<b>Dordrecht. Ruhrort-Duisburg.</b> 200 km.																				
	Kleine Schiffe bis 400 t	Kahnfrachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Mittl. Schiffe 401 bis 1250 t	Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Große Schiffe über 1250 t	Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
	Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
<b>Ludwigshafen-Mannheim.</b> 600 km. <b>Frankfurt.</b> 559 km. Amsterdam.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	—	—	—	2,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,25	—	—	
			—	—	—	2,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,75	—	—	
			—	—	—	2,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,00	—	—	
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	—	—	—	1,75	1,60	1,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,30	1,00	0,85
			mittl. höchst.	—	—	—	1,90	1,75	1,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,45	1,05	1,00
			höchst.	—	—	—	2,25	2,00	1,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,25	1,15	1,10
<b>Cöln.</b> 338 km. <b>Mülheim.</b> 334 km. <b>Düsseldorf.</b> 281 km. Amsterdam.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	
			3,00	—	—	3,00	—	—	3,00	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	
			3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	2,75	—	—	
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. 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
			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
			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
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Amsterdam. 245 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. höchst.	1,45	—	—	1,45	—	—	1,45	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	1,15	—	—	
			1,70	—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	
			1,90	—	—	1,90	—	—	1,90	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	1,30	—	—	
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. 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
			mittl. höchst.	1,45	1,15	0,95	1,45	1,15	0,95	1,45	1,15	0,95	1,10	0,90	0,80	1,10	0,90	0,80	1,10	0,90	0,80
			höchst.	1,70	1,35	1,10	1,70	1,35	1,10	1,70	1,35	1,10	1,20	1,00	0,90	1,20	1,00	0,90	1,20	1,00	0,90

B. T a l.



### B. Schiffs-Versicherungswesen.

Nach preußischen Mitteilungen wurden 292 Schiffe im Jahr 1915 nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Verbandes klassifiziert, gegen 960 im Vorjahr.

Von diesen 292 Schiffen waren

290 eiserne Schiffe, nämlich	225	der Klasse A <sup>1</sup>
	64	" " A <sup>2</sup>
	1	" " A <sup>3</sup>
2 hölzerne Schiffe, nämlich	2	" " A <sup>2</sup>

Die Lage der Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften ist im allgemeinen unverändert geblieben. Bei den preußischen Gesellschaften waren ausgangs 1915 versichert:

1. „Harmonie“ (Coblenz—Neuendorf)	. 207	Schiffe mit 5 040 128 Ztr. Tragfähigkeit
2. „Germania“ (Duisburg—Ruhrort)	. 161	" " 3 607 880 " "
3. „Gute Hoffnung“ (Mülheim a. d. Ruhr)	102	" " 2 177 963 " "
4. „Vater Rhein“ (Mülheim a. d. Ruhr)	89	" " 1 982 480 " "

Bei der vorwiegend aus preußischen Schiffern bestehenden Kasko-Versicherungsgesellschaft „Jus et Justitia“ mit dem Sitz in Mannheim waren außerdem für das Jahr 1915 versichert 197 Schiffe mit 3 903 401 Ztr. Tragfähigkeit im Wert von 9 221 500 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 %.

## XI. Unfälle.

Nach Beschluß der Zentral-Kommission vom 4. September 1915 (Prot. Nr. IV der ordentlichen Sitzung von 1915) sollen — erstmals im Jahresbericht für 1915 — die amtlich gemeldeten Unfälle nach einheitlichen Gesichtspunkten und nach den geographischen Abschnitten des Stromes in einer Übersicht zusammengestellt werden. In diese Übersicht sollen aufgenommen werden diejenigen Unfälle, bei denen

- a) Menschen getötet oder verletzt wurden;
- b) ein Schiff gesunken, auf Grund geraten, fahruntüchtig geworden oder erheblich beschädigt worden ist;
- c) Brücken, Fähren und Überfahrtsanstalten oder andere Anlagen und Einrichtungen in und am Strom beschädigt worden sind;

die wichtigeren Unfälle sollen näher beschrieben werden.

Soweit Angaben aus den Uferstaaten nach diesen Gesichtspunkten vorlagen, sind sie in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Der Fahrwassersperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Minstdauer u. Höchstdauer	
1	Basel-Straßburg	1	—	—	—	1	—	—	Für die Großschiffahrt gesperrt
2	Straßburg-Sondernheim	2	—	—	—	1	1	1 Tag	
3	Sondernheim-Bingen	3	—	—	2	2	—	—	
4	Bingen-St. Goar	66	4	—	—	?	?	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> -22 Stunden	<sup>1</sup> ) 2. März 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Std. 19. Juni 11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> .. 20./21. .. 22 .. 27./28. Spt. 16 .. 10. Nov. 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ..
5	St. Goar-Bonn								
6	Bonn-Duisburg								
7	Duisburg-Lobith								
8	Oberrhein, Waal, Meerwede Noord und Neue Maas	11	—	—	—	11	—	—	
9	Niederrhein u. Leck	5	—	—	—	5	—	—	
Zusammen		88	4	—	2	—	—	—	

Über die im Jahr 1915 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

### Elsaß-Lothringen.

#### a) bei Tag.

1. Die Stromstrecke von Straßburg—Kehl bis Hüningen—Basel war für den Großschiffahrtsbetrieb gesperrt.

2. Beim Betrieb der Großschiffahrt auf der Stromstrecke Straßburg—Kehl—Lautermündung sind 2 Unfälle vorgekommen; in einem Falle, bestehend in vorübergehendem Festfahren auf Grund infolge falscher Steuerung beim Aufdrehen aus dem Kehler Hafen zur Bergfahrt nach dem Straßburger Hafen. Zu dem zweiten bemerkenswerteren Unfall ist folgendes zu erwähnen: Am 25. Mai drehte ein Radschleppdampfer anlässlich der Verbringung eines 2,25 m tief mit 1019 Tonnen Kohlen beladenen Rheinkahnes vom Straßburger nach dem Kehler Hafen auf der Talfahrt bei der Kehler Hafenmündung auf. Beim Wenden löste sich die Schlepptrasse infolge ruckweiser Zugbeanspruchung los und glitt von den Pollern des Anhangschiffes ab. Der auf diese Weise jeder Schleppkraft beraubte Kahn trieb hierauf ab und blieb schließlich auf der Buhne am elsässischen Ufer bei km 130,262 (els.) festsitzen. Nach Leichterung des Schiffes erfolgte dessen Abschleppung nach dem Kehler Hafen. Der Schiffsunfall hatte die Sperrung der Schiffahrt auf die Dauer von  $3\frac{3}{4}$  Tagen zur Folge. Menschenleben kamen nicht in Verlust.

3. Bei dem Betrieb der Kleinschiffahrt mit Nachen, Steinweidlingen und Steinschiffen usw. zwischen Rheinau und der Lautermündung, ferner

4. beim Betrieb der Kleinschiffahrt mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit auf der Stromstrecke Straßburg—Kehl bis zur Lautermündung sind Schiffsunfälle nicht zu verzeichnen.

#### b) Bei Nacht.

Nachtschiffahrt wird auf der Stromstrecke Hüningen—Lauterburg nicht betrieben.

#### Baden.

Auf der Stromstrecke Basel—Straßburg war ein Boot auf Grund geraten.

Auf der Stromstrecke Straßburg—Sondernheim sind zwei die Großschiffahrt betreffende Unfälle vorgekommen. In einem Fall wurde die Schraube eines Bootes beschädigt, im anderen Fall war ein Kahn außerhalb des Fahrwassers auf Grund geraten. Die Arbeiten zum Freimachen des Kahnes machten eine eintägige Fahrwassersperrung notwendig.

Auf der Stromstrecke Sondernheim—Bingen ereigneten sich drei Unfälle. Ein Proviant-Motorboot kam beim Anfahren eines Radschleppdampfers zum Umkippen und sank. Ein Schraubendampfboot wollte von einem Berg-Schleppzug (Radschlepper) ein Schiff aufnehmen. Da der Schleppstrang des Radschleppers zu spät gelöst wurde, während derjenige des Schraubenbootes bereits befestigt war, fiel das Schraubenboot zur Seite und wurde infolge Fortgangs des Schleppzugs zum Umkippen und Sinken gebracht. Kapitän und Maschinist sind ertrunken. Im dritten Fall war ein Kahn auf Grund geraten.

#### Bayern.

Es sind 8 Schiffsunfälle gegen vier im Vorjahr zur Anzeige gekommen, die sich alle bei Tag ereigneten. Vier Unfälle treffen auf die Stromstrecke oberhalb Germersheim. Im ersten Falle ist ein unter Wasser treibender kleiner Kahn quer auf die Kette des II. Öffnungsdurchlasses der Maxauer Schiffbrücke gestoßen, wodurch die Ankerkette abgerissen ist. Die Schiffbrücke war hierdurch volle 18 Stunden für die Schiffahrt gesperrt. Weiteren Schaden hat die Schiffbrücke nicht gelitten. Ein zweiter Kahn wurde durch ungeschickte Manövrierung des Dampfers gegen den Vorfuß gebracht und erhielt dabei am Bug ein Leck. Ein dritter und vierter gerieten auf Grund.

Auf der Stromstrecke unterhalb Germersheim handelte es sich um vier Unfälle, wovon in zwei Fällen es sich um vorübergehendes Festfahren auf Grund handelte und in einem andern Falle, bei welchem ein Dampfer am Radkasten bei einem Zusammenstoß beschädigt wurde, was aber zu einer Verkehrssperre keinen Anlaß gab. Über den letzten Fall ist folgendes zu bemerken:

Am 13. Juni 1915 hatten die zwei Überfahrtsboote „Friedrich, Großherzog von Baden“ und „Mathilde“ der Firma C. Arnheiter in Ludwigshafen die Überfahrtslinie Ludwigshafen—Mannheim zu bedienen, und zwar das Boot „Friedrich“ nach Mannheim und das Boot „Mathilde“ nach Ludwigshafen. Friedrich fuhr früher ab, und als Mathilde kaum seinen Kurs nach Ludwigshafen eingeschlagen hatte, war das Boot Friedrich schon in der gefährlichen Nähe. Mathilde fuhr daher nach Oberstrom links vorbei. Friedrich hielt trotzdem seinen Kurs direkt auf den Ländebock, und beide Boote rannten sich an, woran auch das zu spät angesetzte Rückwärtslaufen der Maschine Friedrichs nichts mehr ändern konnte. Friedrich rannte mit dem Bug Mathilde hinterschiffs steuerbordseits derart an, daß das Buganker von Friedrich die Seitenwand von Mathilde bei der Maschine eindrückte und darin hängen blieb.

Beide Boote waren stark mit Gästen besetzt, verletzt wurde niemand.

### Hessen.

Im Berichtsjahr kamen 7 Schiffsunfälle zur Anzeige gegen dreizehn im Vorjahr. Davon ereigneten sich ein Unfall auf der Strecke Oppenheim—Mainz und fünf Unfälle auf der Strecke Mainz—Bingen. Von den Unfällen ereigneten sich vier am Tage und zwei bei Nacht.

Bemerkenswert waren folgende:

1. Der mit 7800 Zentner altem Eisen beladene eiserne Schleppkahn Wilhelmine des Karl Heidenreich von Caub, der beim Aufdrehen des Schleppzuges unterhalb der Krausaue am 14. Februar beschädigt und alsdann nach dem Binger Ufer verbracht wurde, brach hier durch und sank. Mit dem Leichtern und Heben des Schiffes wurde alsbald begonnen und konnte das Schiff am 20. März nach einer Schiffswerft abgeschleppt werden. (Dieser Unfall, der durch das Auffahren des Schiffes in der preußischen Stromstrecke entstanden ist, wurde auch von dem Königlichen Wasserbauamt Bingerbrück im Jahresbericht erwähnt; vgl. Preußen Ziffer 2).

2. Die dem Franz Weingärtner zu Bingen gehörige eiserne Baggermaschine kenterte am 11. September unterhalb der Ilmenau infolge des wegen Undichtigkeit in das Baggerschiff eingedrungenen Wassers und sank. Mit dem Heben des Baggers wurde am 14. September begonnen und konnte er am 25. September in den Sicherheitshafen bei Bingen verbracht werden.

### Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 66 Unfälle, davon 4 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

27 Unfälle im Bezirk Bingerbrück,	
6 „ „ „	Coblenz,
10 „ „ „	Cöln,
14 „ „ „	Düsseldorf,
9 „ „ „	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 9 Dampfer, 51 Schleppkähne, 1 Segelschiff, 1 Bootshaus, 2 Aalschocker, 1 Bagger, 1 Brückenschiff.

Auch bei unbedeutenderen Havariefällen im Binger Loch ist häufiger die Fahrt durch dasselbe gesperrt gewesen; dies war im Jahr 1915 der Fall

am 2. März von 9 Uhr vormittags bis 5½ Uhr nachmittags = 8½ Stdn.,  
 „ 19. Juni „ 11¾ „ „ „ 2¾ „ „ = 3 „ „

am 20./21. Juni von 6 Uhr nachmittags bis 4 Uhr nachmittags = 22 Stdn.,  
 „ 27./28. Septbr. „ 4 „ „ „ 8 „ vormittags = 16 „ „  
 „ 10. Nov. „ 8½ „ vormittags „ 2 „ nachmittags = 5½ „ „

Einen größeren Sachschaden haben die folgenden Unfälle herbeigeführt:

1. Am 12. Januar vormittags 9½ Uhr fuhr der eiserne Schleppkahn „Thyssen IV“ mit dem Schleppkahn „Carl August“ zusammgekoppelt im Anhang des Schleppdampfers „Thyssen IV“ beladen zu Tal. Unterhalb der Weseler Schiffbrücke wollte der Schleppdampfer aufdrehen, war aber infolge der starken Strömung schon zu nahe an die Eisenbahnbrücke gekommen, sodaß er nicht mehr drehen konnte und in die mittlere Brückenöffnung einfahren mußte. Hierbei lief der Schleppkahn „Thyssen IV“ mit seinem Mittelschiff gegen den rechtsseitigen Strompfeiler und bekam unter Wasser ein großes Leck. Durch den Anprall rissen die Schlepp- und Verbindungsstränge, die gefährdete Mannschaft mußte mit Hilfe eines Nachens den Kahn „Thyssen IV“ verlassen und dieser trieb führerlos talabwärts. Nachdem der Kapitän des Schleppdampfers erst den unbeschädigten Kahn „Carl August“ in Sicherheit gebracht hatte, wollte er auch den schon weit abgetriebenen Kahn „Thyssen IV“ einholen und ans Ufer schleppen; dieser sank jedoch vorher in wenigen Augenblicken in der Nähe von Ginderich. — Das Wrack des Schiffes wurde bis zum 21. Juni gehoben und aus dem Strombett entfernt.

2. Am 14. Februar abends 7¼ Uhr befand sich der beladene eiserne Schleppkahn „Wilhelmine“ im Anhang des Schraubenschleppdampfers „Fiatas Voluntas Nr. II“ mit noch zwei beladenen Schiffen in zweiter Länge auf der Talfahrt. Unterhalb des Krausauefelsens bei Rüdesheim drehte der Schleppdampfer auf, um auf der Binger Reede zu übernachten. Hierbei erfolgte ein Zusammenstoß der Anhangschiffe, wodurch Schleppkahn „Wilhelmine“ starke Beschädigung am Vorderschiff erlitt. Der beschädigte Kahn wurde an das Binger Ufer gebracht, woselbst er später durchbrach und sank. — In der Zeit vom 18. Februar bis 17. März wurde der gesunkene Kahn entladen und gehoben und darauf zur Instandsetzung abgeschleppt.

3. Am 20. März mittags 12 Uhr kam der eiserne Schleppkahn „R. S. G. Nr. 10“ mit dem Schleppkahn „R. S. G. 6“ zusammgekoppelt im Anhang des Schleppdampfers „R. S. G. 1“ zu Tal gefahren. Nach erfolgtem Aufdrehen und Vorankergehn unterhalb der Weseler Schiffbrücke zum Zweck der Revision fuhr der Schleppzug rückwärts durch die linksseitige Öffnung der Eisenbahnbrücke. Unterhalb der Brücke kam dem Schleppdampfer beim Wenden ein Segelschiff durch die mittlere Brückenöffnung in den Kurs hineingefahren. Hierdurch mußte der Schleppdampfer einen größeren Bogen nach dem rechten Ufer zu machen, seine Anhangschiffe kamen den dort befindlichen Bühnenköpfen zu nahe und Schleppkahn „R. S. G. 10“ bekam Leck und sank sofort zwischen den Bühnen. — Am 4. April wurde der Kahn wieder flott und abgefahren.

4. Am 28. April abends 6 Uhr lag der eiserne Schleppkahn „Karl Schroers 7“ an der Baggermaschine bei Grieth und wurde mit Kies beladen. Hierbei erhielt er ein Leck, sodaß der am Hinterschiff befindliche Wohnraum voll Wasser lief. Der Schleppkahn wurde in ein Bühnenfeld geschleppt, woselbst er sank. — Am 30. April ist der Kahn wieder flott geworden und setzte die Fahrt fort.

5. Am 30. Juni nachmittags 1½ Uhr befand sich der eiserne Schleppkahn „Mathias Stinnes Nr. 59“ mit Kohlen beladen im Anhang des Schleppdampfers „Mathias Stinnes Nr. 17“ auf der Bergfahrt. Oberhalb Lorchhausen brach der Schleppstrang, und der Kahn trieb ab. Es wurden drei Anker gesetzt, deren Ketten jedoch brachen, infolgedessen der Kahn weitertrieb, auf dem Lorchhausener Grund festfuhr und Leckschaden in den mittleren Laderäumen erhielt. Unter dem Einfluß der Strömung trieb der Kahn jedoch bald darauf wieder, mit dem Kopf zu Tal, weiter bis Caub. Hier wurde er von dem Schleppdampfer „Mathias Stinnes Nr. 17“ ins Schlepptau genommen und nach dem Oberweseler Hafen gebracht, woselbst er jedoch gegen 7 Uhr nachmittags

durchbrach und sank. — Am 9. Juli wurde der gesunkene Kahn nach vorheriger vollständiger Entladung und Abdichtung der Leckschäden gehoben und zur Instandsetzung abgeschleppt.

6. Am 8. Oktober nachts 11 Uhr war ein Aalschocker (Holzschiff) bei Üdesheim mit der Aalfischerei beschäftigt. Hierbei trieb ein Holzstamm gegen den Schocker, wodurch dieser ein Loch erhielt. Der Schocker wurde sofort nach dem Ufer gebracht und sank hier am 14. Oktober nachmittags hinter der Buhne daselbst. — Am 8. November wurde das Schiff gehoben und abgeschleppt.

7. Am 11. Dezember nachmittags 2 $\frac{3}{4}$  Uhr ist der bei Erbach im Einlauf der Großen Gies außerhalb des Fahrwassers vor Anker liegende eiserne Motorbagger „Rheingau“ infolge des starken Südweststurmes umgeschlagen und gesunken. — Der Bagger wurde gehoben und am 6. Januar 1916 von der Unfallstelle entfernt.

8. Am 11. Dezember abends 7 Uhr wurde bei Üdesheim ein Schocker (Holzschiff) infolge des starken Weststurmes voll Wasser geschlagen und sank am Ufer hinter der Buhne daselbst. — Am 9. März 1916 war der Schocker aus dem Strom wieder entfernt.

### Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswerte Unfälle zu verzeichnen:

#### Oberrhein und Waal.

1. Am 10. März sank aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Millingen das eiserne Segelschiff „Elsa“, beladen mit Ziegelsteinen.

2. Am 17. Juni sank aus unbekannter Ursache im Fahrwasser bei Millingen der eiserne Baggernachen „v. H. Nr. 10“, beladen mit Sand.

3. Am 24. Juni sank durch Zusammenstoß im Fahrwasser bei Druten das hölzerne Aakschiff „Deo Volente“, beladen mit Ziegelsteinen.

4. Am 23. Oktober sank durch Zusammenstoß im Fahrwasser bei Dodenvard das hölzerne Fischerschiff „Mathilda“.

5. Am 9. November sank durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Bommel das eiserne Klippenschiff „Algonda Geertruida“, beladen mit Kohlen.

#### Niederrhein und Leck.

6. Am 7. Mai sank in dem Niederrhein aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Renkum ein hölzernes unbeladenes Aakschiff.

7. Am 18. Juni sank in dem Pannerdenschen Kanal aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei West-Pannerden das hölzerne Praamschiff „Henriette“, beladen mit Ziegelsteinen.

8. Am 4. September fand in dem Leck bei Beusichem um 1 $\frac{1}{2}$  Uhr nachmittags bei klarem Wetter ein Zusammenstoß statt zwischen den Dampfschiffen „Ond Controleur Tengbergen“ und „Stad Deventer I“. Das Dampfschiff „Stad Deventer I“ wurde nicht erheblich beschädigt und konnte bald seine Reise fortsetzen, während das andere Dampfschiff außerhalb des Fahrwassers sank.

9. Am 6. Dezember sank in dem Leck infolge Wellenschlag außerhalb des Fahrwassers das eiserne Motorschiff „Johanna Petronella“, beladen mit Kokosfett.

10. Am 28. Dezember sank durch starken Wind und Zusammenstoß in dem Leck bei Vreeswijk in dem Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Helena“, beladen mit Sand.

## Merwede, Noord und Neue Maas.

11. Am 17. Januar sank durch Zusammenstoß in der unteren Merwede im Fahrwasser das eiserne Rheinschiff „Johanna“, beladen mit Kohlen.
  12. Am 27. März sank durch Zusammenstoß in der Noord im Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Nooit Gedacht“, beladen mit Sand.
  13. Am 7. Dezember sank durch starken Wind in der unteren Merwede im Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Biesbosch I“, beladen mit Baumaterialien.
  14. Am 20. Januar sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Ysselmonde der eiserne Schleppkahn „Schelde“, beladen mit Kohlen.
  15. Am 30. März sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam der Schleppdampfer „Pro en Contra“.
  16. Am 22. April sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam das hölzerne Tjalkschiff „Vyf gezusters“, beladen mit Kohlen.
- Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom oder wenigstens aus dem Fahrwasser beseitigt.

## Niederland.

Am 17. Januar sank durch Zusammenstoß in der unteren Merwede im Fahrwasser das eiserne Rheinschiff „Johanna“, beladen mit Kohlen.

Am 27. März sank durch Zusammenstoß in der Noord im Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Nooit Gedacht“, beladen mit Sand.

Am 7. Dezember sank durch starken Wind in der unteren Merwede im Fahrwasser das eiserne Aakschiff „Biesbosch I“, beladen mit Baumaterialien.

Am 20. Januar sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Ysselmonde der eiserne Schleppkahn „Schelde“, beladen mit Kohlen.

Am 30. März sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam der Schleppdampfer „Pro en Contra“.

Am 22. April sank durch Zusammenstoß in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam das hölzerne Tjalkschiff „Vyf gezusters“, beladen mit Kohlen.

Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom oder wenigstens aus dem Fahrwasser beseitigt.

## XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission.

Die Zentral-Kommission trat zu ihrer außerordentlichen Sitzung am 4. Mai 1915 in Mannheim zusammen.

Für den im Felde stehenden Bevollmächtigten für Preußen war der vortragende Rat im Königl. Preussischen Ministerium für Handel und Gewerbe, Geheimer Regierungsrat Gerbaulet erschienen.

Die elsässisch-lothringische Regierung hatte durch Schreiben vom 27. April 1915 mitteilen lassen, daß sie zu ihrem Bedauern nicht in der Lage sei, für ihren im Felde stehenden Bevollmächtigten einen Vertreter zu entsenden.

Da wegen Ausfalls der ordentlichen (Herbst-)Sitzung von 1914 die Wahl des Vorsitzenden nicht hatte stattfinden können, schritt man zuerst gemäß Artikel 44 Absatz 2 zur Losziehung, nach deren Ergebnis der Vorsitz für die außerordentliche Sitzung von 1915 dem Bevollmächtigten für Hessen zufiel.

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 7 Rechtsstreite, in denen sie die höchstrichterliche Entscheidung zu treffen hatte. In 6 Fällen wurde die Berufung zurückgewiesen, in einem Fall das Urteil vertagt, weil das Zwischenurteil des Obergerichts noch nicht rechtskräftig geworden und daher die Möglichkeit einer Berufung gegen dieses Urteil noch vorhanden war.

Die Regierungen sämtlicher Uferstaaten haben den Beschlüssen der Zentral-Kommission über den Bau einer festen Straßenbrücke über die Waal bei Nijmegen sowie über den Rhein bei Wesel an Stelle der vorhandenen Schiffbrücke zugestimmt.

Schließlich wurde nochmals über die Bemannung der Rheinschiffe, insbesondere über die Ausnahmegewilligung von den Vorschriften eingehend beraten; es haben sich hierzu noch nicht alle Regierungen geäußert.

Die ordentliche Sitzung begann am 31. August und dauerte bis 6. September.

Auch in dieser Sitzung war die elsäß-lothringische Regierung aus demselben Grund, wie in der außerordentlichen Sitzung, nicht vertreten.

Bei der Losziehung fiel der Vorsitz dem Bevollmächtigten für Niederland zu.

Man verhandelte zunächst wieder über die Drucklegung des Jahresberichts für 1914 und weiter über die künftige Gestaltung des Jahresberichts.

Sodann wurde die neue Fassung der für die deutschen Rheinuferstaaten erlassenen Anweisung für Schiffsuntersuchungs-Kommissionen festgesetzt.

Weiter wurde über die Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe und über die Erteilung von Rheinschifferpatenten verhandelt.

Die richterliche Tätigkeit erstreckte sich auf 1 Rechtsstreit. Die gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts eingelegte Berufung wurde als nicht angebracht erachtet und mithin als unzulässig zurückgewiesen.

Am Schluß der Sitzung begab man sich nach Coblenz zur Prüfung des von dem Bevollmächtigten für Preußen vorgelegten Entwurfs einer neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Remagen (Erpel). Die Zentral-Kommission stellte fest, daß dem Bau dieser Brücke unter den von den technischen Beratern aufgestellten Bedingungen keine Bedenken entgegenstehen.

Die Zentral-Kommission bestand am Ende des Berichtsjahres aus den 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, vertreten durch Gerbault, Geheimer Regierungsrat.

Der Bevollmächtigte für Hessen, Geheimer Oberbaurat Imroth, ist am 9. Juni 1916 gestorben; an seiner Stelle wurde der ordentliche Professor an der Technischen Hochschule in Darmstadt, Geheimer Baurat Koch, zum Bevollmächtigten ernannt.

Mannheim, am 5. September 1916.

Schlössingk, Vorsitzender.

Wiener.

Freiherr von Hirschberg.

Koch.

v. Eysinga.

Franke.

Beilagen-Verzeichnis

168-171  
172-181  
182-190  
191-198  
199-201  
202-210  
211-218  
219-224  
225-232  
233-244  
245-251  
252-258  
259-265  
266-271  
272-278  
279-281  
282-288

**BEILAGEN**  
ZUM  
**JAHRES-BERICHT DER ZENTRAL-KOMMISSION**

FÜR DIE  
**RHEINSCHIFFFAHRT**  
1915.

I. Übersicht der Wasserstraßen des Rheins während des Jahres 1915  
II. Übersicht der Wasserstraßen der Wasserstraßenverwaltung des Rheins im 11. Hauptregierungsbezirk des Jahres 1915  
III. Übersicht der Rheinischen Rheinfahrt im Jahr 1915  
IV. Übersicht der Rheinischen Rheinfahrt im Jahr 1915  
V. Übersicht der Rheinischen Rheinfahrt im Jahr 1915  
VI. Übersicht der Rheinischen Rheinfahrt im Jahr 1915  
VII. Nachweise  
VIII. Zusammenfassendes Verzeichnis

Die im Jahr 1915 für den Rheinfahrtverkehr im 11. Hauptregierungsbezirk des Jahres 1915  
ausgegebenen Beilagen sind im Verzeichnis der Beilagen des Jahres 1915  
aufgeführt. Die Beilagen sind im Verzeichnis der Beilagen des Jahres 1915  
aufgeführt. Die Beilagen sind im Verzeichnis der Beilagen des Jahres 1915  
aufgeführt.

## Beilagen-Verzeichnis.

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1915 . . . . .	169—177
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1915.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1915, nämlich:	
1. in den deutschen Rheinhäfen nach den Aufzeichnungen daselbst . . . . .	179—181
2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	182—183
3. in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich . . . . .	182—183
IIb. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1915 . . . . .	185—186
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1915	187—201
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1915 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	203—209
IIIc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1915 . . . . .	211—213
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1915	215—229
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1915 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	231—237
IVc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Jahr 1915 . . . . .	239—241
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1915 in 22 deutschen Rheinhäfen angekommen sind	243—251
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1915, von dem Rhein her kommend, nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins durchgegangen sind . . . . .	253—254
VIa. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1915 in 22 deutschen Rheinhäfen abgegangen sind .	255—263
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1915, nach dem Rhein hin gehend, von den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins durchgegangen sind . . . . .	265—266
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); . . . . .	267—271
2. der Flöße, . . . . .	272—273
die im Jahr 1915 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis . . . . .	275—277
Nachträge und Berichtigungen . . . . .	278—280



Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. 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>Straßburg.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,79 m	29 X bis 31 X	3	nicht bestimmt		nicht bestimmt		—	
Dampfschiffahrt:	1 XI bis 5 XI	5						
Verbot: Marke III . . . 5,00 m	Summe	8						
<b>Maxau.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 3,13 m	1 XI bis 6 XI	6	9 IV bis 12 IV	4	—		—	
Dampfschiffahrt:			5 XII	1				
Beschränkungen: Marke I . . . 6,00 m			11 XII u. 12 XII	2				
Marke II . . . 6,50 m	Summe	6						
Verbot: Marke III . . . 7,00 m								
	Summe	6						
<b>Speyer.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,53 m	28 X bis 31 X	4	—		—		—	
Dampfschiffahrt:	1 XI bis 6 XI	6						
Beschränkungen: Marke I . . . 6,30 m	28 XI bis 30 XI	3						
Marke II . . . 7,00 m	1 XII	1						
Verbot: Marke III . . . 7,60 m	Summe	14						
<b>Ludwigshafen.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49 m	24 X bis 31 X	8	—		—		—	
Dampfschiffahrt:	1 XI bis 7 XI	7						
Beschränkungen: Marke I . . . 6,40 m	10 XI bis 13 XI	4						
Marke II . . . 7,40 m	23 XI bis 30 XI	8						
Verbot: Marke III . . . 8,00 m	1 XII	1						
Floßfahrt:	Summe	28						
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10 m								
<b>Mannheim.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49 m	24 X bis 31 X	8	—		—		—	
Dampfschiffahrt:	1 XI bis 7 XI	7						
Beschränkungen: Marke I . . . 6,40 m	10 XI bis 13 XI	4						
Marke II . . . 7,40 m	23 XI bis 30 XI	8						
Verbot: Marke III . . . 8,00 m	1 XII	1						
Floßfahrt:	Summe	28						
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10 m								
<b>Worms.</b>								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = -0,14 m	22 X bis 31 X	10	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	1 XI bis 7 XI	7						
	9 XI bis 13 XI	5						
	23 XI bis 30 XI	8						
	1 XII u. 2 XII	2						
	Summe	32						

Flößfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Flößmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
nicht bestimmt		1 XI bis 3 XI 5 XI	1,63	9 IV	4,41	
nicht bestimmt		5 XI	3,04	10 IV	6,45	
nicht bestimmt		2 XI	2,31	11 IV	6,20	
	7					
11 IV u. 12 IV 11 XII	2 1	4 u. 6 XI	2,08	12 IV	6,21	Unterhalb Ludwigshafen wurde leichtes Treibeis beobachtet vom 28. bis 30. November = 3 Tage.
	3					
11 IV u. 12 IV 11 XII	2 1	6 XI	2,08	12 IV	6,24	Leichtes Treibeis vom Neckar vom 28. bis 30. November = 3 Tage.
	3					
nicht bestimmt		6 XI	— 0,60	12 IV	3,32	

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	25 IX bis 29 IX	5	11 I bis 13 I	3	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	20 X bis 31 XI	12	19 I u. 20 I	2	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 2,75 m	1 XI bis 15 XI	15	10 III	1	—	—	—	—
Marke II . . . 3,50 m	22 XI bis 30 XI	9	11 IV bis 14 IV	4	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 4,75 m	1 XII bis 3 XII	3	12 XII u. 13 XII	2	—	—	—	—
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 3,00 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,20 m								
	Summe	44		12				
<b>Biebrich.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,20 m <sup>1)</sup>	25 IX bis 29 IX	5	12 IV u. 13 IV	2	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	21 X bis 31 X	11						
Beschränkungen: Marke I . . . 3,55 m	1 XI bis 14 XI	14						
Marke II . . . 4,30 m	22 XI bis 30 XI	9						
Verbot: Marke III . . . 5,55 m	1 XII bis 3 XII	3						
Floßfahrt:								
	Summe	42		2				
<b>Rüdesheim.</b>								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,35 m <sup>1)</sup>	24 X bis 31 X	8	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:	1 XI bis 8 XI	8						
Einstellung b. steigendem Wasser 3,60 m	11 XI bis 14 XI	4						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,90 m	24 XI bis 30 XI	7						
	1 XII u. 2 XII	2						
	Summe	29						
<b>Bingen.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,28 m	25 X bis 31 X	7	10 I bis 15 I	6	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	1 XI bis 8 XI	8	18 I bis 22 I	5	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 3,20 m	11 XI bis 14 XI	4	10 III u. 11 III	2	—	—	—	—
Marke II . . . 4,00 m	24 XI bis 28 XI	5	10 IV bis 15 IV	6	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 5,30 m	30 XI	1	6 XII u. 7 XII	2	—	—	—	—
Floßfahrt:	1 XII bis 3 XII	3	11 XII b. 16 XII	6	—	—	—	—
			28 XII b. 30 XII	3	—	—	—	—
	Summe	28		30				
<b>Caub.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,43 m	24 X bis 31 X	8	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	1 XI bis 8 XI	8						
	10 XI bis 14 XI	5						
	25 XI bis 30 XI	6						
	1 XII u. 2 XII	2						
	Summe	29						
<b>Coblenz.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,73 m	22 IX bis 30 IX	9	10 I bis 14 I	5	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	1 X u. 2 X	2	12 XII b. 14 XII	3	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,00 m	12 X bis 31 X	20	27 XII b. 29 XII	3	—	—	—	—
Marke II . . . 6,25 m	1 XI bis 15 XI	15						
Verbot: Marke III . . . 7,20 m	23 XI bis 30 XI	8						
Floßfahrt:	1 XII u. 2 XII	2						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,40 m								
	Summe	56		11				
<b>Andernach.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,00 m	23 IX bis 30 IX	8	10 I bis 15 I	6	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	1 X u. 2 X	2	20 I	1	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,80 m	21 X bis 31 X	11	12 XII bis 15 XII	4	—	—	—	—
Marke II . . . 7,10 m	1 XI bis 15 XI	15	27 XII bis 29 XII	3	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 8,10 m	24 XI bis 30 XI	7						
Floßfahrt:	1 XII u. 2 XII	2						
Einstellung b. steigendem Wasser 5,00 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,30 m								
	Summe	45		14				

<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	
—	—	7 XI	— 0,04	12 IV	3,15	Treibeis vom 29. November bis 2. Dezember.
nicht bestimmt	—	7 XI	0,74	12 IV	3,76	
10 I bis 12 I 19 I u. 20 I 11 IV u. 12 IV 12 XII u. 13 XII	3 2 2 2	5 XI u. 6 XI	1,08	12 IV	3,92	
nicht bestimmt	9	6 u. 7 XI	1,01	12 IV	3,86	
nicht bestimmt	—	6 XI u. 7 XI	1,12	13 IV	4,75	
9 I bis 21 I 10 III u. 11 III 10 IV bis 14 IV 6 XII u. 7 XII 11 XII bis 16 XII 26 XII bis 30 XII	13 2 5 2 6 5	7 XI	1,18	13 XII	5,96	
	33					
9 I bis 21 I 10 III u. 11 III 10 IV bis 14 IV 6 XII u. 7 XII 11 XII bis 16 XII 26 XII bis 30 XII	13 2 5 2 6 5	4 XI	1,40	13 XII	6,94	
	33					

„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	22 IX bis 30 IX	9	10 I bis 15 I	6	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	1 X bis 4 X	4	20 I	1	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,50 m	10 X bis 31 X	22	12 XII bis 15 XII	4	—	—	—	—
Marke II . . . 6,90 m	1 XI bis 16 XI	16	27 XII bis 29 XII	3	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 7,80 m	23 XI bis 30 XI	8	—	—	—	—	—	—
Floßfahrt:	1 XII bis 3 XII	3	—	—	—	—	—	—
Einstellung b. steigendem Wasser 4,70 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00 m	Summe	62		14				
<b>Düsseldorf.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,29 m	21 IX bis 30 IX	10	10 I bis 16 I	7	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	1 X bis 4 X	4	20 I	1	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,10 m	10 X bis 31 X	22	12 XII bis 15 XII	4	—	—	—	—
Marke II . . . 6,70 m	1 XI bis 16 XI	16	27 XII bis 30 XII	4	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 7,50 m	23 XI bis 30 XI	8	—	—	—	—	—	—
Floßfahrt:	1 XII bis 3 XII	3	—	—	—	—	—	—
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70 m	Summe	63		16				
<b>Duisburg-Ruhrort.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,91 m	17 IX bis 30 IX	14	11 I bis 16 I	6	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	1 X bis 31 X	31	13 XII bis 15 XII	3	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,30 m	1 XI bis 17 XI	17	28 XII u. 29 XII	2	—	—	—	—
Marke II . . . 6,90 m	21 XI bis 30 XI	10	—	—	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 7,60 m	1 XII bis 4 XII	4	—	—	—	—	—	—
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,60 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,10 m	Summe	76		11				
<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	24 IX bis 30 IX	7	10 I bis 23 I	14	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	1 X bis 5 X	5	13 IV bis 15 IV	3	—	—	—	—
Beschränkungen: Marke I . . . 5,00 m	13 X bis 31 X	19	12 XII bis 17 XII	6	—	—	—	—
Marke II . . . 6,30 m	1 XI bis 17 XI	17	27 XII bis 31 XII	5	—	—	—	—
Verbot: Marke III . . . 6,70 m	25 XI bis 30 XI	6	—	—	—	—	—	—
Floßfahrt:	1 XII bis 3 XII	3	—	—	—	—	—	—
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00 m	Summe	57		28				

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Floßmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
9 I bis 21 I 11 IV bis 14 IV 7 XII 11 XII bis 16 XII 26 XII bis 30 XII	13 4 1 6 5	8 XI	0,75	13 XII	6,71	
	29					
9 I bis 21 I 11 IV bis 14 IV 7 XII 12 XII bis 16 XII 26 XII bis 30 XII	13 4 1 5 5	8 XI	0,48	14 XII	6,27	
	28					
10 I bis 20 I 13 IV 12 XII bis 16 XII 27 XII bis 30 XII	11 1 5 4	9 XI	- 0,30	14 XII	6,31	
	21					
10 I bis 22 I 11 III u. 12 III 12 IV bis 14 IV 7 XII u. 8 XII 12 XII bis 17 XII 27 XII bis 31 XII	13 2 3 2 6 5	9 XI	- 0,58	14 XII	6,13	
	31					
10 I bis 23 I 11 III u. 12 III 12 IV bis 15 IV 7 XII u. 8 XII 12 XII bis 17 XII 27 XII bis 31 XII	14 2 4 2 6 5	10 XI	0,20	15 XII	6,23	
	33					

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>Nijmwegen.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 7,60 m	27 IX bis 30 IX	4	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
+ N. A. P.	1 X bis 3 X	3						
(N. A. P. = 0,08 m + A. P.)	17 X	1						
	22 X bis 31 X	10						
	1 XI bis 16 XI	16						
	27 XI bis 30 XI	4						
	1 XII bis 3 XII	3						
	<b>Summe</b>	<b>41</b>						
<b>Tiel.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 4,13 m	25 IX bis 30 IX	6	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
+ N. A. P.	1 X bis 6 X	6						
(N. A. P. = 0,22 m + A. P.)	13 X bis 31 X	19						
	1 XI bis 17 XI	17						
	26 XI bis 30 XI	5						
	1 XII bis 4 XII	4						
	<b>Summe</b>	<b>57</b>						
<b>Zalt-Bommel.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,16 m	20 IX bis 30 IX	11	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
+ N. A. P.	1 X bis 31 X	31						
(N. A. P. = 0,17 m + A. P.)	1 XI bis 18 XI	18						
	26 XI bis 30 XI	5						
	1 XII bis 4 XII	4						
	<b>Summe</b>	<b>69</b>						
<b>Arnheim.</b>								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 7,95 m <sup>1)</sup>	25 IX bis 30 IX	6	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
+ N. A. P.	1 X bis 5 X	5						
(N. A. P. = 0,24 m + A. P.)	14 X bis 31 X	18						
	1 XI bis 17 XI	17						
	25 XI bis 30 XI	6						
	1 XII bis 4 XII	4						
	<b>Summe</b>	<b>56</b>						
<b>Vreeswijk.</b>								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,45 m <sup>1)</sup>	7 II	1	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
+ N. A. P.	2 VII bis 5 VII	4						
(N. A. P. = 0,14 m + A. P.)	20 VII	1						
	1 IX bis 5 IX	5						
	15 IX bis 24 IX	10						
	26 IX u. 27 IX	2						
	29 IX u. 30 IX	2						
	1 X bis 8 X	8						
	10 X bis 31 X	22						
	1 XI bis 7 XI	7						
	9 XI u. 10 XI	2						
	12 XI u. 13 XI	2						
	15 XI bis 19 XI	5						
	27 XI bis 30 XI	4						
	1 XII bis 3 XII	3						
	<b>Summe</b>	<b>78</b>						

<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
Floßmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
Datum	Tage					
nicht bestimmt		9 XI	7,01	16 XII	12,08	
nicht bestimmt		8, 9 u. 10 XI	3,41	16 XII	8,48	
nicht bestimmt		30 X	1,33	16 u. 17 I	5,87	
nicht bestimmt		8 u. 9 XI	7,34	16 XII	12,05	
nicht bestimmt		30 X	0,65	17 I	4,20	

„Gleichwertigen Wasserstand 1908\* entsprechend, ermittelt.“

Bildliche Darstellung des Rheinstandes  
am Pegel bei Straßburg  
im Jahre 1915.

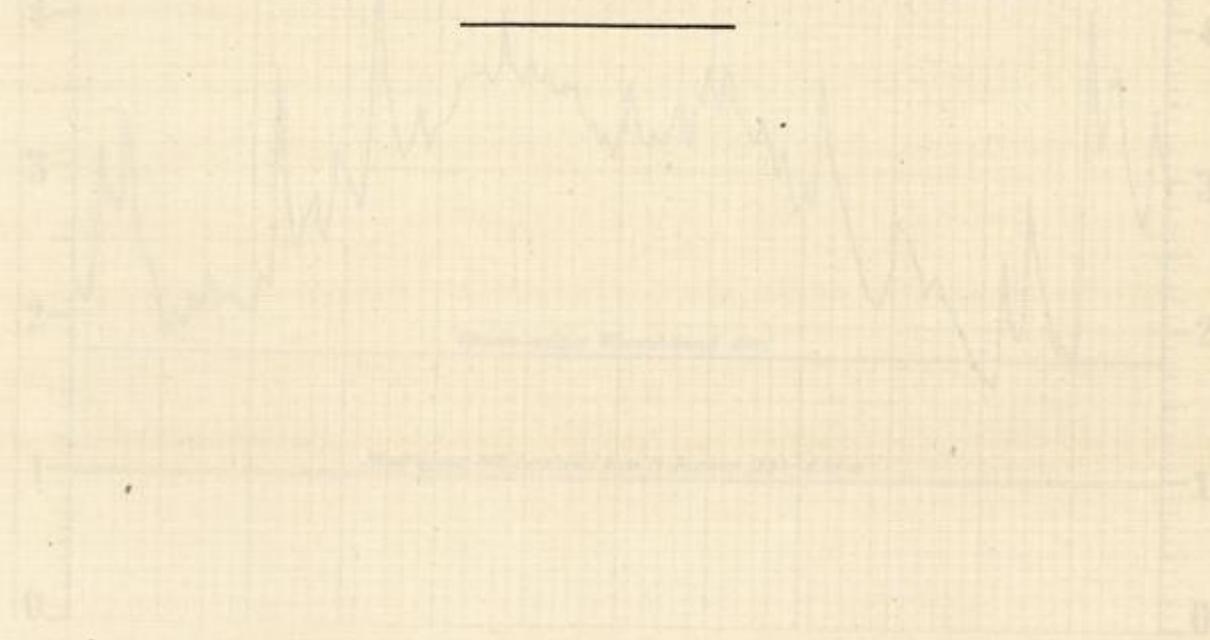
Ib.

Bildliche Darstellung der Wasserstands-  
bewegungen  
des Rheins

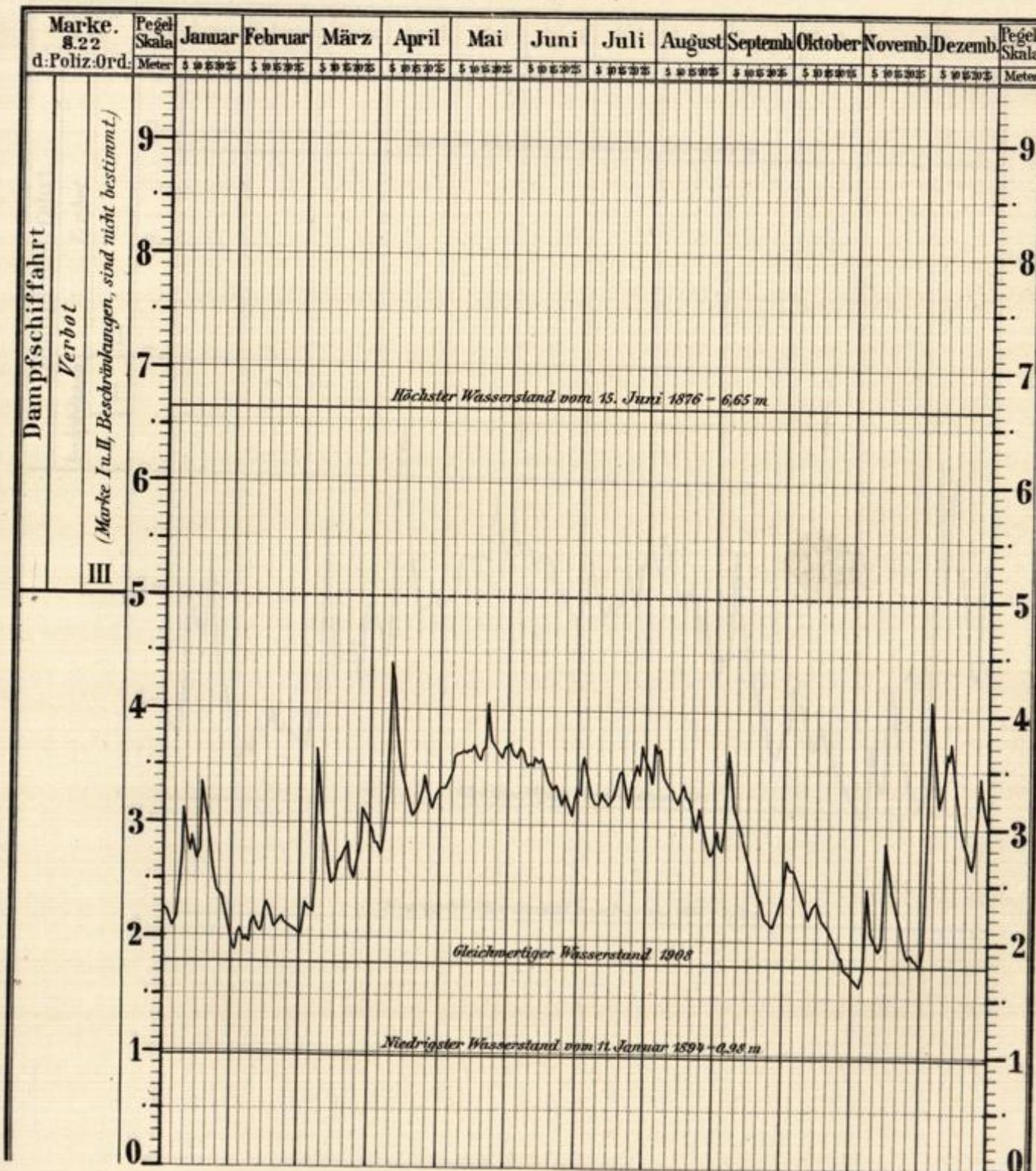
während des Jahres 1915

an den Pegeln zu Straßburg, Maxau, Mannheim, Mainz, Bingen, Caub, Coblenz, Cöln,

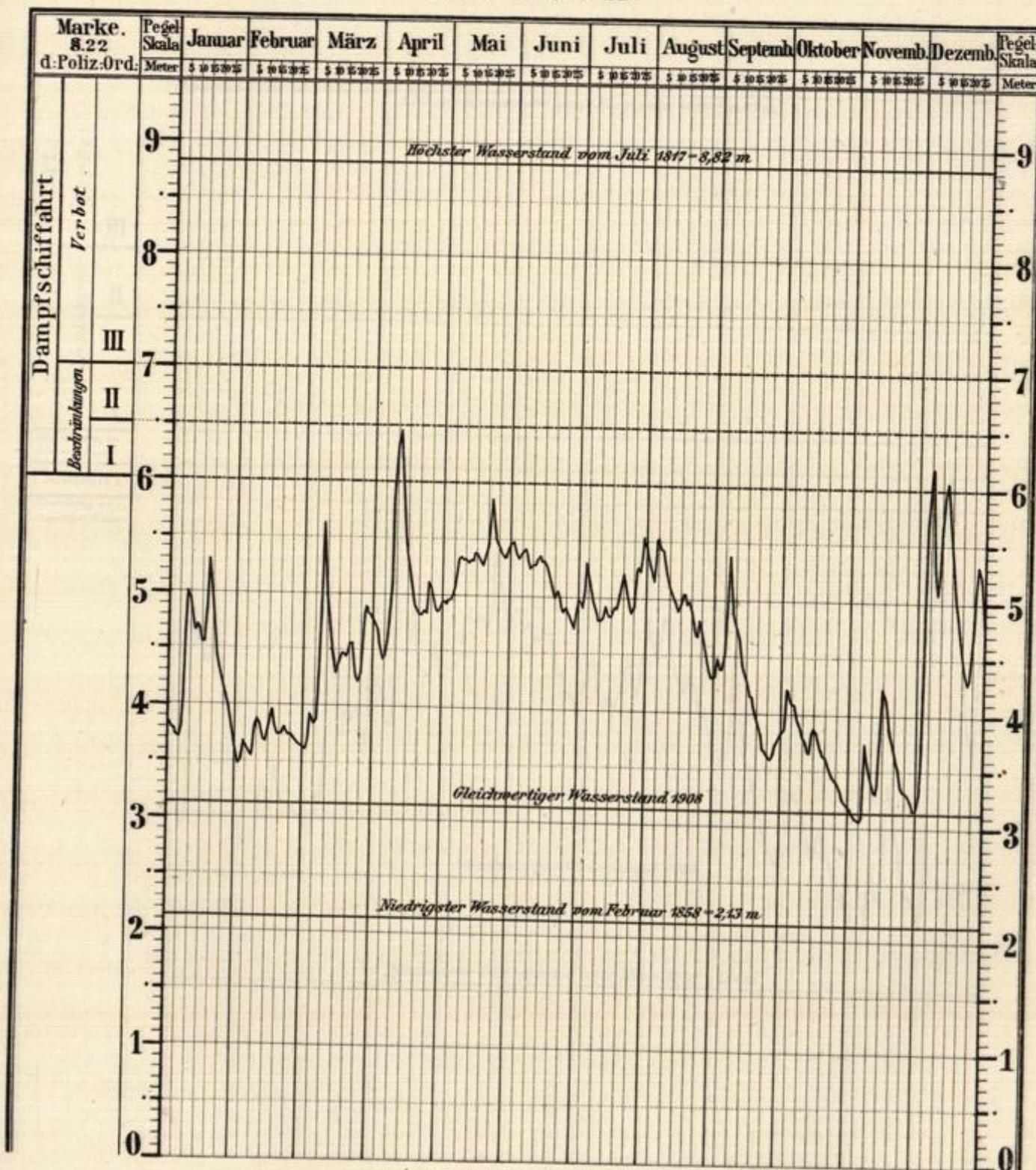
Duisburg - Ruhrort, Nijmegen und Arnheim.



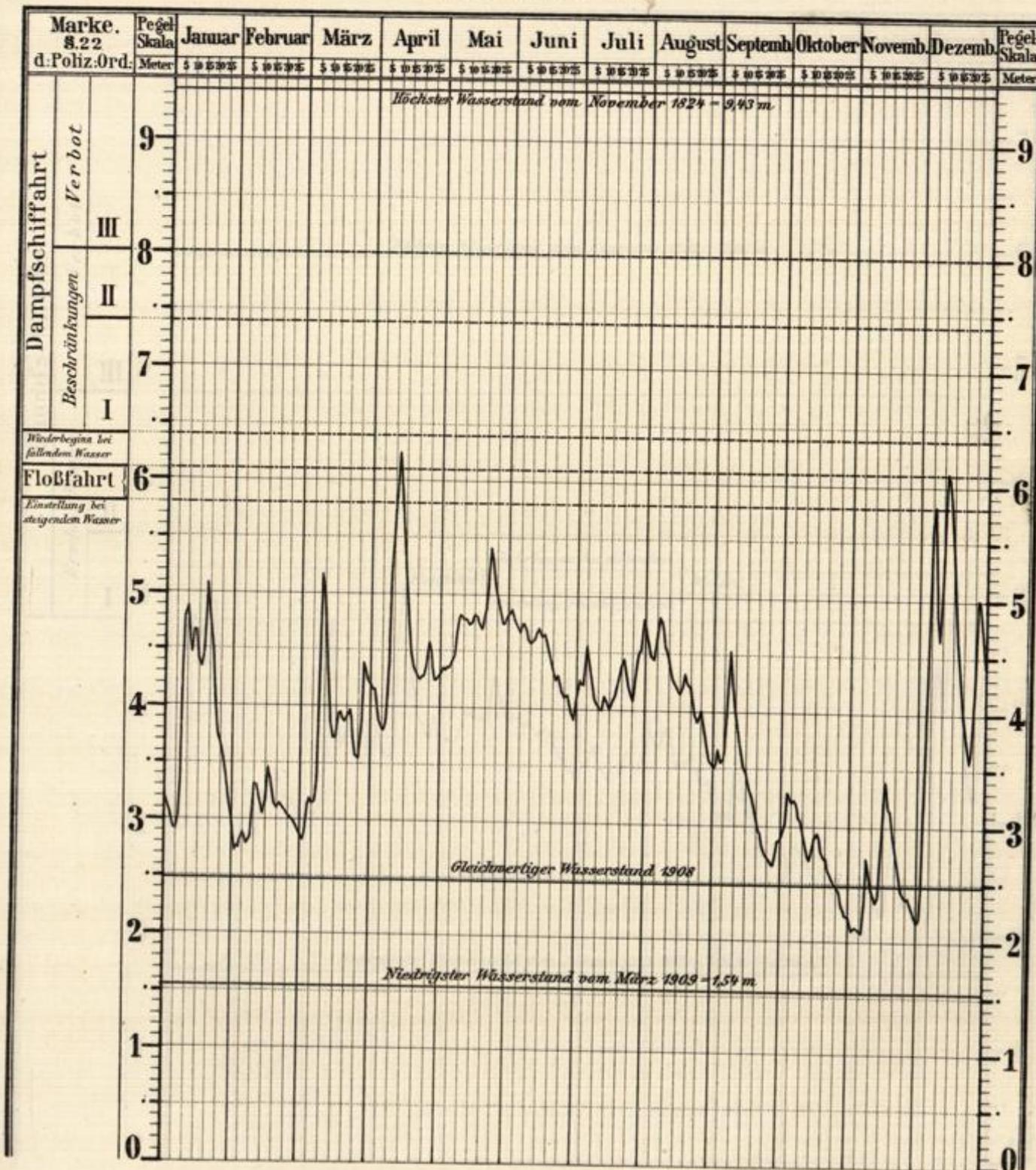
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Straßburg im Jahre 1915.



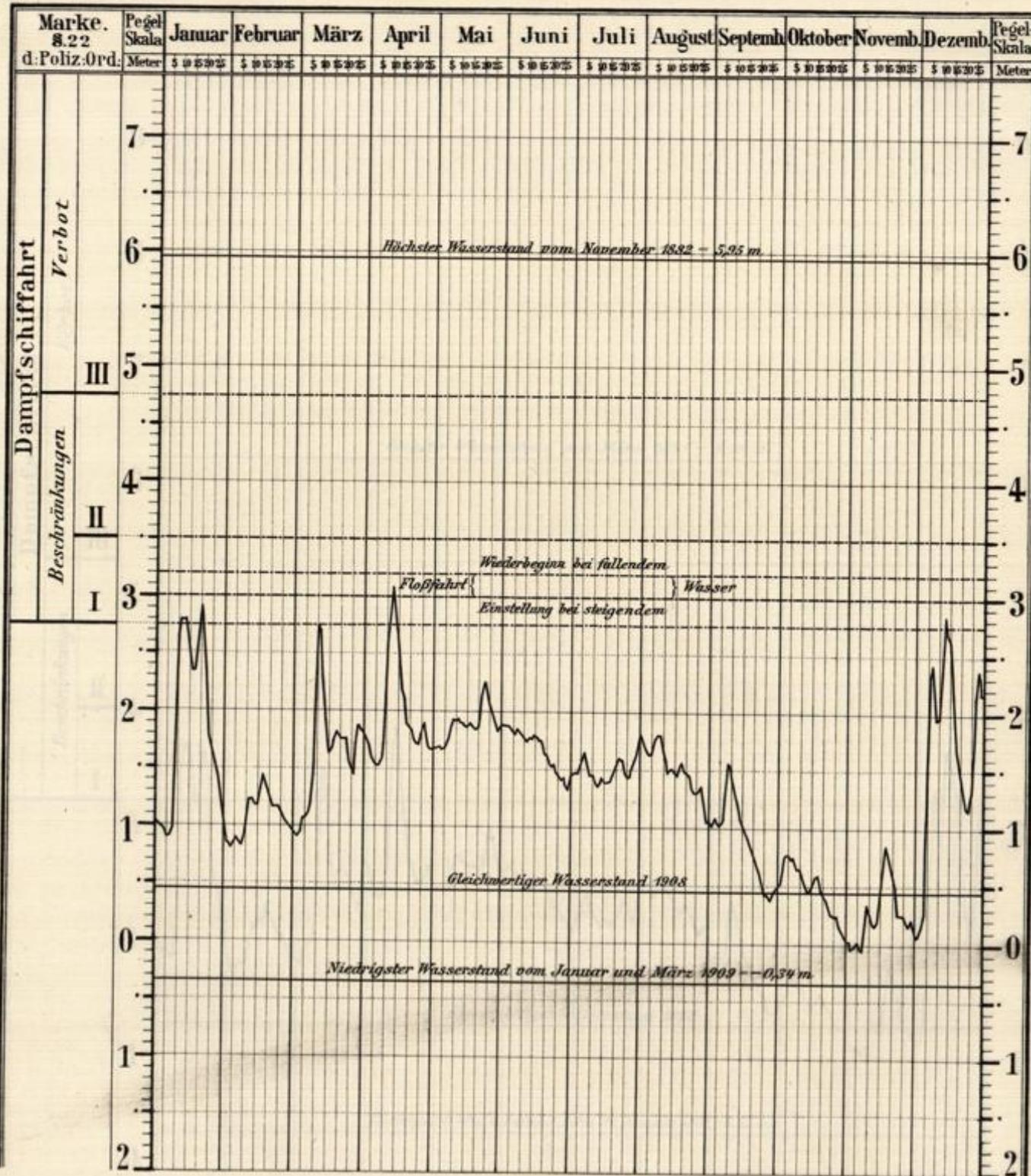
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Maxau im Jahre 1915.



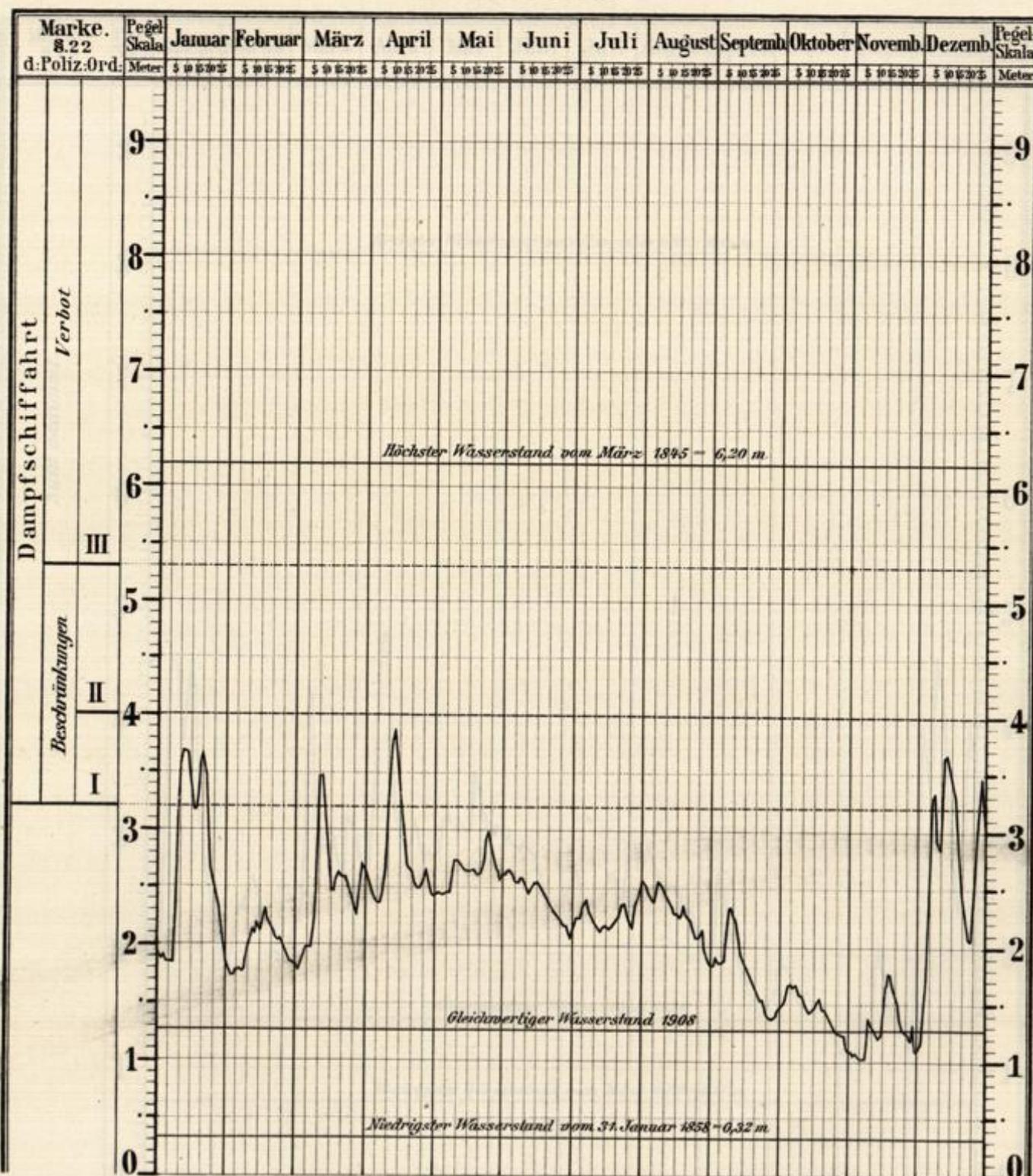
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mannheim im Jahre 1915.



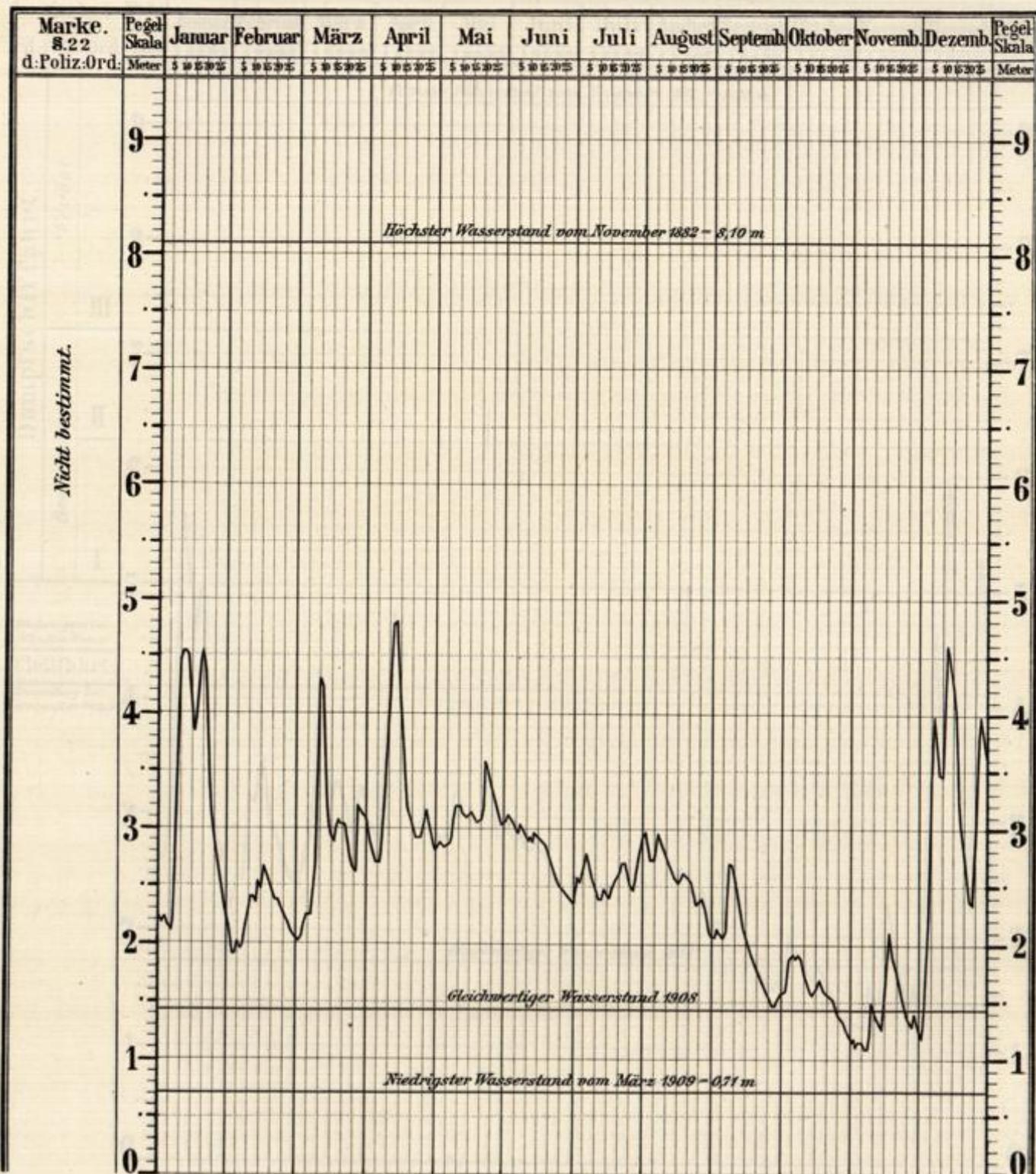
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mainz im Jahre 1915.



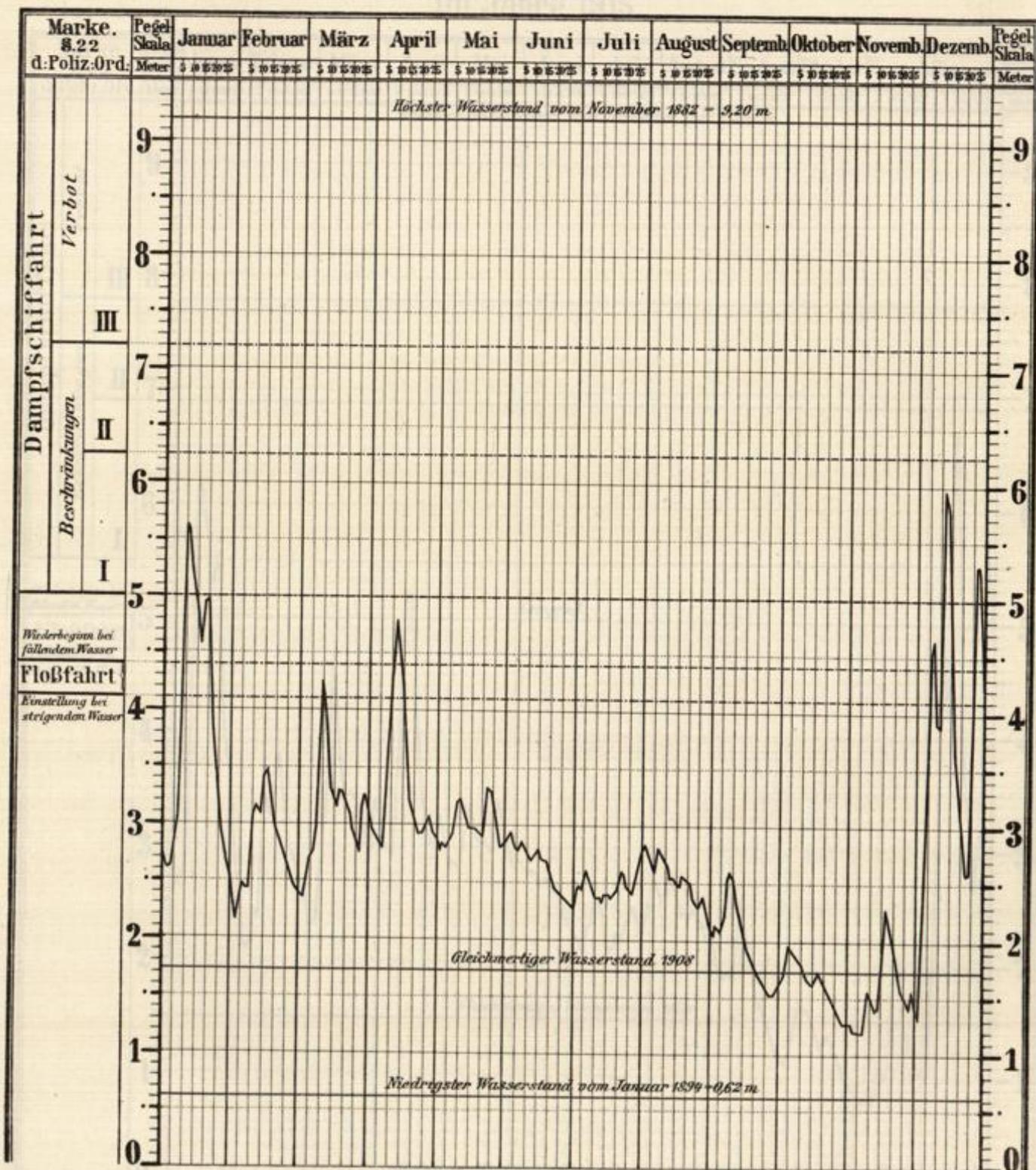
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Bingen im Jahre 1915.



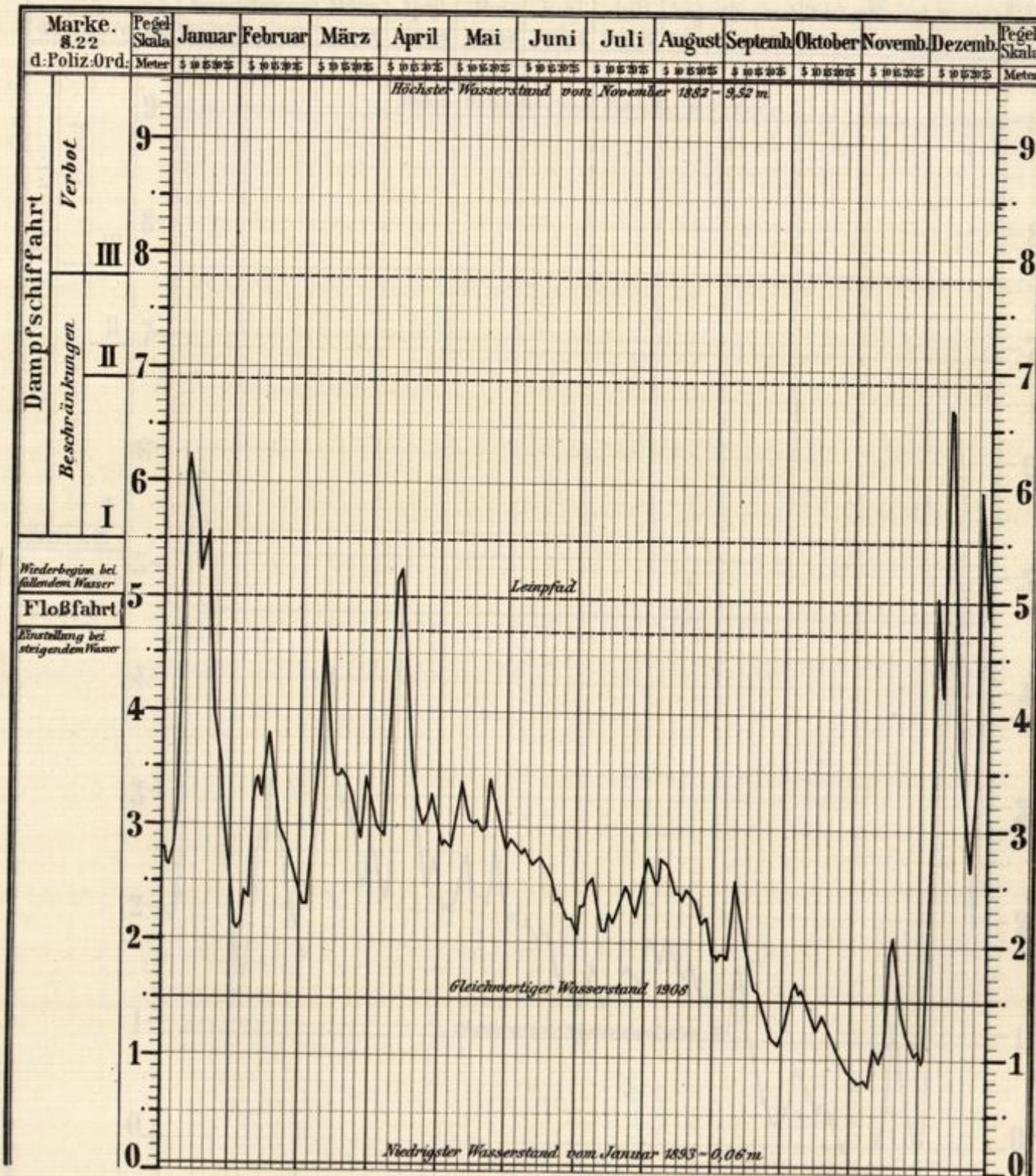
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Caub im Jahre 1915.



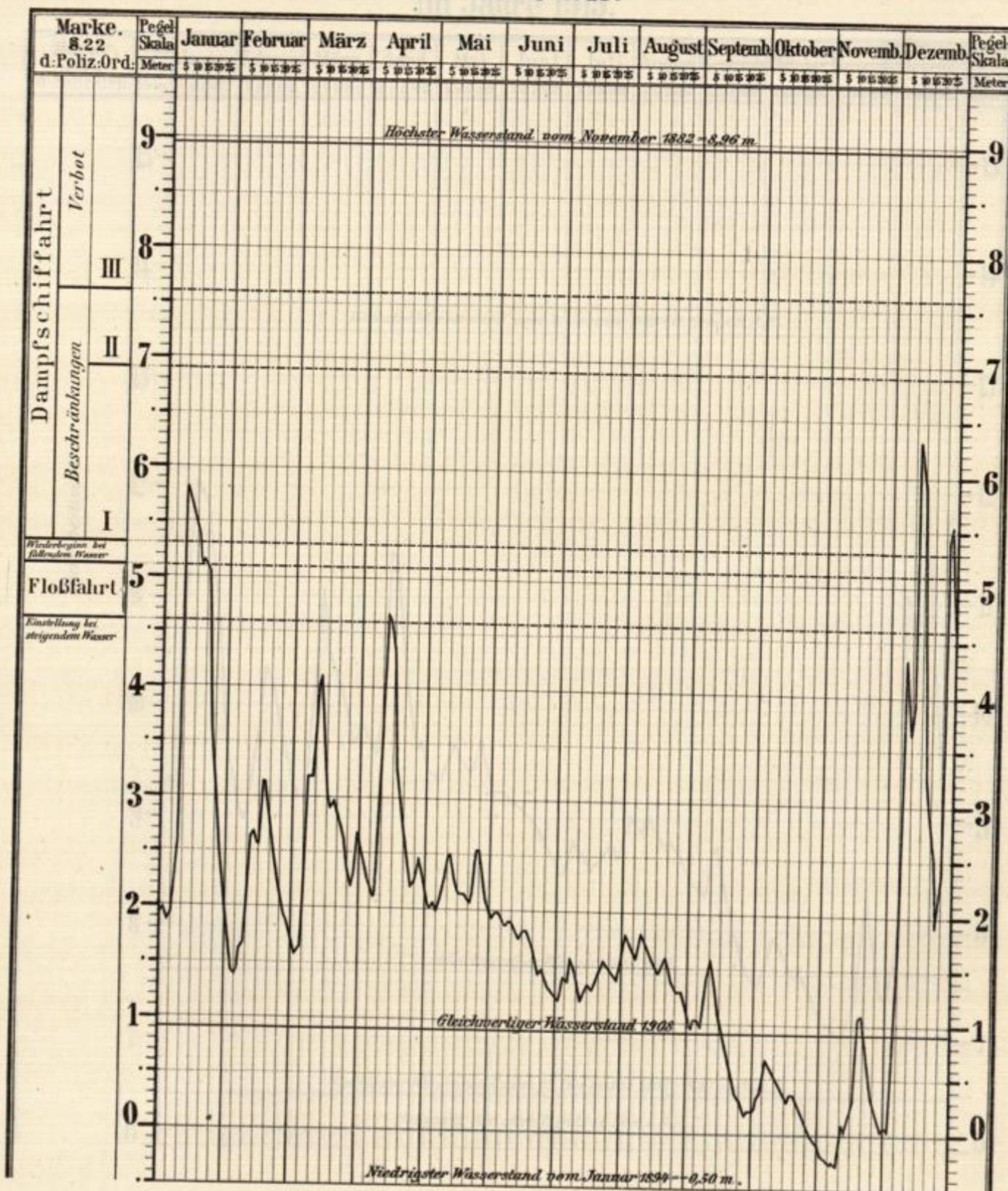
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Coblenz im Jahre 1915.



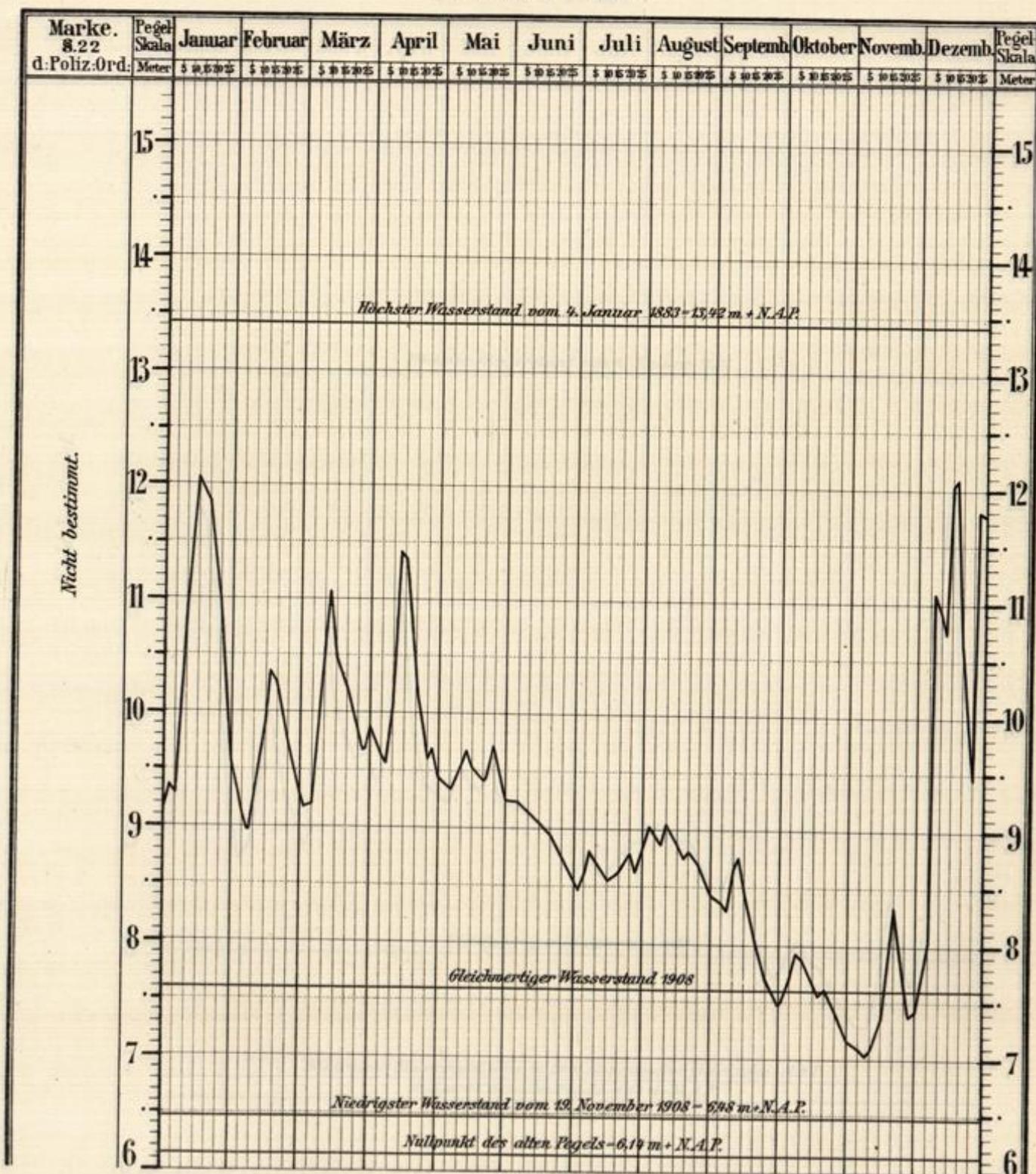
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Cöln im Jahre 1915.



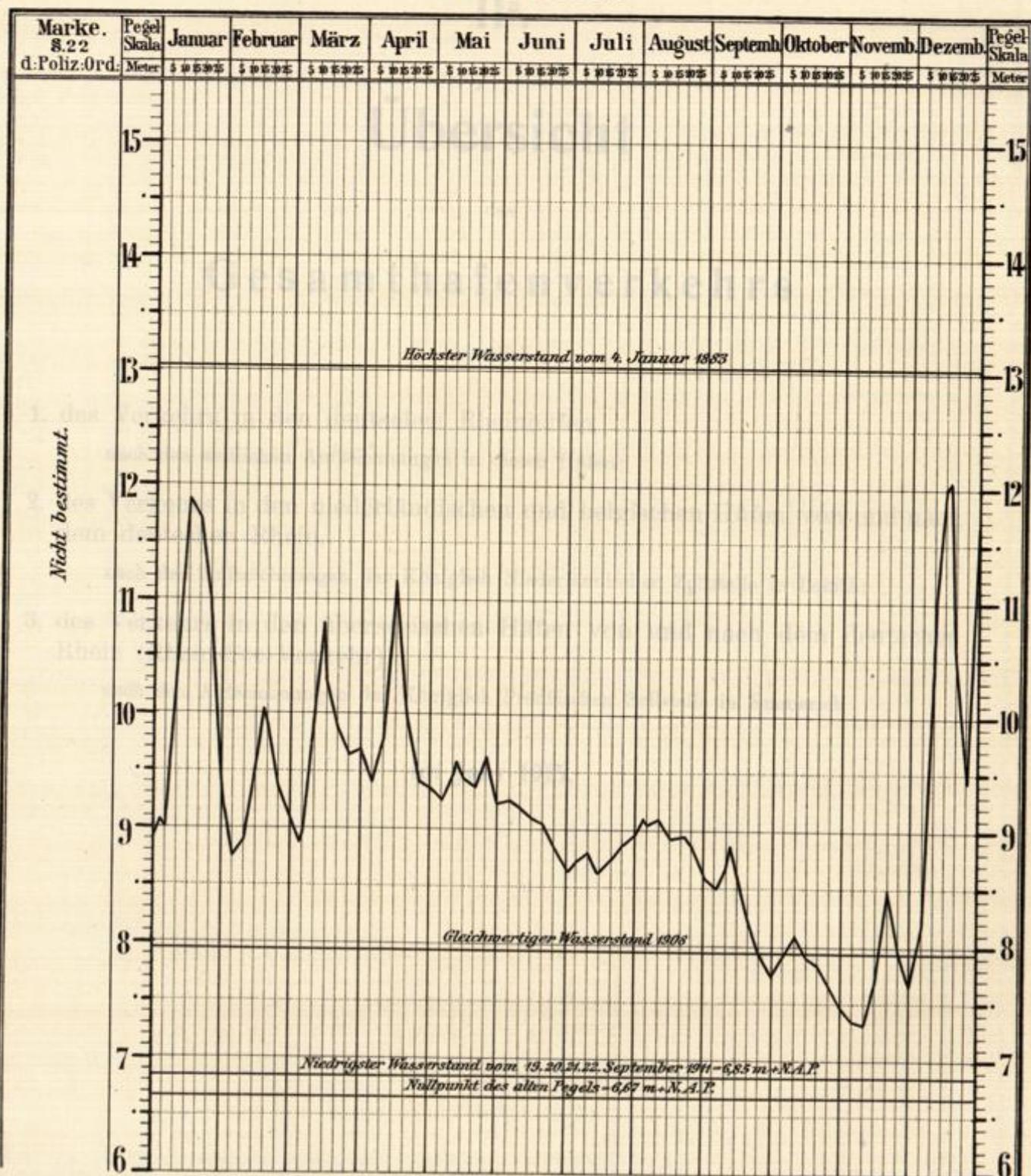
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Duisburg-Ruhrort im Jahre 1915.



# Bildliche Darstellung des Waalstandes am Pegel bei Nijmwegen + N.A.P. im Jahre 1915.



# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Arnheim + N.A.P. im Jahre 1915.



Anmerkung: Die Pegelstände sind auf die Höhe von 6,67 m + N.A.P. bezogen.

**IIa.**  
**Übersicht**

**Gesamthafenverkehrs**

des

nämlich:

1. des Verkehrs in den deutschen Rheinhäfen,  
nach den amtlichen Aufzeichnungen in diesen Häfen;
2. des Verkehrs in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein,  
nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith;
3. des Verkehrs in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr),  
nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle in Emmerich

**im Jahr 1915.**

Anmerkung: Der Umschlagsverkehr von Schiff zu Schiff ist in den Verkehrsübersichten mitenthalten.

Lfde. 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 . . . . .	747 005	—	747 005	—	154 934	154 934
2	Kehl . . . . .	430 136	3 680	433 816	4 580	38 178	42 758
3	Lauterburg . . . . .	278 550	—	278 550	—	302	302
4	Karlsruhe . . . . .	955 238	3 690	958 928	1 246	255 221	256 467
5	Speyer . . . . .	28 017	7 530	35 547	—	9 668	9 668
6	Mannheim mit Rheinau . . . . .	4 375 741	268 216	4 643 957	60 062	686 251	746 313
7	Ludwigshafen . . . . .	955 189	89 306	1 044 495	4 227	351 818	356 045
8	Worms . . . . .	234 959	8 124	243 083	14 551	119 369	133 920
9	Gernsheim . . . . .	65 317	10 818	76 135	33	5 234	5 267
10	Nierstein . . . . .	7 544	5 321	12 865	703	1 363	2 066
11	Weisenau . . . . .	29 798	2 543	32 341	1 144	36 240	37 384
12	Gustavsburg . . . . .	822 552	736	823 288	3 804	23 619	27 423
13	Mainz . . . . .	360 294	349 353	709 647	165 387	221 623	387 010
14	Biebrich . . . . .	25 967	8 961	34 928	153	3 512	3 665
15	Schierstein . . . . .	5 155	48 962	54 117	1 668	48 507	50 175
16	Budenheim . . . . .	6 354	—	6 354	—	108 104	108 104
17	Bingen . . . . .	55 888	10 106	65 994	3 006	63 428	66 434
18	Oberlahnstein . . . . .	12 901	66 357	79 258	380	318 550	318 930
19	Coblenz . . . . .	18 774	24 092	42 866	2 307	27 184	29 491
20	Beuel . . . . .	68	112 335	112 403	2 301	104 927	107 228
21	Bonn . . . . .	5 684	6 829	12 513	748	1 139	1 887
22	Wesseling . . . . .	13 495	7 387	20 882	881 690	12 324	894 014
23	Cöln-Mülheim a. Rh. <sup>2)</sup> . . . . .	203 323	252 642	455 965	73 369	61 599	134 968
24	Leverkusen . . . . .	181 798	29 160	210 958	4 651	87 272	91 923
25	Reisholz . . . . .	202 534	8 382	210 916	25 926	12 001	37 927
26	Neuß . . . . .	27 397	71 734	99 131	272 515	42 249	314 764
27	Düsseldorf . . . . .	74 315	286 466	360 781	50 328	80 300	130 628
28	Crefeld . . . . .	91 056	64 282	155 338	31 071	48 544	79 615
29	Uerdingen . . . . .	37 799	23 436	61 235	34 354	10 186	44 540
30	Rheinhausen . . . . .	294 501	151 590	446 091	3 358	22 388	25 746
31	Duisburg . . . . .	1 162 614	1 812 833	2 975 447	5 766 753	2 194 847	7 961 600
32	Homburg . . . . .	302	21 176	21 478	543 995	390 215	934 210
33	Alsum mit Schwelgern . . . . .	258 834	535 374	794 208	559 411	359 850	919 261
34	Walsum . . . . .	80 245	120 746	200 991	506 996	311 385	818 381
35	Orsoy <sup>3)</sup> . . . . .	3 808	307	4 115	114 265	19 106	133 371
36	Rheinberg . . . . .	5 800	93 345	99 145	2 899	4 344	7 243
37	Wesel . . . . .	128 609	189 047	317 656	1 388	1 500	2 888
	Summe I . . . . .	12 187 561	4 694 866	16 882 427	9 139 269	6 237 281	15 376 550
		II. Minderwichtige Hafenplätze,					
38	in Elsaß-Lothringen . . . . .	1 585	10 690	12 275			
39	„ Baden . . . . .	19 546	2 413	21 959			
40	„ Bayern . . . . .	8 078	1 044	9 122			
41	„ Hessen . . . . .	32 706	9 036	41 742			
42	„ Preußen . . . . .	156 891		156 891			
	Summe II . . . . .	241 989		241 989			
dazu	Summe I . . . . .	12 187 561	4 694 866	16 882 427	9 139 269	6 237 281	15 376 550
	Summe I. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen . . . . .		17 124 416	17 124 416	9 139 269	6 237 281	15 376 550

deutschen Rheinhäfen

darunter Floßverkehr		Gesamt- hafenverkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t	t		t	t	
<b>Häfen</b>						
—	—	901 939	1	—	673 985	
—	—	476 574	2	37 902	—	
—	—	278 852	3	55 257	—	
—	—	1 215 395	4	—	1 268	
—	—	45 215	5	—	25 300	
12 623	15 223	5 390 270	6	—	1 352 384	
—	—	1 400 540	7	—	887 434	
—	—	377 003	8	—	35 359	
—	—	81 402	9	—	42 334	
—	—	14 931	10	—	16 892	
—	—	69 725	11	—	38 944	
1 767	6 000	850 711	12	—	123 248	
144 776	162 125	1 096 657	13	—	517 428	
—	—	38 593	14	—	40 514	
47 379	46 117 <sup>1)</sup>	104 292	15	—	2 665	
—	—	114 458	16	—	97 250	
6 999	—	132 428	17	—	339	
—	—	398 188	18	99 694	—	
—	—	72 357	19	—	64 289	
—	—	219 631	20	—	93 393	
655	—	14 400	21	—	25 179	
—	—	914 896	22	128 195	—	
13 633	—	590 933	23	—	785 703	
—	—	302 881	24	—	90 889	
108	235	248 843	25	—	228 270	
1 656	—	413 895	26	—	208 964	
11 031	—	491 409	27	—	616 178	
5 176	—	234 953	28	—	44 043	
1 188	—	105 775	29	—	96 932	
—	—	471 837	30	—	875 219	
50 553	—	10 937 047	31	—	10 248 628	
—	—	955 688	32	—	370 608	
—	—	1 713 469	33	—	1 355 723	
611	—	1 019 372	34	—	627 149	
—	—	137 486	35	137 486	—	
—	—	106 388	36	13 301	—	
1 193	157	320 544	37	—	150 397	
299 348	229 857	32 258 977 <sup>4)</sup>	I	471 835	19 736 908	
				19 265 073 t weniger		
<b>Lösch- und Umschlagstellen</b>						
—	—	12 275	38	5 533	—	
—	—	21 959	39	—	25 049	
—	—	9 122	40	—	6 357	
—	—	41 742	41	—	58 528	
—	—	156 891	42	—	346 627	
		241 989	II	5 533	436 561	
				431 028 t weniger		
		dazu				
299 348	229 857	32 258 977	I	471 835	19 736 908	
299 348	229 857	32 500 966	1	477 368	20 173 469	
				19 696 101 t weniger		

1) Davon ungebunden:  
zu Berg 1023 t, zu Tal 38 200 t, zu-  
sammen 39 223 t.

2) Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh.  
wurde mit Wirkung vom 1. April 1914  
ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter  
der Bezeichnung „Cöln-Mülheim  
a. Rh.“ vereinigt.

3) Für 1915 zum erstenmal bei den wich-  
tigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914  
erschien der Verkehr von Orsoy unter  
B 42 bei minderwichtigen Häfen usw.

4) Außerdem an Vieh in der:

	Zufuhr	Abfuhr	
Pferde usw.	—	3	Stück
Rindvieh	—	—	„
Schafe	—	—	„
Schweine	—	—	„
Geflügel	80	275	„

Lfde. Nr.	Namen der Häfen	2. Verkehr in den niederländischen und					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
		zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t	zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t
43	Nijmegen . . . . .		36 994	36 994	2 584		2 584
44	Tiel . . . . .		11 840	11 840	—		—
45	Zalt-Bommel . . . . .		4 724	4 724	—		—
46	Gorinchem . . . . .		26 937	26 937	—		—
47	Dordrecht . . . . .		201 356	201 356	4 254		4 254
48	Arnhem . . . . .		33 135	33 135	1 563		1 563
49	Wageningen . . . . .		5 483	5 483	—		—
50	Wijk bij Duurstede . . . . .		6 421	6 421	50		50
51	Culemborg . . . . .		9 445	9 445	—		—
52	Vianen . . . . .		2 159	2 159	—		—
53	Vreeswijk . . . . .		38 345	38 345	—		—
54	Rotterdam . . . . .		1 274 509	1 274 509	1 275 178		1 275 178
55	Amsterdam . . . . .		695 560	695 560	143 884		143 884
56	Andere niederländische Häfen . . . . .		1 697 388	1 697 388	122 057		122 057
57	Belgische Häfen . . . . .		1 689 034	1 689 034	1 284 390		1 284 390
	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein		5 733 330	5 733 330	2 833 960		2 833 960
		3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
58	Bremen . . . . .		—	—	—		—
59	Hamburg . . . . .		—	—	—		—
60	Stettin . . . . .		—	—	—		—
61	Danzig . . . . .		—	—	—		—
62	Königsberg . . . . .		—	—	—		—
63	Andere deutsche Häfen . . . . .		2 643	2 643	—		—
64	Englische Häfen . . . . .		—	—	—		—
65	Russische und andere Häfen . . . . .		—	—	—		—
	Summe 3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr). . . . .		2 643	2 643	—		—
dazu	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein		5 733 330	5 733 330	2 833 960		2 833 960
	Summe 4. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) . . . . .		5 735 973	5 735 973	2 833 960		2 833 960
dazu	Summe 1. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen . . . . .		17 124 416	17 124 416	9 139 269	6 236 281	15 376 550
	<b>1915 Gesamthafenverkehr . . . . .</b>		<b>22 860 389</b>	<b>22 860 389</b>	<b>11 973 229</b>	<b>6 236 281</b>	<b>18 210 510</b>
	1914 Gesamthafenverkehr . . . . .		40 856 325 <sub>6</sub>	40 856 325 <sub>6</sub>	22 469 508 <sub>6</sub>	14 630 958 <sub>6</sub>	37 100 467
	1915 { mehr . . . . .		—	—	—	—	—
	{ weniger . . . . .		17 995 936 <sub>6</sub>	17 995 936 <sub>6</sub>	10 496 279 <sub>6</sub>	8 394 677 <sub>6</sub>	18 889 957

## belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein

darunter Floßverkehr		Gesamt- hafenverkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t	t		t	t	
120	—	39 578	43	—	8 906	
—	—	11 840	44	—	2 964 <sub>5</sub>	
—	—	4 724	45	2 029	—	
—	—	26 937	46	—	13 773 <sub>5</sub>	
5 652	—	205 610	47	71 276	—	
4 132	—	34 698	48	—	8 081	
—	—	5 483	49	—	2 113 <sub>5</sub>	
—	—	6 471	50	2 183	—	
—	—	9 445	51	—	370	
—	—	2 159	52	—	654	
28 092	—	38 345	53	11 416	—	
8 101	—	2 549 687	54	—	12 786 295 <sub>5</sub>	
—	—	839 444	55	—	479 642 <sub>5</sub>	
15 962	—	1 819 445	56	—	726 277 <sub>5</sub>	
—	—	2 973 424	57	—	2 885 830 <sub>5</sub>	
62 059	—	8 567 290 <sup>1)</sup>	2	86 904	16 914 917 <sub>5</sub>	
				16 828 013 <sub>5</sub> t weniger		

1) Außerdem an Vieh in der:

		Zufuhr	Abfuhr	
Pferde	usw.	—	—	Stück
Rindvieh	„	—	—	„
Schafe	„	—	—	„
Schweine	„	—	—	„
Geflügel	„	—	—	„

## nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr)

darunter Floßverkehr			Lfde. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t	t		t	t	
—	—	—	58	—	9 680	
—	—	—	59	—	68 898	
—	—	—	60	—	29 489	
—	—	—	61	—	15 371	
—	—	—	62	—	28 297	
—	—	2 643 <sup>2)</sup>	63	—	80 627	
—	—	—	64	—	78 961	
—	—	—	65	—	52 051	
—	—	2 643	3	—	363 374	
				363 374 t weniger		
62 059	—	8 567 290	dazu 2	86 904	16 914 917 <sub>5</sub>	
62 059	—	8 569 933	4	86 904	17 278 291 <sub>5</sub>	
				17 191 387 <sub>5</sub> t weniger		
299 348	229 857	32 500 966	dazu 1	477 368	20 173 469	
361 407	229 857	41 070 899	1915	564 272	37 451 760 <sub>5</sub>	
434 789 <sub>5</sub>	217 416	77 958 387 <sub>5</sub>		36 887 488 <sub>5</sub> t weniger		
—	12 441	—				
73 382 <sub>5</sub>	—	36 887 488 <sub>5</sub>				

2) Hiervon 110 t durch niederländische Kanäle nach deutschen Emshäfen.

Namen der Nebenflüsse und Seitenkanäle sowie der Anzeichnungsstellen	Durchgang		Rückfluss		Gesamt-Verkehr gegen den Verkehr des Jahres
	von den Flüssen des Jahres	nach den Flüssen des Jahres	von den Flüssen des Jahres	nach den Flüssen des Jahres	
1. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
2. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
3. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
4. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
5. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
6. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
7. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
8. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
9. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
10. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
11. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
12. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
13. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
14. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
15. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
16. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
17. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
18. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
19. Elbe (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500
20. Oder (Havel, Spree, Hainichen, Müritzer See)	12 500	12 500	12 500	12 500	12 500

# Übersicht

**Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen  
und Seitenkanälen des deutschen Rheins**  
im Jahr 1915.

\*) Die Durchgangs-Verkehr im Jahr 1915 war im Vergleich mit dem Jahre 1914 um 10% gestiegen. Die Ursache hierfür ist die Zunahme des Verkehrs von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins.

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	nach	von	nach		mehr	weniger
		dem Rhein her t	dem Rhein hin t	dem Rhein her t	dem Rhein hin t			
1	Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88, Straßburg)	2 031	20 928	—	—	22 959	5521	—
2	Neckar (Mannheim) . . . . .	12 299	53 676	—	1 518	65 975	—	59 929 <sub>s</sub>
3	Frankenthaler Kanal (Frankenthal) . .	3 349	—	—	—	3 349	—	17 468 <sub>s</sub>
4	Main (Schleuse zu Kostheim) . . . . .	1 432 434	558 485	—	165 137	1 990 919	—	740 859
5	Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein) . .	4 253	6 407	—	—	10 660	—	1 492
6	Mosel (Fähre bei Güls) . . . . .	—	17 866	—	—	17 866	—	6 705
7	Spoyn-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)	30 960	—	2232	—	30 960	—	22 385
	<b>1915 Gesamt-Durchfuhr</b>	<b>1 485 326</b>	<b>657 362</b>	<b>2232</b>	<b>166 655</b>	<b>2 142 688</b>	<b>5521</b>	<b>848 839</b>
	1914 Gesamt-Durchfuhr	1 964 469 <sub>s</sub>	1 021 536 <sub>s</sub>	590	259 859	2 986 006	843 318 t weniger	
	1915 { mehr . . . . .	—	—	1642	—	—		
	1915 { weniger . . . . .	479 143 <sub>s</sub>	364 174 <sub>s</sub>	—	83 204	843 318		

### III<sup>a</sup>.

# Übersicht

der

## Zufuhr in Schiffen und Flößen in den deutschen Rheinhäfen

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim mit Rheinau, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Nierstein, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Beuel, Bonn, Wesseling, Cöln-Mülheim a. Rh.<sup>1)</sup>, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy<sup>2)</sup>, Rheinberg und Wesel

im Jahr 1915.

<sup>1)</sup> Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

<sup>2)</sup> Im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr unter den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen.

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	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	249	—	—	—	—	—	6 982	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	1 534	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	397	—	145	—	5 658	—	167	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	51 905	—	7 929	—	4048	—	103 092	—	2 841	—
7 a	Zement . . . . .	250	—	—	—	—	—	3 000	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	93	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . . . .	1 649	—	353	—	—	—	199	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	30	—	1	—	—	—	7	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	1 190	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	202	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	156	—	3 185	—	—	—	9 202	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen . . . . .	343	—	11	—	—	—	1 259	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	281	—	561	—	—	—	743	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . . . .	941	—	224	—	—	—	1 561	—	6	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	70	—	7	—	—	—	349	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	1 494	—	458	—	—	—	2 122	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	29	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	932	—	663	—	—	—	1 713	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . . . .	1 471	—	756	—	—	—	303	—	—	—
18	Eisen- und Stahldraht. . . . .	202	—	8	—	—	—	18	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	340	—	34	—	—	—	488	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	6 703	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . . .	571	—	5	—	—	—	13 126	3250	7 015	7530
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	2	—	—	—	—	—	3	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	234	—	611	—	—	—	1	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	2	—	135	—	—	—	10	—	—	—
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	191	—	—	—	2 341	—	—	—
24	Fische und Schalthiere . . . . .	319	—	9	—	—	—	1	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . . .	11	—	25	—	—	—	62	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	80	—	—	—	—	—	3	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	5 389	—	—	—	—	—	700	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	5 327	—	—	—	—	—	46	—	—	—
28 c	Hafer . . . . .	1 853	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	30	—	—	—	—	—	452	440	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	164	—	291	—	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	140	—	105	—	—	—	1 805	—	—	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	7	—	4	—	—	—	9	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	238	—	6	—	—	—	11	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d <sub>1</sub>	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder inhart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb.   weich	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt,   hart	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.   weich	—	—	20	—	—	—	252	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	23	—	112	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	855	—	1 006	—	—	—	1 712	—	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	529	—	69	—	—	—	543	—	—	—
36	Kalk, gebrannter. . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		78 841	—	17 064	—	4 193	—	164 640	3690	10 343	7530

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									
	2		69								
6 331			1 972		2	5				1	
										2	
3 902			1 674							3	
7 034	234		126		632	64				4	
9 013										5	
446 568			110 730		7 712					6 a	
42 100	660	556	27 122					195		6 b	
	178							2		7 a	
6 557	626	78	2 755	127	499	6	344	45		7 b	
152					234					8	
3 063	1		9 604		11					9	
2 221			742					237	90	10 a	
2 007			2 854				122			10 b	
	46									10 c	
6 112	29		750							10 d	
1 277	10		60		2					10 e	
14 286	32		31 410		1 356					10 f	
2 703			754							11 a	
738		140	226				1			11 b	
11 893	57		1 757		5	1	2			11 c	
2 131			1 560		1 718				3	12 a	
4 196			508							12 b	
328										13	
2 090			1 337		1					14	
										15	
1 287	13		125				1	1		16	
11 801	27		3 300	5	102		2			17	
2 238			583		18					18	
2 941		3	756		40	1	9		1	19 a	
2 275			72			1				19 b	
1 182										20	
31 850	37 661		10 125	56 941	49 583		13 383	6163	2137	4913	21 a
1 702			121								21 b
793	4		24		8		1				21 c
336			1		1	2					21 d
											22 a <sub>1</sub>
											22 a <sub>2</sub>
			4		21 168						22 b
											22 c
											22 d
413											22 e
119			23								22 f
359	57		100								23
780			92		18		1				24
1 869	9		22								25
41			1								26
881			54		36	10					27
15 821	35	21	695		70	5218					28 a
125						300					28 b
10 751	41		1 638	1			6				28 c
240	2 178		672	3 110	40	70	48		48	311	28 d
492	1 453		132	99	20						28 e
1 033					200						28 f
209		13			18						28 g
6 431	5		423				1				28 h
736	4		19								28 i
42				12	4				1		29
490	37	5	213		166						30
	78										31 a
		115									31 b
9 658											31 c
1 860											31 d <sub>1</sub>
977	72	12 614	1 011				1				31 d <sub>2</sub>
73					1						31 e <sub>1</sub>
2 603	28	10	122	63	6						31 e <sub>2</sub>
	63										31 f
437			2								31 g
5 835	35		606			2					31 h
2	4										32
					1						33
7 676	68	52	1 496		225	1					34
105											35
											36
701 175	43 747	13 607	218 442	60 358	83 897	5682	13 921	6209	2624	5314	

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	78 841	—	17 064	—	4 193	—	164 640	3690	10 343	7530
37	Kartoffeln . . . . .	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	1	—	89	—	—	—	—	—	2	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	21	—	—	—	526	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	1 813	—	15	—	—	—	295	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	83	—	4	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	263	—	3	—	—	—	40	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	45	—	1	—	—	—	4	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	481	—	317	—	—	—	689	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	208	—	178	—	—	—	244	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	14	—	5	—	—	—	5	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	3	—	—	—	—	—	5	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	155	—	300	—	—	—	—	—	1	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	3	—	—	—	—	—	169	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	1 717	—	69	—	—	—	610	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	8	—	4	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	210	—	13	—	—	—	473	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	1	—	1	—	—	—	1 166	—	1 248	—
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	11	—	1	317	—	—	3 413	—	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	512 553	—	325 872	3087	151 763	—	646 999	—	15 000	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . .	12 913	—	9 438	—	8 332	—	16 661	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	120 968	—	70 076	276	114 262	—	110 622	—	1 346	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	1 256	—	2 892	—	—	—	624	—	76	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	2 288	—	10	—	—	—	20	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	1 939	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	63	—	25	—	—	—	6	—	—	—
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	659	—	270	—	—	—	248	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	533	—	2 566	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	9 746	—	322	—	—	—	2 219	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	40	—	—	—	—	—	—	—	1	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	15	—	71	—	—	—	55	—	—	—
70 b	Farben . . . . .	252	—	17	—	—	—	81	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	2	—	—	—	—	—	41	—	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	2	—	—	—	987	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	1 246	—	289	—	—	—	2 435	—	—	—
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>747 005</b>	<b>—</b>	<b>430 136</b>	<b>3680</b>	<b>278 550</b>	<b>—</b>	<b>955 238</b>	<b>3690</b>	<b>28 017</b>	<b>7530</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Nummer	Güterverzeichnis	11		12		13		14		15		16		
		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		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	—	—	2 397	—	1 594	—	2	—	—	—	—	—	
3	Bier	—	—	—	—	4	19	—	—	—	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	30	—	129	15	97	—	—	—	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	91	—	94	—	—	—	—	—	—	—	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	116	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	2 408	—	7 282	—	—	—	—	—	—	—	
7 a	Zement	—	1328	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
8	Chemikalien und Drogen	—	—	259	360	3 094	118	242	17	—	—	21	—	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	58	1	21	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	2 593	—	78	144	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	1 564	—	98	—	99	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	1057	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	389	16	1	—	—	—	—	—	—	—	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	694	—	90	14	15	5	—	—	—	—	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	749	—	25	—	—	—	—	—	—	—	
13	Eisenbahnschienen	—	—	60	—	81	—	—	—	—	—	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	400	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	27	—	9	—	—	—	—	—	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	79	—	397	—	—	2	—	—	—	—	
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	—	131	10	5	—	—	—	—	—	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	822	—	383	12	233	3	—	—	—	—	
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	250	1	3	—	—	—	—	—	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	—	33 844	194 549	2	8522	534	1 583	—	—	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	22	2	1	—	—	—	—	—	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	1215	30	—	4	3	1	—	—	—	—	—	
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	23	—	1 425	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Schaltiere	—	—	480	—	945	—	456	1	—	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	26	—	11	4	16	1	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	10	3	1	—	—	—	—	—	
27	Garne und Twiste	—	—	20	—	124	13	3	1	—	—	—	—	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	264	113	—	—	—	—	—	—	
28 b	Roggen	—	—	—	—	931	—	—	—	—	—	—	—	
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 d	Gerste	—	—	65	—	1	334	—	7	—	—	—	—	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	14	—	35	2	—	—	—	—	—	—	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	185	2	—	—	—	—	—	—	
28 g	Malz	—	—	10	—	2	—	2	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	5 627	—	41	6	5	—	—	—	—	5608	
28 i	Andere Sämereien	—	—	222	—	261	1	9	—	—	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	23	8	8	2	—	—	—	—	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	3	—	25	312	118	—	—	—	—	—	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	328	—	—	200	—	—	—	—	—	—	
31 d <sub>1</sub>	Ba- und Nutzholz (unbearb., oder inhart in Längs. gesägt, hart gespalten usw. weich)	—	—	—	—	—	1 160	—	—	—	—	—	—	
31 d <sub>2</sub>		Querricht. bearb. weich	—	—	2 429	—	—	142 180	—	—	—	—	46 657	—
31 e <sub>1</sub>		in Längs. gesägt, hart	—	—	—	—	—	51	—	—	—	—	—	—
31 e <sub>2</sub>		gespalten usw. weich	—	—	160	—	38	1 456	—	—	—	—	—	—
31 f		Korb- und Floßweiden	—	—	150	—	—	2	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	600	—	—	—	—	—	—	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	137	—	40	—	—	—	—	—	—	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
34	Jute	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	1 382	—	3 558	43	1124	4	—	—	—	—	
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	1	4 739	—	—	—	—	—	—	
zu übertragen		1057	2543	22 194	376	57 085	346 320	2471	8566	633	48 962	5629	—	

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beneil		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
1		2	2		2				1			28	1	1
2	51		141	39	77			71	105			516	231	2
		6						3	35			459	2 280	3
	2	9							40			12 521	6 834	4
												138	35	5
				402										6 a
					266			1				72	21 358	6 b
								1						7 a
170	5	6	4	137	123			55	233	3628		2 072	5 421	7 b
2	1	2	1	1										8
100				2420								100		9
														10 a
												12		10 b
					1								10	10 c
												2 036	1 028	10 d
3				651									10	10 e
				27	3							6	28	10 f
												27	3 561	11 a
	210	9										37	2 435	11 b
45	5	5	3	12	1			38	3			242	1 530	11 c
	1			1				2				17	29	12 a
				17									210	12 b
														13
														14
														15
	64	1		4	7			3	4			382	206	16
2				1				10	2			20	100	17
332												108	1 163	18
82	70	25	5	60	18			34	19			338	314	19 a
				69	1			1	1			712	560	19 b
		1494										345		20
		1	65 522	1787	13 681				1			83 693	20 845	21 a
		817		1	1						970	1 044	4 170	21 b
15		830		18	2			30	5			124	110	21 c
	6			14			667	1				38	46	21 d
												735	1	22 a
												3 313		22 a
25 567														22 b
													859	22 c
												5		22 d
				589						343		1	400	22 e
												3	56	22 f
60	2	178		303	6			186	3			1 696	9	23
1				1	3				6			1 452	436	24
				49	24			2	25			393	23	25
12				12	7			2	7			25	250	26
					4							11 654	25	27
	408							1	4			8	300	28 a
		3913		1903				2					5 462	28 b
5	499				2				10			72	3 262	28 c
96	3		8	123	21			22	78			433	727	28 d
				3					1			234	877	28 e
21					10			1	60			30	805	28 f
2	2			2								510	3	28 g
5	2	6	3	10	2			8	5			311	64	28 h
13	2	281	1	49	9			24				45	50	28 i
12	1		9	134	12			42	6			54	497	29
5	347									180	1584		425	30
													771	31 a
														31 b
														31 c
					31								1 015	31 d
36	7274		1	2	1 578			2	675			160	14 883	31 e
	1				17			3				46	2 398	31 f
	137				172		672		1498			69	47 623	31 g
4			1										3	31 h
		1			1			4				2	13	31 i
												560	65	31 j
4				21								255	6 435	32
								4					81	33
												11	11	34
372	20	251	3	349	50			590	9			7 796	669	35
				1			108 590	2	742		3169	8	1	36
26 969	9113	7837	65 704	9212	16 132			109 929	1141	3582	4151	5723	134 968	161 014

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
	Übertrag	1 057	2543	22 194	376	57 085	346 320	2 471	8566	633	48 962	5629	—
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	162	1	1	1	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	38	—	66	2	5	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	160	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	273	20	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	70	32	5	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	41	62	9	9	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	1 033	—	2 355	8	126	1	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	835	—	299	67	17	46	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	105	—	17	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	6 360	—	2 030	69	205	38	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	193	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	73	—	959	377	448	138	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	601	14	21	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	16	—	6	2	—	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	150	—	248	—	8	1	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	101	63	20	1	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	463	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	21	5	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	226	424	—	20	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	11	—	149	36	63	4	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	670	—	295	209	22	7	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	360	1	—	1	1	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	1	—	135	280	—	—	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	28 741	—	780 355	—	274 864	—	19 993	—	4522	—	725	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	87	—	734	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	2 111	—	8 306	—	1 100	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	142	—	305	27	150	—	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	3 596	—	157	9	5	—	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	3	117	1	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	1 181	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	13	—	233	65	87	25	—	—	—	—
66	Wolle . . . . .	—	—	13	—	9	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	10	—	166	4	1	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	3 892	150	176	2	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammalgüter).	—	—	69	—	228	36	2	5	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	67	—	2 113	8	97	—	—	—	—	—
70 b	Farben . . . . .	—	—	46	—	295	58	150	16	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	1 148	—	18	13	11	1	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	2 163	—	3 569	395	748	79	—	—	—	—
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>29 798</b>	<b>2543</b>	<b>822 552</b>	<b>736</b>	<b>360 294</b>	<b>349 353</b>	<b>25 967</b>	<b>8961</b>	<b>5155</b>	<b>48 962</b>	<b>6354</b>	<b>—</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>												
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	1 158	—	—	—	722	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	1 767	—	142 160	—	—	—	—	46 657	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	1 446	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 767</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>144 776</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>47 379</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>												
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
26 969	9 113	7 837	65 704	9 212	16 132	—	109 929	1141	3582	4 151	5723	134 968	161 014	
—	—	—	—	316	15	—	—	211	145	—	—	2 481	3 264	37
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	310	2	38
—	—	14	—	6	—	—	—	—	—	—	—	10	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	34	40
153	86	6	1	109	99	—	—	36	9	—	—	1 275	474	41 a
2	—	—	3	147	4	—	—	39	27	—	—	1 443	410	41 b
2	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	260	41 c
24	9	1	22	57	119	—	—	11	82	—	—	227	870	41 d
27	5	8	—	220	116	—	—	204	11	—	—	950	1 135	42 a
—	—	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—	—	2	42 b
7	16	5	3	545	170	—	—	228	136	—	—	1 472	2 174	42 c
3	—	4	—	2	—	—	—	7	—	—	—	6	14	42 d
332	67	339	12	509	310	—	—	421	427	—	—	5 009	1 845	43
—	—	—	1	10	—	—	—	—	1	—	—	104	14	44
53	74	11	41	314	1 408	—	—	150	1268	—	—	237	15 165	45
2	—	13	—	82	41	68	—	19	20	—	—	448	673	46 a
1	—	2	2	4	30	—	—	12	28	—	—	8	20	46 b
9	1	—	—	63	1	—	—	22	10	—	—	242	345	47
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	362	—	49
47	—	1	—	114	16	—	—	20	39	—	—	97	700	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	2	—	1	3	20	—	—	8	4	—	—	3	25 321	52 a
—	—	—	1	1	1	—	—	1	—	—	—	—	7 828	52 b
—	—	—	—	—	10	—	—	1	16	—	—	—	108	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	2 501	54
87	30	2	106	309	517	—	—	9	10	—	—	552	3 168	55
33	10	1	1	31	29	—	—	112	24	—	—	2 000	701	56
7	1	4	4	13	8	—	—	128	13	—	—	5 817	183	57
—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	12	17	58
—	182	—	304	—	2 799	—	2 406	—	—	—	—	—	6	59 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	218	405	59 b
—	1	—	—	1	1	—	—	1	3	—	1366	1 072	4 445	59 c
25 226	—	3 093	—	1	—	—	—	581	—	9 344	—	24 529	42	60 a
407	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
567	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 c
204	170	22	2	375	207	—	—	44	73	—	—	1 356	1 335	61
1	—	5	—	8	6	—	—	19	8	—	—	233	346	62
1	1	1	—	15	11	—	—	3	7	—	—	19	50	63
—	—	—	—	1 326	—	—	—	—	—	—	—	259	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
244	168	3	13	74	1 320	—	—	29	221	—	—	460	4 647	65
—	—	—	—	19	1	—	—	—	2	—	—	134	6	66
—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	3 924	141	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 853	—	68 a
772	2	146	4	2 758	20	—	—	826	18	—	—	1 533	47	68 b
25	3	1	2	469	102	—	—	243	28	—	—	201	753	69
53	20	1 077	109	117	23	—	—	86	34	—	—	600	261	70 a
55	—	56	4	66	6	—	—	37	4	—	—	480	1 398	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71
52	46	10	—	25	45	—	—	47	14	—	298	30	163	70 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	511	5	70 d
519	98	119	17	1 450	502	—	—	983	564	—	—	3 859	10 350	70 e
55 888	10 106	12 901	66 357	18 774	24 092	68	112 335	5684	6829	13 495	7387	203 323	252 642	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	702	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	6 999	—	—	—	—	—	—	—	655	—	—	—	12 910	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	
—	6 999	—	—	—	—	—	—	—	655	—	—	—	13 633	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	1	—	—	430	—	1 328	70	91	4
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	2 401	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	83	831	—	41
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	—	—	—	346	—	—	237	49	272	132
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	—	7 110	—	—	—	8 147	353	7 739	—	19 606
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . .	1 110	1 766	11	5	8	22	900	3 574	807	1 320
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	2 800	—	1 104	2	8 447	—
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	386	—	—	—	—	—	—	3	—
10 d	Kalialze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	9 031	—	—	—	—	1 410	1 104	—	50 145	2 416
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	150	—	10	4 939	20
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	340	230	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen . . .	—	—	—	—	—	—	304	70	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	—	107	36	77	51	9
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	—	1 442	586	—	9
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	31	—	—	1 873	—	138	5	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	4	—	—	—	—	452	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	121	—	—	1	—	40	390	—	6
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	185	—	—	—	—	401	402	—	—
18	Eisen- und Stahlraht . . . . .	—	—	—	—	—	—	70	1 297	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	1	—	—	—	280	496	11	118
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	5	—	24	295	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	10 179	880	188 987	—	—	—	3	72 591	—	207
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	500	5	15	—	3 283
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	—	—	—	43	292	—	1
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	50	—	—	—	—	—	10	8	—	7 542
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . .	—	—	—	—	2 085	—	1 403	—	—	1
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	1 501	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	175	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	6	138	226	1 143
24	Fische und Schalthiere . . . . .	—	—	—	—	3	—	1 764	8	80	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	197	—	362	71	—	3
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	100	145	1	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 897	799	209	13
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	2 134	420	2 971	2 825	5 415	103	5 468	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	435	38	798	—
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	1 037	—	2 922	4 056	400	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	1 660	1606	—	1 045	359	3 837	387	1 581
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	68	1	2 630	261	72	1
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	1 155	45	397	384	1 012	45	732	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	400	227	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	2 460	1 478	320	417	3 891	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	245	373	349	43	82	107
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	13	27	—	1
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	—	—	—	—	—	—	5	82	—	570
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	131	—	—	13	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d <sub>1</sub>	(unbearb., oder in)hart	—	879	—	—	—	—	20	248	—	—
31 d <sub>2</sub>	Querriecht. bearb. (weich	—	161	76	108	—	1 656	263	21 786	—	5 176
31 e <sub>1</sub>	in Längs. gesägt, (hart	20	—	—	841	244	—	130	750	—	370
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw. (weich	—	521	52	211	52	12 017	2 596	115 543	—	6 328
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	130	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	2 000	—	1 813	—	1 832	2 929	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	64	—	3
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	17	942	3 562	513	229	15
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—
zu übertragen		20 390	13 542	196 080	3582	16 837	31 232	35 784	244 223	77 918	50 028

29 Verdingen		30 Rheinhausen		31 Duisburg		32 Homburg <sup>1)</sup>		33 Alsum mit Schwelgern		34 Walsum		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
					6							1
4	50	9		9 859	107							2
				9	16							3
41	247	50		1 465	126							4
332	147	6		6 348	4							5
					2 309							6 a
06			837		22 755							6 b
					1 052							7 a
20	98	462		1 384	1 082			335	2 304			7 b
2				1								8
				6 327	3 898							9
				34 397				1 624				10 a
				584	1 310							10 b
16		5 050		10 691								10 c
20				2 393	1							10 d
		1	516	21 177					5 861			10 e
				9 342	69 802				816			10 f
				2 418	15 522							11 a
9				8 179	121 956					2 008	3 303	11 b
9		9	555	3 924	4 372						180	11 c
				1 735	1 136							12 a
			216	1 342	695							12 b
				27	334							13
				280	199							14
												15
6		3		66	56							15
				36	158							16
				246	2 128							17
18		6		170	173			529				18
		1		585	218							19 a
			272 833	83 555	362 898	325 403		253 538	417 009	71 377	78 620	19 b
07	1 940	60	1 937	120 476	634 892				34 549			20
83				3 276	95 538	100			11 127			21 a
1		2		39	58							21 b
42		20		196	835							21 c
1				8								21 d
				17 706								22 a <sub>1</sub>
												22 a <sub>2</sub>
			33 104		1 915				3 285	3 724	28 005	22 b
	1 214		2 937	799	16 257	93 052			906			22 c
				8								22 d
			9 172	6 998	9 202	11 966	7643		8 291	3 136	10 012	22 e
143				62								22 f
	88			15 334	16							23
				2 592	102							24
3	6	1		519	9							25
13	100	23		365	36							26
	372			11 406	5 990							27
				161	150							28 a
	5 814	524		923	14 625							28 b
581	275	12 979		4 078	5 224							28 c
1				9 876	1 905			10				28 d
				16 631	9 838							28 e
				1 114	591							28 f
	13 162	1 463		9 474	23							28 g
				2 505	449							28 h
107		1		5	30							28 i
1				652	9							29
570				65	803							30
					33 476				30 998			31 a
												31 b
					32							31 c
176	1 188			77	51 807	192					611	31 d <sub>1</sub>
370	28			317	2 144							31 d <sub>2</sub>
328	980			9 222	76 832				61			31 e <sub>1</sub>
				206								31 e <sub>2</sub>
												31 f
												31 g
	63			87	165							31 h
				3 767	3 789				1 240			32
					25							33
3				47								34
15	43	323		5 211	194							35
									1 279			36
028	23 556	18 202	291 279	148 407	726 570	1 621 338	292	7643	256 036	517 726	80 245	120 746

<sup>1)</sup> Mit Zeche Rheinpreußen und Essener Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen										
	Übertrag	20 390	13 542	196 080	3582	16 837	31 232	35 784	244 223	77 918	50 028
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	100	5 340	9	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	12	—	15	7	—	2
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	3	3
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	256	5	207	183	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	37	944	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	426	—	90
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	338	—	245	215	287	51
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	14	8	161	625	1 328	112
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 294	399	30	5
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	1	—	—	—	452	1 299	20	102
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	19	2	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	25	1 489	572	5 275	402	10 845	2 472	3 795	431
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	1	—	1 860	655	472	128	1 490	150
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	133	—	77	375	7 123	82	1 421
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	2897	—	—	1 201	2 468	—	14
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	850	—	—	—	—	—	3	44	—	1
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	45	—	1 016	—	119	82	12	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	100	—	1 215	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	522	—	—	195	360	—	2
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	6 435	—	—	—	37 129	6	78	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	—	27	—	10
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	1	60	—	69
54	Schwefelsäure . . . . .	—	7 021	—	—	—	—	—	36	859	—
55	Soda aller Art . . . . .	379	—	1 991	182	—	—	—	4 010	—	1 330
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	111	360	11	133
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	464	47	62	—	2 288	357	367	24
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	783	417	—	—	—	—	—	58	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	631	—	—	650	1 880	—	4 103	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	688	—	274	—	—	111	973	5	8 658
60 a	Steinkohlen . . . . .	159 202	—	2 437	—	800	130	820	117	469	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	—	—	—	—	252	384	116	174
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	15	—	12	—	602	116	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	2	165	—	8
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	4 942	—	45	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	—	22	247	1 615	8	173
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	76	21	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	70	—	5	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	152	—	90	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	58	18	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	—	—	—	—	—	—	125	44	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	11	21	—	4	1 017	65	3	2
70 b	Farben . . . . .	194	344	—	—	—	—	192	538	34	81
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	57	—	—	5	—	35	1 069	—	77
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	3 029	94	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	—	—	190	—	3 500	11 139	2 959	1 131
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>181 798</b>	<b>29 160</b>	<b>202 534</b>	<b>8382</b>	<b>27 397</b>	<b>71 734</b>	<b>74 315</b>	<b>286 466</b>	<b>91 056</b>	<b>64 282</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	517	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	108	—	1 656	—	—	9 897	—	5 176
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	617	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>108</b>	<b>—</b>	<b>1 656</b>	<b>—</b>	<b>11 031</b>	<b>—</b>	<b>5 176</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29 Uerdingen		30 Rheinhausen		31 Duisburg		32 Homberg <sup>1)</sup>		33 Alsum mit Schwelgern		34 Walsum		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
23 556	18 202	291 279	148 407	726 570	1 621 338	292	7 643	256 036	517 726	80 245	120 746	
—	—	—	—	10 728	343	10	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	1 041	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	113	2	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	455	890	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	—	2 385	—	—	—	—	—	—	41 b
—	126	—	—	1 315	2 980	—	—	—	—	—	—	41 c
—	2	—	—	4 976	6 372	—	—	—	—	—	—	41 d
222	6	—	—	824	115	—	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	5	—	—	3 763	896	—	—	—	—	—	—	42 c
2	—	—	—	7	1	—	—	—	—	—	—	42 d
6 504	168	—	—	19 753	1 908	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	11 620	747	—	—	—	—	—	—	44
2	357	—	—	20	5 237	—	—	—	—	—	—	45
3	20	—	—	2 422	8 692	—	—	—	—	—	—	46 a
7	—	—	—	31	2 875	—	—	—	—	—	—	46 b
—	—	—	—	2 754	5 508	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
535	—	—	—	12 820	1	—	—	—	—	—	—	49
15	9	—	—	808	200	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	62 068	—	3 548	—	—	—	—	52 a
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
—	—	—	—	2	1 583	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 460	—	—	54
—	32	—	—	—	3 220	—	—	—	—	—	—	55
28	46	—	—	6	312	—	—	—	—	—	—	56
401	3	—	—	21 021	154	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	120	1	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	445	—	673	—	—	—	215	—	—	59 a
—	—	—	—	3 789	4 661	—	—	—	—	—	—	59 b
—	1	—	2 738	—	33 308	—	9 985	—	105	—	—	59 c
—	—	—	—	246 765	30 281	—	—	2 785	15 788	—	—	60 a
—	—	—	—	4 346	—	—	—	—	—	—	—	60 b
—	—	3 222	—	33 589	—	—	—	—	—	—	—	60 c
4	15	—	—	1 648	2 101	—	—	—	—	—	—	61
42	—	—	—	9 513	42	—	—	—	—	—	—	62
—	2	—	—	21	48	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	147	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
2	59	—	—	194	729	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	14	12	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	18 133	11	—	—	—	—	—	—	67
5 851	2 273	—	—	1 264	—	—	—	—	—	—	—	68 a
—	—	—	—	6 242	3 480	—	—	—	—	—	—	68 b
—	28	—	—	432	2 906	—	—	—	—	—	—	69
4	7	—	—	515	42	—	—	—	80	—	—	70 a
74	456	—	—	15	174	—	—	—	—	—	—	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
—	251	—	—	58	42	—	—	3	—	—	—	70 d
—	—	—	—	3 801	1 349	—	—	—	—	—	—	70 e
542	1 368	—	—	10 959	5 146	—	—	10	—	—	—	
37 799	23 436	294 501	151 590	1 162 614	1 812 833	302	21 176	258 834	535 374	80 245	120 746	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1 188	—	—	—	50 424	—	—	—	—	—	—	611
—	—	—	—	—	129	—	—	—	—	—	—	
—	1 188	—	—	—	50 553	—	—	—	—	—	—	611
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

<sup>1)</sup> Mit Zeche Rheinpreußen und Essener Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		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	99	9	108
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	23	1	2	24 611	433	25 044
3	Bier	—	1	—	—	—	23	3	587	5 114	5 701
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	3	4	27 388	7 935	35 323
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	5	16 662	912	17 574
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	6 a	15 496	—	15 496
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	6 b	745 112	2 309	747 421
7 a	Zement	—	—	—	—	—	30	7 a	72 900	90 392	163 292
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7 b	95	1 230	1 325
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	—	154	8	26 693	17 852	44 545
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	2	9	509	7	516
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	10 a	36 885	4 135	41 020
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	10 b	39 334	—	39 334
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	10 c	4 999	386	5 385
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	678	10 d	584	2 045	2 629
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	10 e	87 870	4 883	92 753
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10 f	10 584	201	10 785
11 a	Roheisen aller Art	—	2	—	—	—	3	11 a	69 826	97 139	166 965
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	11 b	7 820	19 969	27 789
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	11 c	13 260	128 253	141 513
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	2	—	—	—	7	12 a	23 454	6 784	30 238
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	12 b	10 375	1 202	11 577
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	13	10 498	1 357	11 855
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	384	334	718
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	150	15	7 416	350	7 766
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	18	—	—	2	16	16	1 952	920	2 872
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	2	17	18 681	883	19 564
18	Eisen- und Stahl Draht.	—	—	—	—	10	—	18	3 969	4 598	8 567
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	3	—	—	—	27	19 a	7 577	1 268	8 845
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	3	19 b	10 699	1 081	11 780
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	20	963 674	904 587	1 868 261
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	1659	—	—	—	119 061	177 134	21 a	689 961	1 343 411	2 033 372
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	21 b	7 074	115 604	122 678
21 c	Farberden, Graphit.	2	—	—	—	1	—	21 c	2 797	476	3 273
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	5	21 d	829	10 349	11 178
22 a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	22 a1	4 231	2	4 233
22 a2	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	22 a2	21 019	—	21 019
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	22 b	—	200	200
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	22 c	50 463	66 310	116 773
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	22 d	20 408	97 117	117 525
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	22 e	426	—	426
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	22 f	24 033	45 485	69 518
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	3 293	1 394	4 687
24	Fische und Schaltiere	3	—	—	—	203	2	24	22 999	47	23 046
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	25	66 47	635	7 282
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	220	—	26	1 344	230	1 574
27	Garne und Twiste	—	1	—	—	17	4	27	3 841	1 164	5 005
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	28 a	62 359	14 754	77 113
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	28 b	7 832	1 200	9 032
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	670	28 c	31 162	25 379	56 541
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	28 d	8 432	36 495	44 927
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	2	28 e	14 478	4 561	19 039
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	28 f	21 612	11 192	32 804
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	28 g	1 636	1 879	3 515
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	672	—	28 h	50 678	3 398	54 076
28 i	Andere Sämereien	—	1	—	—	—	1	28 i	4 788	1 055	5 843
29	Glas und Glaswaren	—	2	—	—	—	—	29	508	145	653
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	—	30	2 169	1 540	3 709
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	403	31 a	250	3 640	3 890
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	31 b	131	65 373	65 504
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	31 c	9 986	200	10 186
31 d1	unbearb., oder in/hart	—	—	—	—	—	—	31 d1	1 880	4 087	5 967
31 d2	Querricht. bearb.   weich	—	—	—	—	—	1 741	31 d2	5 227	310 168	315 395
31 e1	in Längs. gesägt,   hart	—	—	—	—	—	—	31 e1	853	6 600	7 453
31 e2	gespalten usw.   weich	—	—	—	—	—	2 721	31 e2	15 192	266 873	282 065
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	9	31 f	369	19	388
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	31 g	7	678	685
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	31 h	1 528	293	1 821
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	32	19 716	14 430	34 146
33	Hopfen	—	—	—	—	—	2	33	4	185	189
34	Jute	—	—	—	—	—	—	34	61	11	72
35	Kaffee, Kakao, Tee	1	1	—	—	232	65	35	35 254	2 972	38 226
36	Kalk, gebrannter.	—	—	5800	14 610	—	—	36	5 919	133 141	139 060
zu übertragen		1665	31	5800	14 610	120 450	183 849		3 421 389	3 899 260	7 320 649

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 1950

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		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				
	Übertrag	1665	31	5800	14 610	120 450	183 849		3 421 389	3 899 260	7 320 649
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	743	—	37	21 254	3 878	25 132
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	31	—	38	2 088	16	2 104
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	39	86	3	89
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	40	1 838	248	2 086
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	2	9	41 a	8 045	2 533	10 578
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 b	1 842	3 377	5 219
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 c	2 400	3 652	6 052
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	13	41 d	7 530	9 300	16 830
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	21	21	42 a	9 883	1 832	11 715
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 b	9	2	11
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	20	46	42 c	9 337	5 143	14 480
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	2	—	42 d	234	17	251
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	118	—	—	—	2 037	1 968	43	79 511	11 618	91 129
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	197	44	15 849	1 894	17 743
45	Papier und Pappe . . . . .	3	58	—	—	70	688	45	9 849	34 156	44 005
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	1	46 a	6 617	14 847	21 464
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	1	46 b	5 688	3 006	8 694
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	28	—	47	5 791	6 539	12 330
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	1	1	2
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	1 447	—	49	26 214	5 202	31 416
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	12	—	—	1	21	50	1 789	1 946	3 735
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	51	201	—	201
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	78 735	—	2	52 a	40	405 855	405 895
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	52 b	12	7 867	7 879
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	3	53	20	1 850	1 870
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	54	2 905	11 039	13 944
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	21	55	6 336	13 070	19 406
56	Weingeist, Branntw., Essig	40	—	—	—	—	14	56	2 821	1 715	4 536
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	1	—	—	—	11	57	44 697	1 029	45 726
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . .	—	—	—	—	—	—	58	142	327	469
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	59 a	3 464	45 478	48 942
59 b	Pflastersteine aller Art . .	745	—	—	—	—	—	59 b	12 944	12 246	25 190
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	951	—	—	—	—	41	59 c	13 365	69 383	82 748
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	605	60 a	7 059 590	50 050	7 109 640
60 b	Steinkohlenbriketts . . . .	—	—	—	—	—	—	60 b	132 520	—	132 520
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	—	—	60 c	1 008 958	286	1 009 244
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	266	177	—	—	71	175	61	22 171	4 968	27 139
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	—	62	35 283	536	35 819
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	16	63	163	430	593
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	64 a	37 611	—	37 611
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	64 b	—	—	—
65	Wein . . . . .	1	6	—	—	—	106	65	3 376	9 359	12 735
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	66	454	42	496
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	67	27 734	157	27 891
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 a	18 260	2 517	20 777
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	2	—	—	—	608	68 b	34 957	4 351	39 308
69	Stückgüter (Sammelgüter).	3	1	—	—	—	1	69	1 930	3 909	5 839
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	—	1	1	70 a	9 715	743	10 458
70 b	Farben . . . . .	—	1	—	—	6	470	70 b	5 487	3 555	9 042
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	4	—	—	1	—	70 c	1 752	2 117	3 869
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	3 496	—	70 d	14 430	1 448	15 878
70 e	Sonstige Güter . . . . .	16	14	—	—	182	159	70 e	48 979	32 069	81 048
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>3808</b>	<b>307</b>	<b>5800</b>	<b>93 345</b>	<b>128 609</b>	<b>189 047</b>		<b>12 187 561</b>	<b>4 694 866</b>	<b>16 882 427</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	3 099	3 099
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	12	12
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	1 193		1 767	292 246	294 013
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	2 224	2 224
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 193</b>		<b>1 767</b>	<b>297 581</b>	<b>299 348</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .	—	—	—	—	—	—	74	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . .	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	76	—	80	80





Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Zufuhr in den niederländischen Häfen (Sp. 17-16)	Gesamt-Zufuhr in den belgischen Häfen	Zusammen (Sp. 17 u. 18)	Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)									Gesamt-Zufuhr von dem deutschen Rhein her (Sp. 19 u. 20)	
					Deutsche Häfen						Englische Häfen	Russ. und andere Häfen	Zusammen (Sp. 26-28)		
					Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen					Zusammen (Sp. 20-25)
1	2	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Übertrag	1 082 434	446 900	1 527 334						2533					1 531 867
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—											6
38	Knochen . . . . .	6	—	6											38
39	Knochenkohle . . . . .	38	—	38											2 322
40	Lumpen . . . . .	2 322	—	2 322											—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—											—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—											—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—											—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	12	—	12											12
42 a	Obst und Beeren . . . . .	94	—	94											94
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—											—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	5	—	5											5
42 d	Pflanzen . . . . .	5	—	5											5
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	69	132	201											201
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	372	—	372											372
45	Papier und Pappe . . . . .	27 164	392	27 556											27 556
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	61	56	117											117
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	871	—	871											871
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—											—
48	Röhren von Ton u. Zement	62	—	62											62
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—											—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—											—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	2	—	2											2
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	85 923	68 439	154 362											154 362
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	7 642	154	7 796											7 796
53	Schiefer u. Schieferwaren .	897	3	900											900
54	Schwefelsäure . . . . .	14	—	14											14
55	Soda aller Art . . . . .	1 801	4 269	6 070											6 070
56	Weingeist, Branntw., Essig	210	—	210											210
57	Stärke, Traubenzucker . . .	45	—	45											45
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	8 633	—	8 633											8 633
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	7 642	120	7 762						110					7 872
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	206 191	223 354	429 545											429 545
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	228 777	18 271	247 048											247 048
60 a	Steinkohlen . . . . .	2 115 807	918 395	3 034 202											3 034 202
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	38 200	9 567	47 767											47 767
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	162 322	18 535	180 857											180 857
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	2 915	254	3 169											3 169
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	2 322	7 152	9 474											9 474
63	Tonw., Porzellan, Steingut	4 937	10	4 947											4 947
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—											—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—											—
65	Wein . . . . .	1 649	17	1 666											1 666
66	Wolle . . . . .	101	—	101											101
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	500	1 079	1 579											1 579
68 a	Zucker, roh . . . . .	188	—	188											188
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	5 985	—	5 985											5 985
69	Stückgüter (Sammelgüter) . .	5	—	5											5
70 a	Umschließungen, gebraucht	2 707	156	2 863											2 863
70 b	Farben . . . . .	11 566	456	12 022											12 022
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	3 050	111	3 161											3 161
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—											—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	20 834	90	20 924											20 924
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>4 034 380</b>	<b>1 717 912</b>	<b>5 752 292</b>						<b>2643</b>					<b>5 754 935</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>														
	Harte Stämme . . . . .	3 341	—	3 341											3 341
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—											—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—											—
	Weiche Stämme . . . . .	56 537	—	56 537											56 537
	Weiche Schnittware . . . . .	128	—	128											128
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—											—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>60 006</b>	<b>—</b>	<b>60 006</b>											<b>60 006</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>														
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—											—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—											—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .	—	—	—											—
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—											—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—											—

Nummer	Güterverzeichnis	Zufuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen														
		Niederländische Häfen														
		Nijm- wegen	Tiel	Tiel- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk bij Duursda	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andero 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.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	448	—	—	448	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	260	—	—	—	—	3 096	21	—	3 377	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	13	—	47	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	1	—	18	
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5	
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 085	1 085	
7 a	Zement . . . . .	2056	—	—	150	9 164	15	—	—	—	—	144 471	76 118	7 338	239 312	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	254	269	
8	Chemikalien und Drogen . . .	65	—	—	—	717	90	—	—	—	—	27 102	8 897	2 060	38 931	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	15	—	—	16	
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	—	20	
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	1 482	—	—	—	—	—	20 908	—	1 917	24 307	
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 f	Andero künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	10	—	50	
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	165	—	—	—	—	—	1	2	—	168	
11 b	Luppen von Schweißeseisen .	2	—	—	—	103	—	—	—	—	—	205	—	101	411	
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	138	—	174	1303	12 302	93	—	—	—	—	130 025	34 127	28 523	206 685	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	113	173	910	191	6 358	308	—	—	—	—	85 904	8 977	16 674	119 608	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 933	9 685	4 757	23 459	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 236	1 323	1 496	4 055	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	197	587	5	792	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	25	—	—	—	227	12	—	—	—	—	1 390	628	96	2 378	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	180	—	—	—	30	27	—	—	—	—	8 126	6 803	129	15 295	
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 809	558	4 400	6 767	
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	68	—	—	—	16	255	—	—	—	—	1 997	1 343	83	3 762	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	15	—	—	—	—	9	—	—	—	—	169	53	—	246	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	210	—	—	—	—	1 404	721	50	2 385	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	1774	—	—	400	135	—	—	2494	—	—	33 639	8 493	94 707	142 911	
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	5	—	—	369	90	—	—	—	—	—	5 991	389	9 488	16 332	
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	1	—	—	—	—	9	—	—	—	—	788	1 185	—	1 983	
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	373	147	—	—	1024	—	2 370	1 202	14 892	20 008	
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12	
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	416	—	—	416	
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20	
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	—	12	
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 e	Andero Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	1 685	1 705	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Schalthiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	—	—	42	
27	Garne und Twiste . . . . .	50	—	—	—	—	9	—	—	—	—	148	40	—	247	
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 f	Maiz (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	—	—	36	
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20	
28 i	Andero Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	51	—	—	—	—	18	—	—	69	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	36	—	—	—	—	7	—	—	—	—	2 542	1 535	—	4 120	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	68	—	—	—	—	38	—	—	—	—	290	112	—	508	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	9 399	—	—	—	—	—	—	1 085	—	10 484	
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 173	5 173	
31 d <sub>1</sub>	unbearb., oder inhart	—	—	—	—	593	34	—	—	—	—	2 532	1 329	3 624	12 635	
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb. weich	120	—	—	—	6 129	4076	—	—	—	—	9 515	2 021	17 583	64 708	
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt, hart	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	5 773	1 773	8 679	
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.   weich	—	—	—	—	427	1136	—	—	—	—	150	41 020	25 619	75 201	
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	—	—	141	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	822	822	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	1076	—	—	—	—	2061	—	—	—	—	7 576	406	1 657	12 776	
33	Hopfen . . . . .	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	1	—	81	
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	439	—	469	
36	Kalk, gebrannter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 920	426	14 801	25 147	
zu übertragen		5935	173	1084	2413	47 728	8848	—	2494	1024	—	29 361	559 243	198 232	242 132	1 098 667

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	Anderer deutsche Häfen					Zusammen (Spalte 20-25)	
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
448	448											448	1
9	9											9	2
3 377	3 377											3 377	3
47	48											48	4
18	18											18	5
5	5											5	6 a
1 085	2 716											3 801	6 b
9 312	1 241											240 553	7 a
269	269											269	7 b
3 931	3 186											42 117	8
16	39											55	9
20	10											30	10 a
													10 b
													10 c
4 307	11 318											35 625	10 d
													10 e
50	50											50	10 f
168	168											168	11 a
411	441											411	11 b
													11 c
6 685	206 685											206 685	12 a
9 608	119 608											119 608	12 b
3 459	23 459											23 459	13
4 055	4 055											4 055	14
792	792											792	15
													16
2 378	11											2 389	17
5 295	671											15 966	18
3 767	24											6 791	19 a
3 762	1 196											4 958	19 b
246	246											246	20
2 385	155											2 540	21 a
2 911	356 019						2165	2165			2165	501 095	21 b
6 332	1											16 333	21 c
1 983	30											2 013	21 d
0 008	86											20 094	22 a <sub>1</sub>
12	12											12	22 a <sub>2</sub>
416	1 000											1 416	22 b
20	1 299											1 319	22 c
12	12											12	22 d
	303											303	22 e
	550											550	22 f
1 705	93 210											94 915	23
													24
5	5											5	25
													26
42	42											42	27
247	247											247	28 a
													28 b
													28 c
													28 d
													28 e
													28 f
36	36											36	28 g
20	20											20	28 h
69	69											69	28 i
4 120	4 120											4 120	29
508	508											508	30
0 484	10 484											10 484	31 a
													31 b
5 173	5 173											5 173	31 c
2 635	2 138											14 773	31 d <sub>1</sub>
4 708	64 708											64 708	31 d <sub>2</sub>
8 679	7 578											16 257	31 e <sub>1</sub>
5 201	75 201											75 201	31 e <sub>2</sub>
													31 f
141	141											141	31 g
822	822											822	31 h
2 776	134											12 910	32
81	81											81	33
													34
469	4											473	35
5 147	25 147											25 147	36
8 667	482 920	1 581 587					2165	2165			2165	1 583 752	

Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen															Zusammen (Spalte 3-16)
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ninge	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianon	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	
	Übertrag	5 935	173	1084	2 413	47 728	8 848	—	2494	1024	—	29 361	559 243	198 232	242 132	1 098 667	
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12	
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	4	—	23	
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 23	—	—	2 323	
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	—	—	34	
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89	—	—	89	
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20	
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	49	7	—	57	
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122	—	122	
45	Papier und Pappe . . . . .	573	—	—	—	11	110	—	—	—	—	—	13 327	12 436	335	26 792	
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	—	—	57	
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	187	27	—	214	
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62	62	
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	4 468	—	—	—	—	—	—	37 014	1 923	43 335	86 740	
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—	—	2 616	1 284	583	4 524	
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	290	569	—	860	
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	
55	Soda aller Art . . . . .	31	—	—	—	101	—	3	—	—	—	—	484	298	605	1 522	
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	201	9	—	210	
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	—	31	
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158	559	204	921	
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	2 168	1 073	8 016	11 457	
59 b	Pflastersteine aller Art . .	556	1333	—	112	25 308	1 300	590	—	—	—	4 026	30 089	7 544	127 160	198 018	
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	1 587	—	—	—	71 169	743	1216	817	1726	—	1 487	11 429	4 070	145 150	239 394	
60 a	Steinkohlen . . . . .	26 650	10 109	3566	23 708	49 181	20 888	3497	2959	6680	1995	3 471	512 505	435 877	1 006 418	2 107 504	
60 b	Steinkohlenbriketts . . . .	115	110	74	499	355	—	—	151	15	164	—	3 477	7 365	27 011	39 336	
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	371	115	—	205	2 705	—	180	—	—	—	—	56 920	10 895	95 607	166 998	
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 582	17	—	2 599	
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	2 304	—	2 383	
63	Tonw., Porzellan, Steingut	121	—	—	—	—	—	32	—	—	—	—	3 107	1 773	—	5 033	
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
65	Wein . . . . .	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 318	157	—	1 607	
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	106	
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	724	31	—	756	
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 392	29	—	3 431	
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 639	538	—	2 506	
69	Stückgüter (Sammalgüter) .	109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	416	71	—	776	
70 a	Umschließungen, gebraucht	23	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	3 312	481	738	4 585	
70 b	Farben . . . . .	335	—	—	—	75	—	—	—	—	—	—	6 173	5 397	—	12 072	
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 309	296	—	1 693	
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70 e	Sonstige Güter . . . . .	491	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 647	2 138	—	20 758	
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>36 994</b>	<b>11 840</b>	<b>4724</b>	<b>26 937</b>	<b>201 356</b>	<b>33 135</b>	<b>5483</b>	<b>6421</b>	<b>9445</b>	<b>2159</b>	<b>38 345</b>	<b>1 274 509</b>	<b>695 560</b>	<b>1 697 388</b>	<b>4 044 296</b>	
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>																
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	93	34	—	—	—	—	—	2 532	—	221	2 880	
	Harte Schnitware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	—	—	146	
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Stämme . . . . .	120	—	—	—	5 535	4 076	—	—	—	—	—	25 264	8 076	15 650	58 721	
	Weiche Schnitware . . . . .	—	—	—	—	24	22	—	—	—	—	—	150	25	91	312	
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>120</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>5 652</b>	<b>4 132</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>28 092</b>	<b>8 101</b>	<b>15 962</b>	<b>62 059</b>	
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>																
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Häfen		Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt-Zufuhr von dem deutschen Rhein her (Spalte 19 u. 29)	Nummer	
Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen							Englische 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	
8 667	482 920	1 581 587	—	—	—	—	—	2165	2165	—	—	2165	1 583 752	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
12	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	39
23	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	40
2 323	—	2 323	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 323	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
34	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	41 d
89	—	89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
20	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	42 c
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	42 d
57	180	237	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	237	43
122	—	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122	44
6 792	196	26 988	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 988	45
57	56	113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113	46 a
214	646	860	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	860	46 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
62	—	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	51
6 740	67 730	154 470	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154 470	52 a
4 524	164	4 688	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 688	52 b
860	—	860	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	860	53
2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	54
1 522	4 237	5 759	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 759	55
210	—	210	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210	56
31	—	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
921	—	921	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	921	59 a
1 457	189	11 646	—	—	—	—	—	965	965	—	—	965	12 611	59 b
8 018	181 967	379 985	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	379 985	59 c
9 394	2 242	241 636	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	241 636	60 a
7 504	905 184	3 012 688	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 012 688	60 b
9 336	13 317	52 653	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 653	60 c
6 998	21 264	188 262	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	188 262	61
2 599	165	2 764	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 764	62
2 383	7 134	9 517	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 517	63
5 033	1	5 034	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 034	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
1 607	5	1 612	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 612	65
106	—	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106	66
756	776	1 532	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 532	67
3 431	—	3 431	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 431	68 a
2 506	—	2 506	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 506	68 b
776	2	778	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	778	69
4 585	367	4 952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 952	70 a
2 072	151	12 223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 223	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
1 693	3	1 696	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 696	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 e
20 758	138	20 896	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 896	71
44 296	1 689 034	5 733 330	—	—	—	—	—	3130	3130	—	—	3130	5 736 460	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
2 880	—	2 880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 880	74
146	—	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	75
58 721	—	58 721	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 721	76
312	—	312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	312	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
32 059	—	62 059	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62 059	79
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86



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
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	392	—	—	392	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	—	—	—	—	—	—	—	
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	1 302	—	—	1 302	
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	53 057	—	—	53 057	
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	60	—	655	715	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	272	—	—	272	
8	Chemikalien und Drogen . .	—	—	—	519	—	—	519	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	2 234	—	—	2 234	
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	357	—	—	357	
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	6 075	—	—	6 075	
11 b	Luppen von Schweißeseisen .	—	—	—	60	—	—	60	
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	—	—	—	58	—	—	58	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . .	—	—	—	785	—	—	785	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	65	—	—	65	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	589	—	—	589	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	25	—	—	25	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	4 703	—	—	4 703	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	388	—	—	388	
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . .	—	—	—	541	—	—	541	
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	—	—	—	—	3064	—	3 064	
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	—	95	—	—	95	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	200	—	—	200	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	35	2970	3184	124 757	—	963	131 909	
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	15	—	—	15	
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 c	Manganerze, Braunstein . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	1 246	—	—	1 246	
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . .	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Schaltiere . . . . .	—	—	—	—	—	7	7	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	90	—	—	90	
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	2 396	—	—	2 396	
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	5	—	—	5	
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	879	—	1400	2 279	
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	20	20	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	5	—	—	5	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
31 d <sub>1</sub>	unbearb., oder in/hart	—	—	—	—	—	—	—	
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb.   weich	—	485	—	—	—	2232	2 717	
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt,   hart	—	—	—	—	—	—	—	
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.   weich	—	—	—	34	—	3518	3 552	
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	65	65	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . .	—	—	—	15	—	—	15	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	554	—	—	554	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	101	—	—	103	
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
	zu übertragen	35	3455	3184	201 874	3064	—	8862	220 474

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
	Übertrag	35	3 455	3184	201 874	3064	—	8 862	220 474
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	200	—	—	—	200
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	633	—	—	—	633
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	220	—	—	—	220
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	101	—	—	—	101
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	131	—	—	—	131
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse . . . . .	—	—	—	391	—	—	—	391
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg . . . . .	—	—	—	2 631	—	—	17 392	20 023
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 300	1 300
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	30	—	—	33	63
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphthal.	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie . . . . .	—	—	—	245	—	—	—	245
48	Röhren von Ton u. Zement . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	354	354
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	25	25
56	Weingeist, Branntw., Essig . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . . .	—	—	—	1 164	—	—	—	1 164
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . . . . .	—	195	165	13 037	—	—	360	13 757
59 b	Pflastersteine aller Art . . . . .	—	—	—	1 840	—	—	—	1 840
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . . . . .	—	—	—	961	—	—	—	961
60 a	Steinkohlen . . . . .	1773	8 649	—	1 012 969	1189	—	555	1 025 135
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	11 261	—	—	—	11 261
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	197	—	—	130 641	—	—	—	130 838
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . . .	—	—	—	4 925	—	—	259	5 184
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	271	—	—	2	273
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	205	205
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	462	—	—	—	462
66	Wolle . . . . .	—	—	—	6 701	—	—	—	6 701
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	401	—	—	—	401
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	285	—	—	—	285
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	4 756	—	—	—	4 756
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . . . .	—	—	—	35 904	—	—	—	35 904
70 a	Umschließungen, gebraucht . . . . .	—	—	—	48	—	—	—	48
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	30	—	—	—	30
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	26	—	—	8	—	—	—	34
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	96	96
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	—	314	—	—	1516	1 830
<b>Summe d. Güter-Durchfuhr</b>		<b>2031</b>	<b>12 299</b>	<b>3349</b>	<b>1 432 434</b>	<b>4253</b>	<b>—</b>	<b>30 960</b>	<b>1 485 326</b>
Darunter Floßverkehr:									
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	2 232	2 232
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>2 232</b>	<b>2 232</b>
Vieh (Stückzahl):									
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

Güterverzeichnis		Abfuhr in Schiffen		Abfuhr in Flößen		Gesamt	
Art	Menge	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert
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	...	...	...	...	...	...	...
35	...	...	...	...	...	...	...
36	...	...	...	...	...	...	...
37	...	...	...	...	...	...	...
38	...	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	...	...	...
41	...	...	...	...	...	...	...
42	...	...	...	...	...	...	...
43	...	...	...	...	...	...	...
44	...	...	...	...	...	...	...
45	...	...	...	...	...	...	...
46	...	...	...	...	...	...	...
47	...	...	...	...	...	...	...
48	...	...	...	...	...	...	...
49	...	...	...	...	...	...	...
50	...	...	...	...	...	...	...
51	...	...	...	...	...	...	...
52	...	...	...	...	...	...	...
53	...	...	...	...	...	...	...
54	...	...	...	...	...	...	...
55	...	...	...	...	...	...	...
56	...	...	...	...	...	...	...
57	...	...	...	...	...	...	...
58	...	...	...	...	...	...	...
59	...	...	...	...	...	...	...
60	...	...	...	...	...	...	...
61	...	...	...	...	...	...	...
62	...	...	...	...	...	...	...
63	...	...	...	...	...	...	...
64	...	...	...	...	...	...	...
65	...	...	...	...	...	...	...
66	...	...	...	...	...	...	...
67	...	...	...	...	...	...	...
68	...	...	...	...	...	...	...
69	...	...	...	...	...	...	...
70	...	...	...	...	...	...	...
71	...	...	...	...	...	...	...
72	...	...	...	...	...	...	...
73	...	...	...	...	...	...	...
74	...	...	...	...	...	...	...
75	...	...	...	...	...	...	...
76	...	...	...	...	...	...	...
77	...	...	...	...	...	...	...
78	...	...	...	...	...	...	...
79	...	...	...	...	...	...	...
80	...	...	...	...	...	...	...
81	...	...	...	...	...	...	...
82	...	...	...	...	...	...	...
83	...	...	...	...	...	...	...
84	...	...	...	...	...	...	...
85	...	...	...	...	...	...	...
86	...	...	...	...	...	...	...
87	...	...	...	...	...	...	...
88	...	...	...	...	...	...	...
89	...	...	...	...	...	...	...
90	...	...	...	...	...	...	...
91	...	...	...	...	...	...	...
92	...	...	...	...	...	...	...
93	...	...	...	...	...	...	...
94	...	...	...	...	...	...	...
95	...	...	...	...	...	...	...
96	...	...	...	...	...	...	...
97	...	...	...	...	...	...	...
98	...	...	...	...	...	...	...
99	...	...	...	...	...	...	...
100	...	...	...	...	...	...	...

IVa.

# Übersicht

der

## Abfuhr in Schiffen und Flößen in den deutschen Rheinhäfen

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim mit Rheinau, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Nierstein, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Beuel, Bonn, Wesseling, Cöln-Mülheim a. Rh.<sup>1)</sup>, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy<sup>2)</sup>, Rheinberg und Wesel

im Jahr 1915.

<sup>1)</sup> Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

<sup>2)</sup> Im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr unter den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen.

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.	—	190	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	449	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	—	8 673	—	—	—	—	—	264	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	—	323	—	2 188	—	—	—	462	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	738	—	498
8	Chemikalien und Drogen . .	—	820	—	3 486	—	—	—	195	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . .	—	8 008	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	100	—	—	—	40	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	9 415	—	1 024	—	—	—	3 230	—	—
11 b	Luppen von Schweißeseisen .	—	21 148	—	—	—	—	—	3	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	—	6 740	—	1 239	—	—	—	24 581	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	112	—	—	—	—	—	96	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	349	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	576	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	7	—	—	—	96	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	9	—	35	—	—	—	24	—	—
18	Eisen- und Stahldraht . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	—	13	—	2	—	—	—	20	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	10	—	73	—	—	11	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	58 601	—	20	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . .	—	—	—	38	—	—	—	—	—	—
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	41	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . .	—	—	—	2 558	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	1 554	—	4 657	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	1 121	—	3 124	—	—	—	1	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	10	600	—	—
24	Fische und Schattiere . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg. . . .	—	5	—	—	—	—	—	12	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	445	2100	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer . . . . .	—	356	—	184	—	—	—	703	—	—
28 d	Gerste . . . . .	—	7 505	—	275	—	—	—	4 415	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	1 983	—	47	—	—	—	17	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	13	—	15	—	—	15	890	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	18	—	20	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	64	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	—	79	—	11	—	—	—	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	1 943	—	539	—	—	—	—	—	587
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	302	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d <sub>1</sub>	Baum- und Nutzholz (unbearb., oder in Querricht. bearb.   weich in Längs- gesägt,   hart gespalten usw.   weich	—	—	—	66	—	—	—	442	—	—
31 d <sub>2</sub>		—	—	—	2 650	—	—	—	6 744	—	—
31 e <sub>1</sub>		—	386	—	—	—	—	—	533	—	—
31 e <sub>2</sub>	—	7 522	—	5 797	—	—	—	200 701	—	—	
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	284	—	—	—	2	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	3	—	214	—	—	—	685	—	—
36	Kalk, gebrannter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		—	137 432	2100	28 734	—	302	36	246 539	—	1085

6 Mannheim		7 Ludwigshafen		8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen										
Berg	Tal	Berg	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Rhein		Neckar								
—	124	—	—	23	—	—	—	—	—	1
—	308	—	—	219	—	—	—	—	—	2
—	4 798	—	—	10	—	45	—	16	—	3
1 841	349	16	125	727	—	—	—	—	—	4
23	441	94	64	12	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
—	79 993	—	—	—	—	—	—	—	—	7 a
20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
951	6 479	45	938	6 786	104	80	32	578	—	8
19	1	—	—	—	—	—	—	—	—	9
1	—	—	—	—	—	82	—	—	—	10 a
—	29	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	1 389	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	2 438	—	—	—	—	—	10 d
120	—	—	—	—	—	1	—	—	—	10 e
5	150	—	—	—	—	455	—	—	—	10 f
269	247	—	—	698	—	2	—	—	—	11 a
170	230	—	—	4 257	—	—	—	—	—	11 b
54	3 290	—	—	87 920	—	45	—	—	—	11 c
1 083	1 448	1	10	16 925	—	52	—	—	—	12 a
122	13	—	—	330	—	—	—	—	—	12 b
268	720	149	336	2 592	—	64	—	—	—	13
29	9	—	—	462	—	—	—	—	—	14
793	113	—	622	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
6	1 983	—	—	114	—	—	—	1	—	1
543	867	—	20	10 002	—	—	—	—	—	17
266	653	3	—	9 341	—	—	—	—	—	18
380	1 260	8	—	105	—	1	—	—	—	19 a
1 580	582	—	—	9	—	21	—	—	—	19 b
—	—	—	—	7 358	—	89 619	—	—	—	20
83	2 454	116	—	24 390	13 614	10 961	—	554	—	21 a
4	20	11	56	19 550	—	4 763	—	—	—	21 b
237	214	13	—	—	6	91	—	9	—	21 c
136	1 246	—	—	14	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	22 a1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a2
—	1 100	—	—	55 661	—	2 555	—	1763	—	22 b
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	22 c
—	4 618	—	—	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	14 049	—	—	14 661	—	2 221	—	—	—	22 f
78	56	—	100	—	—	—	—	—	—	23
74	17	—	15	—	—	—	—	—	—	24
78	261	—	—	163	—	—	—	—	—	25
2	7	—	—	8	—	—	—	—	—	26
21	696	—	—	799	—	—	—	1	—	27
4 891	11 475	—	—	1 503	—	87	—	—	—	28 a
5 521	627	—	—	1	—	—	—	—	—	28 b
1 075	6 009	—	—	—	—	—	—	—	—	28 c
81	3 752	—	—	355	75	1 349	—	326	669	28 d
243	643	—	—	166	20	91	—	—	—	28 e
30	6 517	2	—	45	—	—	—	—	—	28 f
—	694	100	—	171	—	60	—	51	—	28 g
445	2 548	2473	2	3	—	—	—	—	880	28 h
16	162	3	—	93	61	—	—	6	—	28 i
—	594	—	—	48	—	—	—	—	—	29
28	395	4	—	67	2	536	—	—	—	30
—	—	—	—	7 254	—	—	—	—	—	31 a
—	2 880	—	—	—	—	222	—	239	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
31	2 209	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d1
—	14 943	—	—	1 777	—	—	—	1	—	31 d2
—	1 294	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e1
80	22 055	—	10	333	—	—	—	—	—	31 e2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f
—	63	—	—	—	—	—	—	1	—	31 g
—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	31 h
60	10 153	—	—	44	—	—	—	—	—	32
—	296	—	—	—	—	—	—	—	—	33
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
733	2 758	1298	37	64	—	6	—	—	1	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
23 101	218 899	4336	2335	278 903	13 883	113 416	32	3545	670	882

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	—	137 432	2100	28 734	—	302	36	246 539	—	1085
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	142	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	190	—	14	—	—	20	100	—	—
41 d	Andero Müllererzeugnisse	—	2 175	—	—	—	—	—	43	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	26	—	—	—	—	—	8	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	1 345	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	141	230	162	—	—	—	13	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	457	—	758	—	—	9	5 473	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	14	—	—	—	—	—	1	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	2 085	—	3 828	—	—	—	50	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2035
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	14	—	—	—	—	—	372	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	172	—	—	—	—	1	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	372	—	1104
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	—	—	405	—	4352
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	364	—	1 094	—	—	—	343	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	6 336	2053	1 203	—	—	620	—	—	1080
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	197	—	—	—	560	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	329	—	167	—	—	—	33	—	11
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	22	—	506	—	—	—	—	—	1
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	1	—	73	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	284	—	464	—	—	—	1	—	—
66	Wolle . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	—	374	—	—	—	—	—	1	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	199	—	57	—	—	—	30	—	—
70 b	Farben . . . . .	—	61	—	5	—	—	—	2	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	1	—	2	—	—	—	1 171	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	2 797	—	1 007	—	—	—	97	—	—
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	—	154 934	4580	38 178	—	302	1246	255 221	—	9668
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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		
23 101	Rhein 218 899	Neckar 4 336	2335	278 903	13 883	113 416	32	3545	670	882	
—	—	—	—	1	—	—	—	92	—	—	37
34	5	—	—	11	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	39
146	2 348	—	—	32	1	—	—	—	—	—	40
2 283	1 092	30	—	624	573	384	—	—	—	—	41 a
129	99	—	—	1 883	12	—	—	—	—	—	41 b
—	1 150	—	—	233	—	79	—	—	—	—	41 c
43	2 575	1	64	3 581	—	99	—	—	—	—	41 d
214	558	108	15	2	—	31	—	1	—	1	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
20	1 215	23	—	37	—	1 409	—	14	—	17	42 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 d
955	8 061	318	24	27	4	113	—	—	—	—	43
52	996	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
420	33 790	132	—	1 575	28	1 086	—	—	—	—	45
44	12 916	45	—	204	—	—	—	—	—	—	46 a
9	9 555	1	—	7	3	81	—	—	—	—	46 b
160	794	8	—	82	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	49
4	138	—	—	—	—	87	—	—	—	—	50
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
2	317 092	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 a
1	724	1	—	6 227	—	—	—	15	—	—	52 b
2	4	—	—	—	6	342	—	—	—	—	53
—	250	—	—	9 658	—	—	—	1537	—	—	54
357	292	—	1546	13 814	—	5	—	—	—	—	55
6	320	—	—	74	—	—	—	1	—	8	56
658	612	142	—	668	—	5	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
1	54	1	—	30	—	—	—	—	—	—	59 a
1	526	850	—	3 392	—	1 061	—	—	—	—	59 b
—	7 674	—	—	20 323	—	—	—	—	—	—	59 c
48	358	3	—	1 744	6	325	—	—	—	—	60 a
8 144	36 928	8 084	—	343	—	—	—	—	—	—	60 b
—	1 580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 c
810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
3 602	5 635	333	1	387	1	73	—	—	—	—	62
24	1 350	4	—	9	2	22	—	—	—	—	63
1	1 552	1	—	37	—	30	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	64 b
27	819	41	19	1 301	3	199	—	2	—	394	65
—	14	—	—	7	—	1	—	—	—	—	66
720	15	5	—	—	—	—	—	—	—	—	67
75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 a
845	136	385	21	161	1	44	—	—	—	—	68 b
—	2	—	—	20	—	36	—	25	30	10	69
74	431	14	1	512	—	4	1	4	1	—	70 a
246	887	45	—	3 384	3	23	—	—	—	12	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
558	913	—	—	228	—	23	—	—	—	—	70 d
—	97	—	—	16	—	—	—	—	—	—	70 e
1 242	13 794	93	201	2 276	25	389	—	—	—	38	
45 058	686 251	15 004	4227	351 818	14 551	119 369	33	5234	703	1363	
—	996	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	14 198	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	15 223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

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
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
1	Abfälle von Horn, Häuten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle . . .	—	—	—	—	—	—	4 030	—	167	—	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	101	—	81	—	144	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . . .	—	—	—	—	—	—	11	—	6	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	1144	36 240	270	5 102	150 134	32 311	2	2	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . . .	—	—	5	58	92	839	19	613	—	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	67	3	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	5 088	—	—	—	—	150	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel . . .	—	—	—	—	572	467	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißbeisen . . .	—	—	—	—	—	—	4	—	1	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	4 921	—	—	5	—	—	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . . .	—	—	156	1 336	1	—	20	—	3	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . . .	—	—	—	—	—	—	7	—	3	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	—	—	—	99	—	6	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . . . .	—	—	—	—	12	—	12	—	7	—	—	—
18	Eisen- und Stahlraht . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	149	13	21	—	195	—	16	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus . . . .	—	—	—	—	—	—	45	—	4	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies . . . .	—	—	—	—	—	—	732	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . . .	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	—	402	3	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	21	—	—	3	—	4	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
22 a 1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a 2	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	864	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	2 757	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . . . .	—	—	—	—	5 185	1 060	—	—	3	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge . . . .	—	—	—	—	—	—	18	—	2	—	—	—
24	Fische und Schaltiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . . .	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons. . . . .	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	416	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer . . . . .	—	—	2432	—	—	—	1	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	4 616	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch. . . . .	—	—	—	110	—	—	136	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	35	—	—	10	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	23	—	99	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	60	199	—	—	201	—	5	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	—	—	5	40	7	—	35	—	117	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	620	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d 1	Korb- und Floßweiden Korb- und Floßweiden Korb- und Floßweiden	—	—	408	1 445	—	—	1 506	—	2	27	1 673	—
31 d 2		—	—	54	8 264	18	160 580	—	—	—	1135	43 282	—
31 e 1		—	—	—	8	—	—	45	—	4	—	—	—
31 e 2	gespalten usw. [weich	—	—	—	—	—	20	301	—	3	—	—	—
31 f	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Edelhölzer, roh od. bearb. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	4	—	311	—	231	1	2	—	—	—
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
zu übertragen		1144	36 240	3543	22 588	161 724	212 044	27	1117	1162	45 105	—	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	279	8	2
8	43	—	—	12	109	—	—	28	20	—	—	228	25	3
—	—	11	—	—	—	—	—	4	2	—	—	7 556	50	4
—	—	—	—	479	—	—	—	—	—	—	—	70	18	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 644	176	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	814 765	7 549	5 000	—	6 b
158	—	—	—	1	—	1000	20 056	—	9	—	—	12	3	7 a
3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	150	7 b
8	55	104	304	26	11	—	—	17	11	—	—	2 092	4 685	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	13	9
3	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147	37	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3	10 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 700	10 e
—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	10 f
—	—	—	—	3	13	—	—	5	—	—	—	181	2	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164	1	11 b
—	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 c
2	—	2	—	88	23	—	—	61	41	—	—	2 484	1 170	12 a
—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	179	6 783	12 b
—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	203	55	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
23	—	1	1	—	6	—	—	—	2	—	—	212	544	16
—	—	—	—	1	3	—	—	—	10	—	—	1 486	17	17
—	2	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	908	374	18
40	27	9	21	15	6	—	—	12	29	—	—	2 091	752	19 a
—	9	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5 991	61	19 b
—	40 954	—	258 790	—	3 606	—	—	—	—	—	—	—	5	20
—	—	—	—	1	14 026	—	—	—	—	150	1 863	2	699	21 a
—	—	—	—	8	2	—	—	—	—	—	40	125	176	21 b
—	—	105	539	—	—	—	—	—	4	—	—	222	1 086	21 c
—	10	—	2	—	11	—	—	—	—	—	—	31	48	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	430	22 a2
—	—	—	2 383	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	345	—	22 e
—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	37	—	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	25	23
—	1	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	60	10	24
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	85	1	25
—	—	—	—	—	7	—	—	1	1	—	—	34	14	26
—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	206	17	27
91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 509	380	28 a
924	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180	400	28 b
1	1 030	—	300	—	3	—	—	—	1	—	—	—	1 328	28 c
2	185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	213	28 d
—	5	—	1	1	5	—	—	—	2	—	—	65	10	28 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	401	28 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	28 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	2	28 h
1	—	—	1	—	—	—	—	3	4	—	—	36	10	28 i
1	3	2	—	21	23	—	—	17	4	30	—	131	595	29
—	1	—	1	3	54	—	—	19	13	—	—	1 612	163	30
—	1 802	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	—	—	31 a
—	1 002	—	—	—	717	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	1 256	—	—	7	371	—	—	—	—	—	—	1	—	31 d1
—	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d2
—	494	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	24	31 e1
264	3	—	—	2	1	—	—	—	13	—	—	52	9	31 e2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	—	31 h
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	56	50	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	34
1	5	—	—	4	32	—	—	—	15	—	—	2 863	3 159	35
1	6 890	—	978	—	—	—	—	6	19	—	1 050	—	60	36
1531	53 959	234	263 322	701	19 049	1000	20 056	176	203	833 589	10 798	42 127	25 778	

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
	Übertrag	1144	36 240	3543	22 588	161 724	212 044	27	1117	1162	45 105	—	—
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	20	11	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	125	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	101	3	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	38	139	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	61	785	4	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	13	201	194	2	71	—	—	145
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	90	390	2 278	1	84	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	2	34	192	1	1	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	18	26	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	—	—	9	31	—	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	4	58	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	2	11	—	7	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	62	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	13	14	67	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	201	244	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	13	1	—	1	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	11	—	13	106	—	52	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	3	—	2	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	—	506	3 402	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	60	309	22	5	—	—	—	—	—	107 959
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	249	17	204	—	1	—	—	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	817	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	555	54	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	—	51	49	4	10	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	4	61	—	13	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	138	—	30	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	433	974	44	507	—	—	—	—
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	180	—	112	13	—	1	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter). . . .	—	—	—	—	5	291	—	3	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	—	44	124	—	37	—	—	—	—
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	—	38	1 116	42	374	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	161	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	10	271	503	2 058	29	1036	—	—	—	—
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	<b>1144</b>	<b>36 240</b>	<b>3804</b>	<b>23 619</b>	<b>165 387</b>	<b>221 623</b>	<b>153</b>	<b>3512</b>	<b>1668</b>	<b>48 507</b>	<b>—</b>	<b>108 104</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>												
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	1 505	—	—	27	1 673	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	6 000	18	160 315	—	—	1135	43 282	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	287	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6 000</b>	<b>18</b>	<b>162 107</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1162</b>	<b>44 955</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>												
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	—	—	—	—	—	275	—	—	—	—	—	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Bonn		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
1531	53 959	234	263 322	701	19 049	1000	20 056	176	203	833 589	10 798	42 127	25 778	
5	48	—	—	206	7	—	—	13	22	—	1 196	5 698	705	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	279	4	38
—	—	—	—	—	2	—	—	—	6	—	—	6	—	39
15	1	—	—	7	11	—	—	—	1	—	—	3 050	4	41 a
—	3	—	—	1	1	—	—	2	—	—	—	185	1	41 b
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
13	20	—	—	3	6	—	—	—	—	—	—	34	11	41 d
—	2	—	4	5	169	—	—	—	31	—	—	590	110	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	42 b
2	1	—	—	9	27	—	—	86	95	—	—	388	48	42 c
—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	42 d
24	1	11	98	52	57	—	—	70	20	—	—	1 481	186	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
1	15	64	26	61	1 004	—	—	3	27	—	—	3 158	4 385	45
—	—	1	12	9	17	—	—	28	3	—	—	416	322	46 a
—	—	13	52	—	—	—	—	—	2	—	—	7	12	46 b
—	20	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	109	14	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	49
—	1	—	—	77	828	—	—	—	—	—	—	174	51	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	3	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 597	52 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	54
2	—	—	—	34	82	—	—	8	—	—	—	68	37	55
19	52	—	—	7	184	—	—	—	5	—	—	455	274	56
2	—	—	—	1	6	—	—	1	—	—	—	446	9	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	58
—	—	—	—	1	8	—	—	—	—	—	50	1	269	59 a
60	6 234	—	1 514	—	1	1184	43 676	—	—	—	—	—	15 591	59 b
241	741	—	35 740	—	1	—	—	—	—	—	—	21	477	59 c
504	—	—	14 528	2	1 298	—	41 193	3	—	—	—	245	10	60 a
385	—	—	—	1	—	—	—	—	2	42 636	—	—	—	60 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 275	—	—	—	60 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 190	—	—	—	61
8	2	1	1	151	120	—	—	—	—	—	—	717	101	62
1	—	—	—	1	2	—	—	2	1	—	—	166	11	63
—	1	—	—	1	60	—	—	45	215	—	—	40	139	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	64 b
121	2 219	—	4	67	763	—	—	3	47	—	—	417	354	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103	6	66
—	—	—	—	—	2	—	—	—	4	—	—	1 296	28	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 721	68 a
4	13	—	—	74	11	—	—	1	2	—	—	3 821	181	68 b
—	7	1	62	591	52	—	—	39	190	—	—	667	86	69
19	4	34	11	108	46	—	2	18	29	—	—	1 175	453	70 a
—	—	3	11	2	3	—	—	2	14	—	—	1 485	2 209	70 b
30	4	—	—	9	14	—	—	1	17	—	280	65	70	70 c
17	73	18	3 165	117	3 349	117	—	247	202	—	—	—	—	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 457	1 327	70 e
3006	63 428	380	318 550	2307	27 184	2301	104 927	748	1139	881 690	12 324	73 369	61 599	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
1	Abfälle von Horn, Häuten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle . . .	—	—	—	—	—	—	40	3	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	14	35	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . . .	—	—	—	—	—	—	—	9	1 008	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	765	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	480	—	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	1246	—	—	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . . . .	378	4 290	226	1589	1 425	1 163	2 582	1 124	104	57
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe . . .	—	—	—	—	—	—	177	144	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	20	10 531	3194
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter . . . . .	1969	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	702
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen . . . .	—	—	—	—	—	—	62	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	—	—	41	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . . .	—	—	—	—	—	—	330	3 667	3	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . . .	—	—	—	—	—	1 182	644	36 773	—	1
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	—	17	5	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen . . . .	—	—	—	—	—	—	1 156	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	1	—	86	—	918	55	33	122	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . . . .	—	—	39	36	—	—	10 320	3 722	—	—
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	—	—	—	—	—	—	695	1 538	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	88	4	—	—	1 258	1 704	4	14
19 b	Unedle Met., Waren daraus . . . .	—	—	—	—	—	—	20	11	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies . . . .	—	1 497	—	—	1 335	17 987	6	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . . .	—	—	—	—	2 454	11 353	18	14 080	—	—
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	—	10	10	—	—
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	14	—	6
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	1 245	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . . . .	—	78 057	—	—	—	—	17	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schaltiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	8	2	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . . .	—	—	—	—	44	—	1	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons. . . . .	—	—	—	—	—	—	22	10	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	34	—	271	27	15	4
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	2 406	—	—	—	587	600
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	850
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	134	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch. . . . .	—	—	—	—	—	—	7	5	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	453	—	—	—	—	323	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	32	4	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	102	—	15	1	—	896
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	—	30	1	—	132
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	12	468	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	23	1	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	3 200	—	—
31 d <sub>1</sub>	unbearb., oder in/hart . . . . .	—	—	14 948	—	—	2 112	868	2 306	—	—
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb. weich . . . . .	—	—	141	52	—	—	—	874	2 779	—
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt, /hart . . . . .	—	—	—	205	—	368	45	70	—	—
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw. /weich . . . . .	—	—	98	41	—	—	11	4	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb. . . . .	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse . . . . .	—	—	—	—	124	180	308	602	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	—	—	464	78	284	—
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	10	—	—	—	200	—	—
zu übertragen		2348	83 844	15 626	3636	11 332	34 400	19 641	70 848	16 274	6456

29		30		31		32		33		34		Nummer
Verdingen		Rheinhausen		Duisburg		Homburg <sup>1)</sup>		Alsum mit Schwelgern		Walsum		
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	72	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	806	19 631	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	7	84	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	899	34	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	1 128	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
—	—	—	—	1 702	1 795	—	—	—	—	—	—	7 a
—	—	—	—	—	136	—	—	—	—	—	—	7 b
795	24	—	—	2 007	933	—	—	700	—	—	—	8
—	—	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	1 207	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	500	28 247	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	1	1 008	—	—	1 489	2 444	—	—	10 e
—	—	—	—	38 561	1 702	—	—	4 951	—	—	—	10 f
—	—	—	—	6 845	708	—	—	—	—	—	—	11 a
—	—	—	—	302	295	—	—	—	—	—	—	11 b
—	—	623	9 390	15 124	67 419	—	—	16 924	42 693	1377	19 634	11 c
—	—	—	—	6 590	71 215	—	—	—	—	80	18 562	12 a
—	—	1186	4 455	4 631	7 062	—	—	—	12	95	9 448	12 b
—	—	131	1 269	54	915	—	—	—	332	—	489	13
—	—	—	—	8 413	844	—	—	—	—	1006	204	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	—	259	248	—	—	—	—	—	112	16
—	—	—	—	5 591	1 967	—	—	—	—	—	—	17
—	—	503	1 298	1 278	1 626	—	—	—	112	206	—	18
10	2	—	—	495	13	—	—	—	—	—	—	19 a
1	—	—	—	207	39	—	—	—	—	—	—	19 b
—	—	915	—	240 391	19 795	—	—	—	—	—	—	20
—	60	—	5 976	1 814	117 695	—	382	—	—	—	—	21 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 b
—	—	—	—	1 080	16	—	—	—	—	—	—	21 c
11	—	—	—	143	—	—	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>1</sub>
—	—	—	—	—	260	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>2</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	3 180	658	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	2 509	7 005	16 784	20 173	—	—	—	—	22 e
—	4	—	—	1 036	—	—	—	—	—	—	—	22 f
2	—	—	—	11 034	225	—	—	—	—	—	—	23
—	—	—	—	319	—	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	17	9	—	—	—	—	—	—	25
12	—	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	26
41	—	—	—	12 108	3 801	—	—	—	—	—	—	27
1510	—	—	—	1 429	476	—	—	—	—	—	—	28 a
—	3859	—	—	415	—	—	—	—	—	—	—	28 b
3	—	—	—	657	1	—	—	—	—	—	—	28 c
—	—	—	—	1 554	48	—	—	—	—	—	—	28 d
—	—	—	—	1 862	—	—	—	—	—	—	—	28 e
10	—	—	—	276	—	—	—	—	—	—	—	28 f
300	4250	—	—	487	—	—	—	—	—	—	—	28 g
—	—	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	28 h
—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	28 i
—	—	—	—	47	—	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	16	230	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	32	—	—	—	—	—	—	31 c
—	—	—	—	—	800	—	—	—	—	—	—	31 d <sub>1</sub>
—	—	—	—	160	276	—	—	—	—	—	—	31 d <sub>2</sub>
—	—	—	—	747	999	—	—	—	—	—	—	31 e <sub>1</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e <sub>2</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f
—	—	—	—	570	176	—	—	—	—	—	—	31 g
—	—	—	—	6 249	281	—	—	—	—	—	—	31 h
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
2165	17	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	34
—	—	—	—	—	4 444	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
4860	8216	3358	22 388	385 012	363 148	16 784	20 555	24 064	45 593	2764	48 449	

<sup>1)</sup> Mit Zeche Rheinpreußen und Essener Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	24 Leverkusen		25 Reisholz		26 Neuß		27 Düsseldorf		28 Crefeld	
		Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen									
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	2348	83 844	15 626	3 636	11 332	34 400	19 641	70 848	16 274	6 456
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	128	—	30	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	1 526	—	11	2	232	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	315	—	—	—	485	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	227	—	—	—	59	6	2	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	122	9	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	1	—	—	—	18	17	—	1
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	5	—	78	180	1 015	77	214	10
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	1	40	60	100	52	—	50	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	1 806	—	—	—	4 360	3 612	1 238	146
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	15	—	—	—	182	3	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	646	—	—	—	—	7	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	127	2	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	40	9	3	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	1 656	—	—	—	—	2	11	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	1990	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	3 255	4 261	—	—	63	46	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	—	—	56	7	—	3
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	1	—	—	—	126	23	15	11
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	—	—	—	—	22	8	—	1
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	248 178	5 642	17 547	3 006	12 271	41 669
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	3 217	—	—	20	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	6 607	1 495	145	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	—	—	—	10	4	—	2
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	—	42	42	6	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	—	—	—	—	—	—	3	12	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	—	—	124	74	—	—
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	7	—	5	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	2	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	58	—	93	142
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	—	—	—	—	—	—	10	20	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	18	—	5	103	—	432	892	483	44	—
70 b	Farben . . . . .	295	1 122	—	—	—	—	225	83	19	93
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	—	—	—	—	221	388	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	4 984	3 961	1 044	—	5 065	1 482	120	10
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	<b>4651</b>	<b>87 272</b>	<b>25 926</b>	<b>12 001</b>	<b>272 515</b>	<b>42 249</b>	<b>50 328</b>	<b>80 300</b>	<b>31 071</b>	<b>48 544</b>
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	140	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	95	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>235</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29 Uerdingen		30 Rheinhausen		31 Duisburg		32 Homburg <sup>1)</sup>		33 Alsum mit Schwelgern		34 Walsum		Nummer
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
4 860	8 216	3358	22 388	385 012	363 148	16 784	20 555	24 064	45 593	2 764	48 449	
—	—	—	—	130	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	58	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	51	18	—	—	—	—	—	—	40
2	—	—	—	69	—	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
81	—	—	—	265	108	—	—	—	—	—	—	41 d
—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	—	—	—	407	34	—	—	—	—	—	—	42 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 d
1 092	13	—	—	958	311	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	401	122	—	—	—	—	—	—	44
126	97	—	—	374	1 039	—	—	—	—	—	—	45
—	2	—	—	241	—	—	—	—	—	—	—	46 a
—	—	—	—	5 991	999	—	—	—	—	—	—	46 b
6	—	—	—	2 229	1 940	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	749	—	—	—	—	—	—	—	49
23	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	47 060	—	—	—	—	—	—	52 a
1	—	—	—	—	941	—	—	—	—	—	—	52 b
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	3 885	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	4	734	—	—	—	—	—	—	55
43	50	—	—	5	6	—	—	—	—	—	—	56
—	—	—	—	1 014	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	1 616	597	—	—	—	—	—	—	59 a
—	—	—	—	—	9 121	—	—	—	—	—	—	59 b
—	—	—	—	2 165	18 189	—	—	—	—	—	—	59 c
585	—	—	—	4 656 318	1 530 833	476 481	361 753	535 178	313 637	504 232	262 870	60 a
—	—	—	—	31 793	43 185	—	—	—	—	—	56	60 b
—	—	—	—	648 386	164 007	50 730	7 907	169	620	—	10	60 c
—	—	—	—	484	79	—	—	—	—	—	—	61
—	—	—	—	11 124	2	—	—	—	—	—	—	62
—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
1	1	—	—	34	2	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	3 484	351	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	—	1 587	3 939	—	—	—	—	—	—	68 a
27 174	1 647	—	—	8 831	1 825	—	—	—	—	—	—	68 b
7	—	—	—	365	41	—	—	—	—	—	—	69
31	6	—	—	249	275	—	—	—	—	—	—	70 a
179	149	—	—	323	1 440	—	—	—	—	—	—	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
—	—	—	—	14	4	—	—	—	—	—	—	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 e
141	2	—	—	1 921	608	—	—	—	—	—	—	
34 354	10 186	3358	22 388	5 766 753	2 194 847	543 995	390 215	559 411	359 850	506 996	311 385	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

<sup>1)</sup> Mit Zeche Rheinpreußen und Essener Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		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				
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	1	100	337	437
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	16	—	2	1 141	20 169	21 310
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	3	297	9 401	9 698
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	1	4	11 561	1 846	13 407
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. . .	—	—	—	—	—	—	5	1 888	9 425	11 313
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	6 a	19 409	176	19 585
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	6 b	820 855	7 564	828 419
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	—	—	—	7 a	154 423	179 730	334 153
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7 b	24	1 522	1 546
8	Chemikalien und Drogen . . .	—	—	—	—	3	50	8	12 653	34 230	46 883
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	15	9	203	173	376
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 a	10 672	3 310	13 982
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	10 b	2	29	31
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	10 c	3 323	1 427	4 750
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 d	512	36 258	36 770
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 e	5 708	4 289	9 997
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10 f	2 068	5 383	7 451
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	11 a	43 972	16 339	60 311
11 b	Luppen von Schweißeisen . . .	—	—	—	—	—	—	11 b	7 241	26 352	33 593
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	—	—	11 c	397	129 089	129 486
12 a	Eisen und Stahl in Stäben. . . .	—	—	—	—	—	3	12 a	38 269	164 032	202 301
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	12 b	7 616	135 220	142 836
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	—	13	6 688	24 934	31 622
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	214	3 476	3 690
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	15	12 193	1 216	13 409
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	—	29	2	16	1 568	3 399	4 967
17	Eiserne Röhren u. Säulen. . . . .	—	—	—	—	—	—	17	18 012	16 711	34 723
18	Eisen- und Stahldraht. . . . .	1	—	—	—	—	—	18	3 860	14 950	18 810
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	1	—	—	—	39	4	19 a	4 621	4 209	8 830
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	19 b	7 810	870	8 680
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	20	242 647	498 232	740 879
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . .	3509	—	—	—	1	—	21 a	21 761	191 237	212 998
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	—	21 b	207	38 600	38 807
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	—	—	—	—	3	2	21 c	1 729	2 420	4 149
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	21 d	326	1 383	1 709
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . .	—	—	—	—	—	1	22 a <sub>1</sub>	13	15	28
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>2</sub>	—	690	690
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 b	—	66 884	66 884
22 c	Manganerze, Braunstein. . . . .	—	—	—	—	—	—	22 c	3	8	11
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 d	4 425	14 244	18 669
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 e	345	—	345
22 f	Schlacken zur Verhüttung. . . . .	—	—	—	—	—	—	22 f	24 535	141 475	166 010
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	1 225	685	1 910
24	Fische und Schalthiere . . . . .	—	—	—	—	24	1	24	11 242	282	11 524
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg. . . . .	—	—	—	—	2	—	25	530	443	973
26	Fleisch u. Speck, auch kons. . . .	—	—	—	—	4	—	26	80	71	151
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	27	598	1 549	2 147
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 a	28 733	18 292	47 025
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 b	9 564	2 030	11 594
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 c	3 923	14 624	18 547
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 d	1 653	22 992	24 645
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch. . . . .	—	—	—	—	10	2	28 e	1 900	3 271	5 171
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 f	2 234	8 337	10 571
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 g	419	1 947	2 366
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 h	3 869	7 732	11 601
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	9	2	28 i	233	574	807
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	2	7	29	285	2 167	2 452
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	—	—	—	—	7	—	30	1 757	1 513	3 270
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	127	31 a	16	12 602	12 618
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 b	—	5 562	5 562
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 c	—	3 820	3 820
31 d <sub>1</sub>	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder inhart)	—	—	—	—	—	157	31 d <sub>1</sub>	16 290	13 577	29 867
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb. weich	—	—	—	—	—	—	31 d <sub>2</sub>	4 136	239 971	244 107
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt, hart	—	—	—	—	—	—	31 e <sub>1</sub>	225	3 707	3 932
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw. weich	—	—	—	—	2	9	31 e <sub>2</sub>	1 286	237 791	239 077
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	1	—	—	1	—	31 f	1	1	2
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 g	9	64	73
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb. . . . .	—	—	—	—	—	—	31 h	638	183	821
32	Holzzeugmasse, Strohmasse . . . .	—	—	—	—	—	—	32	6 798	11 596	18 394
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	1	33	7	355	362
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	34	12	—	12
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	—	2	35	8 216	7 272	15 488
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	—	—	36	7	13 656	13 663
	zu übertragen	3511	2	—	—	152	389		1 599 177	2 447 920	4 047 097

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		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
	Übertrag	3 511	2	—	—	152	389		1 599 177	2 447 920	4 047 097
37	Kartoffeln . . . . .	1	—	—	—	—	—	37	6 074	2 082	8 156
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	38	375	22	397
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	39	—	3	3
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	40	362	2 548	2 910
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 a	7 729	2 136	9 865
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 b	1 198	2 132	3 330
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 c	52	1 766	1 818
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	5	—	41 d	800	8 725	9 525
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	42	—	42 a	1 149	1 091	2 240
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 b	6	—	6
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	3	1	42 c	1 018	5 050	6 068
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 d	2	12	14
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	591	1	43	7 325	9 894	17 219
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	44	616	1 380	1 996
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	—	8	42	45	12 179	55 984	68 163
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	46 a	1 016	13 679	14 695
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	—	46 b	6 049	11 395	17 444
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	13	2	47	2 669	8 848	11 517
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	—	1	1
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	49	752	2 040	2 792
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	8	—	50	334	1 235	1 569
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	51	—	5	5
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	52 a	15	364 180	364 195
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	3	—	52 b	8	16 233	16 241
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	53	24	431	455
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	54	2 195	15 580	17 775
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	2899	4344	—	2	55	8 249	23 619	31 868
56	Weingeist, Branntw., Essig	12	11	—	—	1	4	56	628	1 543	2 171
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	3	—	57	2 410	1 515	3 925
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . .	—	—	—	—	—	1	58	4	102	106
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	2	59 a	2 975	12 299	15 274
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	—	—	—	—	—	59 b	1 244	143 117	144 361
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	—	—	59 c	2 593	188 936	191 529
60 a	Steinkohlen . . . . .	83 670	18 812	—	—	180	834	60 a	6 596 944	2 585 412	9 182 356
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	123	60 b	39 487	44 964	84 451
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	26 871	275	—	—	—	—	60 c	737 220	174 368	911 588
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	198	6	—	—	—	—	61	5 561	7 009	12 570
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	20	62	11 376	2 062	13 438
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	17	63	93	2 306	2 399
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	64 a	80	2	82
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	64 b	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	1	6	65	1 337	8 413	9 750
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	66	118	33	151
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	67	5 520	402	5 922
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 a	1 692	5 660	7 352
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 b	41 600	4 176	45 776
69	Stückgüter (Sammelgüter) .	—	—	—	—	—	—	69	1 715	1 220	2 935
70 a	Umschließungen, gebraucht	2	—	—	—	5	5	70 a	2 735	3 247	5 982
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	—	4	20	70 b	2 911	11 008	13 919
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	—	—	—	1	70 c	933	3 371	4 304
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	70 d	—	153	153
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	—	—	369	30	70 e	20 720	37 972	58 692
<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>		<b>114 265</b>	<b>19 106</b>	<b>2899</b>	<b>4344</b>	<b>1388</b>	<b>1500</b>		<b>9 139 269</b>	<b>6 237 281</b>	<b>15 376 550</b>
Darunter Floßverkehr:											
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	157		27	4 331	4 358
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—		1 293	223 795	225 088
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		95	316	411
	Weiche Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
<b>Summe des Floßholzes</b>							<b>157</b>		<b>1 415</b>	<b>228 442</b>	<b>229 857</b>
Vieh (Stückzahl):											
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. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	76	—	275	275

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 1915

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 nieder- ländischen u. belgischen Häfen (B. Sp. 3-18)	Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)								Gesamt- Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Sp. 19 u. 29)		
			Deutsche Häfen						Eng- lische Häfen	Russische und andere Häfen		Zusammen (Sp. 26-28)	
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen					Zusammen (Sp. 20-25)
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	Abfälle von Horn, Häuten . . .	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	27 479 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 479 <sub>s</sub>
3	Bier . . . . .	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . .	15 171	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 171
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	15 351	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 351
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	721 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	721 <sub>s</sub>
7 b	Steine, Platten von Zement	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
8	Chemikalien und Drogen . . .	10 886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 886
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	22 349	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 349
10 b	Thomasmehl . . . . .	29 484	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 484
10 c	Chilesalpeter . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	94 303 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94 303 <sub>s</sub>
10 f	Andere künstl. Düngemittel	2 102 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 102 <sub>s</sub>
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	11 143	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 143
11 b	Luppen von Schweißisen . . .	2 540	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 540
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	8 407	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 407
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . .	8 111 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 111 <sub>s</sub>
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	4 581	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 581
13	Eisenbahnschienen . . . . .	1 709 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 709 <sub>s</sub>
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	492	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	492
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	856 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	856 <sub>s</sub>
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . .	1 460 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 460 <sub>s</sub>
18	Eisen- und Stahlraht . . . . .	525	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	525
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	1 038 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 038 <sub>s</sub>
19 b	Unedle Met., Waren daraus	4 475	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 475
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	936 306	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	936 306
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	8 351	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 351
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	6 089 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 089 <sub>s</sub>
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	1 064 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 064 <sub>s</sub>
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	629 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	629 <sub>s</sub>
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	5 074 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 074 <sub>s</sub>
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	17 818	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 818
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . .	4 388	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 388
22 d	Schwefelkies . . . . .	28 127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 127
22 e	Andere Erze . . . . .	12 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 <sub>s</sub>
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . .	56 943	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56 943
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	2 939	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 939
24	Fische und Schaltiere . . . . .	29 378	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 378
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . .	6 224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 224
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	1 529	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 529
27	Garne und Twiste . . . . .	3 385	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 385
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	24 294 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 294 <sub>s</sub>
28 b	Roggen . . . . .	161 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161 <sub>s</sub>
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	5 638 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 638 <sub>s</sub>
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	13 686	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 686
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	15 260	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 260
28 g	Malz . . . . .	1 349	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 349
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	71 983 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71 983 <sub>s</sub>
28 i	Andere Sämereien . . . . .	4 840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 840
29	Glas und Glaswaren . . . . .	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	997	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	997
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	472	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	472
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	9 187	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 187
31 d <sub>1</sub>	Bas- und Nadelholz (unbearb., oder in hart	457 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	457 <sub>s</sub>
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb. weich	1 952 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 952 <sub>s</sub>
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt, hart	297 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	297 <sub>s</sub>
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.  weich	13 061 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 061 <sub>s</sub>
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	1 213 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 213 <sub>s</sub>
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	1 034	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 034
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	1 584	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 584
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	36 733 <sub>s</sub>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 733 <sub>s</sub>
36	Kalk, gebrannter . . . . .	6 627	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 627
zu übertragen		1 582 528	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 582 528

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt- Abfuhr in den nieder- ländischen u. belgischen Häfen (B. Sp. 3-18)	Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt- Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Sp. 19 u. 29)
			Deutsche Häfen						Eng- lische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Sp. 26-28)		
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen				Zusammen (Sp. 20-25)	
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Übertrag	1 582 528											1 582 528
37	Kartoffeln . . . . .	18 708											18 708
38	Knochen . . . . .	922 <sub>s</sub>											922 <sub>s</sub>
39	Knochenkohle . . . . .	90 <sub>s</sub>											90 <sub>s</sub>
40	Lumpen . . . . .	2 009 <sub>s</sub>											2 009 <sub>s</sub>
41 a	Weizenmehl . . . . .	34 <sub>s</sub>											34 <sub>s</sub>
41 b	Roggenmehl . . . . .	—											—
41 c	Kleie . . . . .	1 460											1 460
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	1 208											1 208
42 a	Obst und Beeren . . . . .	10 438 <sub>s</sub>											10 438 <sub>s</sub>
42 b	Weintrauben . . . . .	3											3
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	9 712											9 712
42 d	Pflanzen . . . . .	326 <sub>s</sub>											326 <sub>s</sub>
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	101 897											101 897
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	19 209 <sub>s</sub>											19 209 <sub>s</sub>
45	Papier und Pappe . . . . .	1 828											1 828
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	7 928											7 928
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	848											848
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	5 377											5 377
48	Röhren von Ton u. Zement	—											—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	18 809 <sub>s</sub>											18 809 <sub>s</sub>
50	Rübensirup, Melasse . . . .	1 373 <sub>s</sub>											1 373 <sub>s</sub>
51	Salpetersäure, Salzsäure . . .	0 <sub>s</sub>											0 <sub>s</sub>
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	88 <sub>s</sub>											88 <sub>s</sub>
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	11											11
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	3											3
54	Schwefelsäure . . . . .	892											892
55	Soda aller Art . . . . .	17											17
56	Weingeist, Branntw., Essig .	2 627 <sub>s</sub>											2 627 <sub>s</sub>
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	54 994											54 994
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	120 <sub>s</sub>											120 <sub>s</sub>
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	1 208 <sub>s</sub>											1 208 <sub>s</sub>
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	8 822 <sub>s</sub>											8 822 <sub>s</sub>
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	1 589 <sub>s</sub>											1 589 <sub>s</sub>
60 a	Steinkohlen . . . . .	709 764											709 764
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	50 116 <sub>s</sub>											50 116 <sub>s</sub>
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	46 574 <sub>s</sub>											46 574 <sub>s</sub>
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	25 753 <sub>s</sub>											25 753 <sub>s</sub>
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	12 872											12 872
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	74 <sub>s</sub>											74 <sub>s</sub>
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	40 499											40 499
64 b	Holzkohlen . . . . .	—											—
65	Wein . . . . .	2 409											2 409
66	Wolle . . . . .	337 <sub>s</sub>											337 <sub>s</sub>
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	21 316											21 316
68 a	Zucker, roh . . . . .	803											803
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	1 918											1 918
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	154 <sub>s</sub>											154 <sub>s</sub>
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	7 955 <sub>s</sub>											7 955 <sub>s</sub>
70 b	Farben . . . . .	681											681
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	335 <sub>s</sub>											335 <sub>s</sub>
70 d	Heu und Stroh . . . . .	17 373 <sub>s</sub>											17 373 <sub>s</sub>
70 e	Sonstige Güter . . . . .	33 063 <sub>s</sub>											33 063 <sub>s</sub>
<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>		<b>2 827 087</b>											<b>2 827 087</b>
Darunter Floßverkehr:													
Harte Stämme . . . . .													
Harte Schnittware . . . . .													
Harte Brennholzscheite . . . . .													
Weiche Stämme . . . . .													
Weiche Schnittware . . . . .													
Weiche Brennholzscheite . . . . .													
<b>Summe des Floßholzes</b>													
Vieh (Stückzahl):													
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .												
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .												
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .												
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .												
76	Geflügel u. 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	Anderer deutsche Häfen	Zusammen (Spalte 30-35)					
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
48	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	1
4 136	27 394	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 394	2
13	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	3
14 801	14 839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 839	4
12 505	14 025	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 025	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
350	361	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	361	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
3 977	13 994	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 994	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
17 149	22 341	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 341	10 a
28 133	28 468	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 468	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
90 346	94 335	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94 335	10 e
905	3 461	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 461	10 f
636	11 428	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 428	11 a
55	375	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	375	11 b
6 330	10 010	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 010	11 c
6 794	9 694	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 694	12 a
858	1 498	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 498	12 b
1 593	2 031	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 031	13
48	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	14
330	330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
441	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	800	16
1 338	1 518	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 518	17
502	538	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	538	18
259	828	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	828	19 a
471	3 994	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 994	19 b
29 472	974 170	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	974 170	20
7 567	8 353	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 353	21 a
3 263	5 051	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 051	21 b
1 260	1 275	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 275	21 c
202	952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	952	21 d
3 725	3 725	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 725	22 a <sub>1</sub>
14 222	14 815	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 815	22 a <sub>2</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
6 122	6 122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 122	22 c
29 638	40 336	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 336	22 d
709	709	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	709	22 e
13 991	16 601	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 601	22 f
1 323	2 892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 892	23
64	29 828	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 828	24
516	6 763	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 763	25
109	1 262	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 262	26
480	3 415	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 415	27
23 810	23 810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 810	28 a
161	161	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161	28 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 c
5 611	5 611	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 611	28 d
3 790	14 270	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 270	28 e
16 461	16 461	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 461	28 f
1 342	1 352	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 352	28 g
21 785	68 273	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 273	28 h
509	5 182	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 182	28 i
43	984	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	984	29
743	980	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	980	30
70	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	8 515	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 515	31 c
203	3 179	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 179	31 d <sub>1</sub>
61	4 310	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 310	31 d <sub>2</sub>
497	1 173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 173	31 e <sub>1</sub>
2 505	8 342	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 342	31 e <sub>2</sub>
—	1 078	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 078	31 f
—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	31 g
272	851	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	851	31 h
160	1 369	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 369	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	34
2 607	37 707	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 707	35
6 419	6 419	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 419	36
391 738	1 588 772	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 588 772	

Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen														Zusammen (Spalte 3-16)
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wege- 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
	Übertrag	248				3329	660		50				1 107 504	57 840	27 403	1 197 034
37	Kartoffeln . . . . .	1				210	4						2 653		16 748	19 616
38	Knochen . . . . .												30	28		58
39	Knochenkohle . . . . .												6	91		97
40	Lumpen . . . . .												731	94		825
41 a	Weizenmehl . . . . .												2			2
41 b	Roggenmehl . . . . .															
41 c	Kleie . . . . .													113		113
41 d	Andere Müllereierzeugnisse												768	63	100	931
42 a	Obst und Beeren . . . . .	2					20						7 491	2 713	361	10 587
42 b	Weintrauben . . . . .															
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	1					43						6 020	1 646	1 136	8 846
42 d	Pflanzen . . . . .	9					1						352	26		388
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	347				227	218						66 779	18 339	13 744	99 654
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .												3 077	290	150	3 517
45	Papier und Pappe . . . . .						67						1 206	405		1 678
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	10											1 238	193	20	1 461
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.															
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .												294	14		308
48	Röhren von Ton u. Zement															
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.													125	1 226	1 351
50	Rübensirup, Melasse . . . .	34											270	209		513
51	Salpetersäure, Salzsäure . .															
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)												396			396
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .															
53	Schiefer u. Schieferwaren .															
54	Schwefelsäure . . . . .															
55	Soda aller Art . . . . .												22			22
56	Weingeist, Branntw., Essig .	4					5						1 391	379		1 779
57	Stärke, Traubenzucker . . .												22 755	21 540	521	44 816
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . .												9			9
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel														900	900
59 b	Pflastersteine aller Art . .												8 453			8 453
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine					1							1 537	103		1 641
60 a	Steinkohlen . . . . .												4 021			4 021
60 b	Steinkohlenbriketts . . . .															
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .												483	1 940		2 423
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .						102						7 085	18 114	18	25 319
62	Teer, Pech, Harz . . . . .												737	2 923	1 454	5 114
63	Tonw., Porzellan, Steingut												9	618		627
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen												1 847		39 019	40 866
64 b	Holzkohlen . . . . .															
65	Wein . . . . .						16						1 216	1 055		2 287
66	Wolle . . . . .												228			228
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .															
68 a	Zucker, roh . . . . .												1 000	304		1 304
68 b	Verbrauchszucker . . . . .												22	1 835		1 857
69	Stückgüter (Sammelgüter) .	14					57						315	43	1	430
70 a	Umschließungen, gebraucht	29				8	154						4 048	1 508		5 747
70 b	Farben . . . . .												475	16		491
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	2				426	1						23	193	1 282	1 927
70 d	Heu und Stroh . . . . .	1615				50									15 517	17 182
70 e	Sonstige Güter . . . . .	268				3	215						20 685	11 124	2 457	34 752
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	<b>2584</b>				<b>4254</b>	<b>1563</b>		<b>50</b>				<b>1 275 178</b>	<b>143 884</b>	<b>122 057</b>	<b>1 549 570</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>															
	Harte Stämme . . . . .															
	Harte Schnittware . . . . .															
	Harte Brennholzscheite . .															
	Weiche Stämme . . . . .															
	Weiche Schnittware . . . . .															
	Weiche Brennholzscheite . .															
	<b>Summe des Floßholzes</b>															
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>															
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .															
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .															
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .															
75	Schweine (auch Ferkel) . . . .															
76	Geflügel u. 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
391 738	1 588 772	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 588 772	37
3	19 619	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 619	38
1 228	1 286	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 286	39
535	632	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	632	40
774	1 599	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 599	41 a
30	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
1 029	1 142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 142	41 d
1 424	2 355	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 355	42 a
138	10 725	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 725	42 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 c
1 814	10 660	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 660	42 d
—	388	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	388	43
13 297	112 951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112 951	44
12 728	16 245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 245	45
216	1 894	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 894	46 a
4 411	5 872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 872	46 b
1 100	1 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 100	47
4 955	5 263	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 263	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
1 195	2 546	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 546	50
624	1 137	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 137	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 a
—	396	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	396	52 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
891	891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	891	54
17	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	55
866	2 645	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 645	56
894	45 710	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45 710	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
119	128	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128	59 a
—	900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	900	59 b
—	8 453	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 453	59 c
452	2 093	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 093	60 a
689 255	693 276	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	693 276	60 b
55 006	55 006	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 006	60 c
45 218	47 641	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47 641	61
1 027	26 346	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 346	62
7 800	12 914	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 914	63
64	691	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	691	64 a
—	40 866	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 866	64 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
44	2 331	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 331	66
151	379	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	379	67
22 436	22 436	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 436	68 a
63	1 367	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 367	68 b
—	1 857	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 857	69
50	480	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	480	70 a
2 788	8 535	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 535	70 b
296	787	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	787	70 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
467	2 394	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 394	70 e
—	17 182	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 182	71
19 247	53 999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53 999	72
1 284 390	2 833 960	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 833 960	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76



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 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	58	—	—	58	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	—	
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	30 454	—	—	30 454	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	200	—	13 345	13 545	
8	Chemikalien und Drogen . . . . .	—	—	—	13 830	—	—	13 830	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	5 068	—	—	5 068	
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	3 740	—	—	3 740	
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	1 259	—	—	1 259	
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
11 b	Luppen von Schweißisen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
11 c	Eisen- und Stahllbruch . . . . .	—	550	—	4 050	—	—	4 600	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	10	—	—	10	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	150	—	—	150	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	25	—	—	25	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	—	
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	48 674	—	—	48 674	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . . .	—	—	—	110 477	—	—	110 477	
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	1 432	—	—	1 432	
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	17	—	—	17	
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	714	—	714	
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	652	—	—	652	
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	55 731	—	—	55 731	
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Scheltiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	10	—	—	10	
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	6 813	—	—	6 813	
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	129	—	—	129	
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	14 741	—	—	14 741	
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	8 519	—	—	8 519	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	258	—	—	258	
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	1 909	—	—	1 909	
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	10	—	—	10	
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	160	—	—	160	
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	415	—	—	415	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	15	—	—	15	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	2 302	—	—	2 302	
31 b	Grubenholz . . . . .	—	2531	—	52 788	—	—	55 949	
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	22 755	89	630	22 844	
31 d <sub>1</sub>	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart	—	235	—	5 705	—	—	5 940	
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb. (weich	—	2233	—	3 867	—	—	6 100	
31 e <sub>1</sub>	in Längs, gesägt, (hart	—	—	—	10 727	—	—	10 727	
31 e <sub>2</sub>	Nutzholz gespalten usw. (weich	—	3500	—	46 823	—	—	50 323	
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	96	—	—	96	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	2 257	—	—	2 257	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	5	—	—	5	
36	Kalk, gebrannter. . . . .	—	—	—	22 331	—	—	22 331	
	zu übertragen	—	9049	—	478 462	89	14 689	502 289	

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
	Übertrag	—	9 049	—	478 462	89	14 689	502 289	
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	200	—	—	200	
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	527	—	—	527	
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	297	—	—	297	
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	60	—	—	60	
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	48	—	—	48	
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	—	
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	—	30	—	—	30	
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	—	—	—	—	—	—	—	
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	468	—	—	468	
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	515	—	—	515	
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	—	—	
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	—	—	—	200	—	—	200	
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	1 135	—	365	—	—	1 500	
50	Rübensirup, Melasse . . . . .	—	—	—	3	—	—	3	
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	1 025	—	—	1 025	
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	1 462	—	—	1 462	
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	—	
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	86	—	—	86	
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	—	
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	1 100	—	—	1 100	
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	3 782	—	553	—	—	4 335	
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	157	—	—	2 582	74	—	2 813	
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	18 144	39 710	—	18 101	5972	—	81 927	
60 a	Steinkohlen . . . . .	2 602	—	—	3 530	—	—	6 132	
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	25	—	—	700	—	—	725	
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	—	40	—	—	40	
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	230	—	—	230	
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	45	—	—	45	
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	—	3 177	3 177	
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	11	—	—	11	
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	
69	Stückgüter (Sammalgüter)	—	—	—	46 760	—	—	46 760	
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	69	—	—	69	
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	139	—	—	139	
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	—	116	—	—	116	
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	—	761	272	—	1 033	
<b>Summe d. Güter-Durchfuhr</b>		<b>20 928</b>	<b>53 676</b>	<b>—</b>	<b>558 485</b>	<b>6407</b>	<b>17 866</b>	<b>657 362</b>	
Darunter Floßverkehr:									
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	1 056	—	—	1 056	
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Stämme . . . . .	—	1 518	—	164 081	—	—	165 599	
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	
Summe des Floßholzes		—	1 518	—	165 137	—	—	166 655	
Vieh (Stückzahl):									
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	—	
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	

# Va. Übersicht

der

## Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1915 in den deutschen Rheinhäfen

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Cöln-Mülheim a. Rh.<sup>1)</sup>, Neuß, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg und Wesel

angekommen sind.

<sup>1)</sup> Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

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 eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	110	—	110	96	6	102
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	1	6	7
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	70 178	—	70 178	59 256	4 050	63 306
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	16 443	—	16 443	6 431	—	6 431
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	994 <sup>1)</sup>	—	994 <sup>1)</sup>	509	87	596
Davon unbeladen . . . . .	55	—	55	2	73	75
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	1 120 222	—	1 120 222	628 984	78 679	707 663
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	730 562	—	730 562	423 705	3 680	427 385
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe</b>						
	1 104 <sup>1)</sup>	—	1 104 <sup>1)</sup>	605	93	698
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen</b>						
	747 005	—	747 005	430 136	3 680	433 816
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	192	—	192	113	40	153
Bayerische . . . . .	95	—	95	32	7	39
Elsaß-Lothringische . . . . .	15	—	15	2	7	9
Hessische . . . . .	43	—	43	9	3	12
Preußische . . . . .	581	—	581	396	29	425
Württembergische . . . . .	4	—	4	2	1	3
Sonstige deutsche Bundes- staaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	930	—	930	554	87	641
Niederländische . . . . .	171	—	171	51	6	57
Belgische . . . . .	2	—	2	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	1	—	1	—	—	—
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz	}	Stämme . . . . .	—	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—
		Scheite . . . . .	—	—	—	—
weiches Holz	}	Stämme . . . . .	—	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—
		Scheite . . . . .	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Hierunter 11 Kanalschiffe (5 beladene und 6 leere) mit 3329 t Tragfähigkeit, die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen



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 eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	851	103	954	703	83	786
Davon unbeladen . . . . .	1	—	1	4	5	9
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	414 563	49 357	463 920	316 566	48 662	365 228
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	86 586	2 084	88 670	14 356	195	14 551
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	5 606	1 846	7 452	1 741	1 000	2 741
Davon unbeladen . . . . .	8	41	49	300	79	379
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	5 879 964	455 705	6 335 669	1 829 254	268 783	2 098 037
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	4 289 155	253 509	4 542 664	940 833	89 111	1 029 944
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe</b> . . . . .	6 457	1 949	8 406	2 444	1 083	3 527
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen</b> . . . . .	4 375 741	255 593	4 631 334	955 189	89 306	1 044 495
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	1 252	1 244	2 496	529	249	778
Bayerische . . . . .	308	110	418	153	690	843
Elsaß-Lothringische . . . . .	14	—	14	2	—	2
Hessische . . . . .	225	425	650	85	4	89
Preußische . . . . .	3 725	82	3 807	1 091	48	1 139
Württembergische . . . . .	10	72	82	4	4	8
Sonstige deutsche Bundes- staaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	148	53	201
Deutsche im ganzen . . . . .	5 534	1 933	7 467	2 012	1 048	3 060
Niederländische . . . . .	917	16	933	430	35	465
Belgische . . . . .	—	—	—	1	—	1
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	6	—	6	1	—	1
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	70					
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz { Stämme . . . . .		—	—		—	
{ Schnittware . . . . .		—	—		—	
{ Scheite . . . . .		—	—		—	
{ Stämme . . . . .		12 612	—		—	
weiches Holz { Schnittware . . . . .		11	—		—	
{ Scheite . . . . .		—	—		—	
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .		12 623	—		—	
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .		—	—		—	



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 eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	345	180	525	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:									
Im ganzen . . . . .	676	449	1 125	260	172	432	1	—	1
Davon unbeladen . . . . .	1	14	15	5	94	99	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	353 257	217 320	570 577	156 178	159 320	315 498	528	—	528
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	22 667	2 815	25 482	4 874	439	5 313	99	—	99
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	740	1 159	1 899	41	62	103	17	20	37
Davon unbeladen . . . . .	9	348	357	—	—	—	3	12	15
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	446 183	495 918	942 101	38 397	10 511	48 908	6965	7152	14 117
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	337 627	201 762	539 389	21 093	8 522	29 615	5056	1583	6 639
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe</b>									
	1 416	1 608	3 024	646	414	1 060	18	20	38
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen</b>									
	360 294	204 577	564 871	25 967	8 961	34 928	5155	1583	6 738
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	151	144	295	81	33	114	5	—	5
Bayerische . . . . .	44	72	116	1	—	1	—	—	—
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	389	908	1 297	2	63	65	3	14	17
Preussische . . . . .	570	275	845	367	181	548	10	5	15
Württembergische . . . . .	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	1 156	1 400	2 556	451	277	728	18	19	37
Niederländische . . . . .	260	208	468	195	137	332	—	1	1
Belgische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	848			—			49		
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz	Stämme . . . . .		1 158	—		—		722	
	Schnittware . . . . .		12	—		—		—	
	Scheite . . . . .		—	—		—		—	
weiches Holz	Stämme . . . . .		142 160	—		—		46 657	
	Schnittware . . . . .		1 446	—		—		—	
	Scheite . . . . .		—	—		—		—	
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .									
	144 776			—			47 379		
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .									
	—			—			—		

Bingen			Oberlahnstein			Coblenz			Cöln-Mülheim a. Rh.		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	251	224	475	572	508	1 080	1 239	1 528	2 767
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
385	431	816	196	157	353	349	365	714	752	968	1 720
—	—	—	2	1	3	1	—	1	—	—	—
182 831	217 599	400 430	119 798	96 198	215 996	205 810	219 005	424 815	427 546	561 913	989 459
3 263	825	4 088	2 023	537	2 560	8 940	4 896	13 836	37 396	50 671	88 067
108	105	213	37	428	465	39	169	208	614	889	1 503
1	75	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77 580	76 743	154 323	23 822	66 315	90 137	17 133	33 510	50 643	253 026	510 376	763 402
52 625	2 282	54 907	10 878	65 820	76 698	9 834	19 196	29 030	165 927	188 338	354 265
493	536	1 029	484	809	1 293	960	1 042	2 002	2 605	3 385	5 990
55 888	3 107	58 995	12 901	66 357	79 258	18 774	24 092	42 866	203 323	239 009	442 332
71	62	133	44	40	84	78	62	140	99	501	600
19	4	23	—	1	1	—	4	4	5	145	150
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	6	13	—	—	—	—	3	3	—	41	41
258	269	527	149	553	702	477	547	1 024	1 657	1 764	3 421
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	3	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	14	20	71	47	118	140	163	303	328	376	704
361	355	716	264	641	905	695	780	1 475	2 089	2 830	4 919
132	181	313	220	168	388	265	262	527	516	555	1 071
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	—	—	—	—	—	—	—	—	33	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	702	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 910	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 633	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Neuß			Düsseldorf		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	344	355	699
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	84	17	101	682	719	1 401
Davon unbeladen . . . . .	10	3	13	174	83	257
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	49 658	11 667	61 325	404 893	433 596	838 489
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	3 909	1 350	5 259	27 528	28 981	56 509
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	239	380	619	356	1 012	1 368
Davon unbeladen . . . . .	161	195	356	168	82	250
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	207 558	310 186	517 744	218 562	511 566	730 128
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	23 488	68 728	92 216	46 787	246 454	293 241
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe</b>						
	323	397	720	1 382	2 086	3 468
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen</b>						
	27 397	70 078	97 475	74 315	275 435	349 750
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	68	162	230	167	467	634
Bayerische . . . . .	24	47	71	6	101	107
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	9	18	27	1	15	16
Preußische . . . . .	97	151	248	673	1 111	1 784
Württembergische . . . . .	—	3	3	—	2	2
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	2	—	2
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	3	3	6
Deutsche im ganzen . . . . .	198	381	579	852	1 699	2 551
Niederländische . . . . .	125	16	141	529	385	914
Belgische . . . . .	—	—	—	1	2	3
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	7	—	—	40	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz	Stämme . . . . .		—	517		—
	Schnittware . . . . .		—	—		—
	Scheite . . . . .		—	—		—
weiches Holz	Stämme . . . . .		1 656	9 897		—
	Schnittware . . . . .		—	617		—
	Scheite . . . . .		—	—		—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .						
	1 656		—	11 031		—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .						
	—		—	—		—

Verdingen			Duisburg			Wesel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
205	324	529	278	306	584	281	349	630
—	—	—	—	—	—	—	—	—
330	197	527	344	437	781	135	357	492
204	72	276	107	125	232	63	14	77
193 362	120 809	314 171	217 702	268 779	486 481	80 998	214 556	295 554
3 952	2 862	6 814	34 686	14 785	49 471	3 042	4 876	7 918
105	161	266	7 854	10 952	18 806	313	496	809
9	57	66	5 654	5 966	11 620	10	—	10
66 904	99 176	166 080	4 036 437	9 036 769	13 073 206	136 809	202 617	339 426
33 847	19 386	53 233	1 127 928	1 747 495	2 875 423	125 567	182 978	308 545
640	682	1 322	8 476	11 695	20 171	729	1 202	1 931
37 799	22 248	60 047	1 162 614	1 762 280	2 924 894	128 609	187 854	316 463
108	94	202	347	1 068	1 415	2	40	42
2	78	80	204	500	704	1	4	5
—	1	1	—	—	—	—	—	—
—	6	6	20	332	352	—	2	2
192	226	418	2 147	8 946	11 093	456	680	1 136
—	—	—	4	8	12	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
94	32	126	—	—	—	68	184	252
396	437	833	2 722	10 854	13 576	527	910	1 437
243	245	488	5 643	800	6 443	202	292	494
1	—	1	84	25	109	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	27	16	43	—	—	—
6	—	—	72	—	—	6	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 188	—	—	50 424	—	—	1 193	—
—	—	—	—	129	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 188	—	—	50 553	—	—	1 193	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—



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 eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</b>							
Personenschiffe . . . . .				16	—	—	—
Schlepper . . . . .				2 505	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .				—	—	—	—
Güterschiffe:							
Im ganzen . . . . .	—	—	—	208	—	—	100
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	8	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	—	—	—	99 950	—	—	16 089
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	25 709	—	—	14 380
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>							
Im ganzen . . . . .	125	64	46	3 698	108	74	113
Davon unbeladen . . . . .	116	—	—	671	83	74	7
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	24 814	13 652	3349	2 015 627	11 133	17 646	26 192
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	2 031	12 299	3349	1 406 725	4 253	—	14 348
<b>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe . . . . .</b>							
	125	64	46	6 427	108	74	213
<b>IV. Gesamtgewicht der durchgegan- enen Güter in Tonnen . . . . .</b>							
	2 031	12 299	3349	1 432 434	4 253	—	28 728
<b>Flöße.</b>							
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—	4
Bestand der Flöße in Tonnen:							
hartes Holz	Stämme . . .	—	—	—	—	—	—
		Schnittware . . .	—	—	—	—	—
			Scheite . . .	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme . . .	—	—	—	—	—	2 232
		Schnittware . . .	—	—	—	—	—
			Scheite . . .	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .							
	—	—	—	—	—	—	2 232
Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .							
	—	—	—	—	—	—	—

Kategorie		Ort		Anzahl		Tonnage	
<p><b>VI a.</b></p> <p><b>Übersicht</b></p> <p>der</p> <p><b>Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1915 in den deutschen Rheinhäfen</b></p> <p>Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Cöln-Mülheim a. Rh.<sup>1)</sup>, Neuß, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg und Wesel</p> <p><b>abgegangen sind.</b></p>							
				<p><b>Schiffe</b></p>			
				<p><b>Flöße</b></p>			

<sup>1)</sup> Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

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 eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	—	110	110	—	106	106
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	—	12	12
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	—	69 971	69 971	—	66 469	66 469
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	—	3 074	3 074	—	5 352	5 352
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	—	1 029 <sup>1)</sup>	1 029 <sup>1)</sup>	23	564	587
Davon unbeladen . . . . .	—	740	740	13	449	462
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	—	1 164 206	1 164 206	14 450	681 219	695 669
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	—	151 860	151 860	4 580	32 826	37 406
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe</b>						
	—	1 139 <sup>1)</sup>	1 139 <sup>1)</sup>	23	670	693
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen</b>						
	—	154 934	154 934	4 580	38 178	42 758
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	—	203	203	1	152	153
Bayerische . . . . .	—	97	97	3	37	40
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	19	19	6	3	9
Hessische . . . . .	—	43	43	—	12	12
Preußische . . . . .	—	597	597	12	406	418
Württembergische . . . . .	—	4	4	1	3	4
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	—	963	963	23	613	636
Niederländische . . . . .	—	172	172	—	57	57
Belgische . . . . .	—	2	2	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	2	2	—	—	—
<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 . . . . .						
		—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Hierunter 18 Kanalschiffe mit 4821 t Tragfähigkeit, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben. Hiervon talwärts abgegangen. <sup>2)</sup> Davon 67 Schiffe, die in Lauterburg geleichtert haben und nach Straßburg weitergefahren sind. <sup>3)</sup> 20 Schiffe



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 eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	163	825	988	63	724	787
Davon unbeladen . . . . .	—	2	2	—	6	6
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	85 187	394 958	480 145	37 702	328 632	366 334
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	17 165	67 368	84 533	1 878	19 614	21 492
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	2 179	5 258	7 437	962	1 786	2 748
Davon unbeladen . . . . .	1 334	4 044	5 378	826	943	1 769
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	1 162 813	5 585 160	6 747 973	259 868	1 841 741	2 101 609
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	42 897	603 660	646 557	2 349	332 204	334 553
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe</b>	2 342	6 083	8 425	1 025	2 510	3 535
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen</b>	60 062	671 028	731 090	4 227	351 818	356 045
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	1 186	1 552	2 738	199	578	777
Bayerische . . . . .	170	237	407	680	162	842
Elsaß-Lothringische . . . . .	5	13	18	1	1	2
Hessische . . . . .	352	225	577	9	81	90
Preußische . . . . .	475	3 247	3 722	61	1 083	1 144
Württembergische . . . . .	71	12	83	1	7	8
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	38	162	200
Deutsche im ganzen . . . . .	2 259	5 286	7 545	989	2 074	3 063
Niederländische . . . . .	82	793	875	36	433	469
Belgische . . . . .	—	—	—	—	1	1
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	1	4	5	—	2	2
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	31					
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz {		996				
Stämme . . . . .						
Schnittware . . . . .						
Scheite . . . . .						
weiches Holz {		14 198				
Stämme . . . . .						
Schnittware . . . . .		29				
Scheite . . . . .						
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .		15 223				
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .						



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 eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	123	343	466	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	671	523	1 194	212	156	368	1	—	1
Davon unbeladen . . . . .	2	1	3	192	32	224	1	—	1
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	348 059	255 378	603 437	127 647	93 651	221 298	528	—	528
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	2 563	16 124	18 687	153	3 512	3 665	—	—	—
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	1 142	724	1 866	103	30	133	12	25	37
Davon unbeladen . . . . .	775	616	1 391	103	30	133	9	13	22
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	483 541	453 325	936 866	20 975	22 353	43 328	2556	11 561	14 117
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	162 806	43 392	206 198	—	—	—	506	3 552	4 058
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe</b>									
	1 813	1 247	3 060	438	529	967	13	25	38
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen</b>									
	165 369	59 516	224 885	153	3 512	3 665	506	3 552	4 058
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	189	102	291	47	25	72	—	5	5
Bayerische . . . . .	84	30	114	1	—	1	—	—	—
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	890	383	1 273	94	1	95	12	5	17
Preußische . . . . .	390	519	909	242	291	533	1	14	15
Württembergische . . . . .	2	2	4	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	1 555	1 036	2 591	384	317	701	13	24	37
Niederländische . . . . .	258	211	469	54	212	266	—	1	1
Belgische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	184	—	—	—	—	—	54 <sup>1)</sup>	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>									
hartes Holz {			1 505						1 700
Stämme . . . . .									
Schnittware . . . . .									
Scheite . . . . .									
weiches Holz {			160 333						44 417
Stämme . . . . .									
Schnittware . . . . .			287						
Scheite . . . . .									
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .		162 125						46 117	
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .		—						—	

<sup>1)</sup> Davon ungebunden: 33 Flöße, Bestand: hartes Holz (Stämme) 935 t, weiches Holz (Stämme) 38288 t, zus. Floßbestand 39223 t.

Bingen			Oberlahnstein			Coblenz			Cöln-Mülheim a. Rh.		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	164	206	370	447	509	956	1 459	1 212	2 671
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
385	434	819	103	163	266	79	170	249	809	719	1 528
—	—	—	—	—	—	1	2	3	—	1	1
186 042	218 037	404 079	58 636	105 026	163 662	43 369	109 362	152 731	414 397	419 685	834 082
246	4 140	4 386	380	3 172	3 552	1 499	4 664	6 163	45 479	19 371	64 850
71	140	211	—	286	286	9	47	56	113	128	241
4	79	83	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 493	130 143	154 636	—	323 202	323 202	5 437	27 771	33 208	87 769	106 504	194 273
2 760	59 288	62 048	—	315 378	315 378	808	22 520	23 328	27 890	42 228	70 118
456	574	1 030	267	655	922	535	726	1 261	2 381	2 059	4 440
3 006	63 428	66 434	380	318 550	318 930	2 307	27 184	29 491	73 369	61 599	134 968
76	55	131	40	41	81	18	22	40	244	104	348
1	21	22	—	20	20	—	2	2	5	3	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	8	14	—	6	6	—	—	—	—	—	—
237	291	528	94	251	345	332	393	725	1 417	1 123	2 540
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	14	20	33	61	94	44	40	84	366	284	650
326	389	715	167	380	547	394	457	851	2 032	1 514	3 546
130	185	315	100	275	375	141	268	409	349	544	893
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Neuß			Düsseldorf		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	350	335	685
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	64	23	87	711	667	1 378
Davon unbeladen . . . . .	54	20	74	309	322	631
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	38 053	14 229	52 282	421 447	401 291	822 738
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	423	318	741	21 537	13 593	35 130
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	378	237	615	236	576	812
Davon unbeladen . . . . .	14	181	195	155	416	571
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	329 873	252 794	582 667	157 559	372 067	529 626
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	272 092	41 931	314 023	28 791	66 707	95 498
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe</b>						
	442	260	702	1 297	1 578	2 875
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen</b>						
	272 515	42 249	314 764	50 328	80 300	130 628
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	171	52	223	275	274	549
Bayerische . . . . .	30	38	68	17	55	72
Elsaß-Lothringische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	21	4	25	8	8	16
Preußische . . . . .	157	95	252	635	707	1 342
Württembergische . . . . .	2	1	3	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	5	5
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	1	1	2
Deutsche im ganzen . . . . .	381	190	571	936	1 050	1 986
Niederländische . . . . .	61	70	131	360	526	886
Belgische . . . . .	—	—	—	1	2	3
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Anderer . . . . .	—	—	—	—	—	—
<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 . . . . .	—	—	—	—	—	—

Uerdingen			Duisburg			Wesel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
360	220	580	163	90	253	288	135	423
—	—	—	—	—	—	—	—	—
321	185	506	511	266	777	135	358	493
110	98	208	259	148	407	64	318	382
190 841	115 952	306 793	304 739	171 815	476 554	81 378	215 065	296 443
11 383	2 014	13 397	19 098	5 538	24 636	1 208	387	1 595
68	204	272	11 490	6 985	18 475	397	398	795
20	184	204	4 991	1 867	6 858	393	388	781
37 223	119 007	156 230	9 002 322	3 821 348	12 823 670	165 914	172 186	338 100
22 971	8 172	31 143	5 747 646	2 189 304	7 936 950	180	956	1 136
749	609	1 358	12 164	7 341	19 505	820	891	1 711
34 354	10 186	44 540	5 766 744	2 194 842	7 961 586	1 388	1 343	2 731
110	96	206	947	292	1 239	11	34	45
40	46	86	536	122	658	3	2	5
—	1	1	—	—	—	—	—	—
—	6	6	326	22	348	2	—	2
305	240	545	8 773	2 228	11 001	522	514	1 036
—	—	—	9	1	10	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	39	109	—	—	—	67	184	251
525	428	953	10 571	2 665	13 256	605	734	1 339
224	180	404	1 550	4 492	6 042	215	157	372
—	1	1	8	162	170	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	15	22	37	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3	—	—
—	—	—	—	—	—	—	157	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	157	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—



Von Nebenflüssen kommend, sind Schiffe und Flöße nach dem Rhein hin durchgegangen bei	III - Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Spoyn-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 eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</b>							
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	16	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	2 492	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:							
Im ganzen . . . . .	—	—	—	224	—	—	—
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	17	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	—	—	—	103 633	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	19 891	—	—	—
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>							
Im ganzen . . . . .	127	292	46	3 658	108	85	—
Davon unbeladen . . . . .	9	—	46	2 349	27	3	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	25 553	54 620	3349	1 995 509	11 148	22 159	—
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	20 928	52 158	—	538 609	6 407	17 866	—
<b>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe . . . . .</b>							
	127	292	46	6 390	108	85	—
<b>IV. Gesamtgewicht der durchgegan- genen Güter in Tonnen . . . . .</b>							
	20 928	52 158	—	558 500	6 407	17 866	—
<b>Flöße.</b>							
Anzahl . . . . .	—	7	—	945	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:							
hartes Holz	Stämme . . . . .	—	—	1 056	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—
			Scheite . . . . .	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme . . . . .	—	1 518	164 081	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—
			Scheite . . . . .	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .							
	—	1 518	—	165 137	—	—	—
Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .							
	—	—	—	—	—	—	—



# 1. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)

A. Nach den Aufzeichnungen der Königlich  
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 unbeladen		
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	5	6	7	8	9	10	11	
Januar . . . . .	33	—	—	75	—	52 313	25 616	844	529	548 819
Februar . . . . .	32	—	—	57	3	40 393	18 863	1 069	676	623 071
März . . . . .	36	—	—	81	—	57 574	28 344	816	422	546 048
April . . . . .	35	—	—	59	2	45 366	19 614	861	497	512 121
Mai . . . . .	33	—	—	63	6	42 298	18 739	924	473	555 963
Juni . . . . .	28	—	—	65	6	44 675	21 972	783	458	481 566
Juli . . . . .	27	—	—	64	—	49 730	25 777	1 038	740	528 581
August . . . . .	27	—	—	47	1	37 148	16 142	931	709	500 292
September . . . . .	25	—	—	37	—	29 619	11 614	945	716	539 421
Oktober . . . . .	28	—	—	52	1	36 825	18 094	933	613	571 055
November . . . . .	23	—	—	42	2	29 630	15 139	674	396	422 208
Dezember . . . . .	25	—	—	36	—	27 388	12 331	719	461	467 731
Zusammen a	352	—	—	678	21	492 959	232 245	10 537	6 690	6 296 876
a) Zu										
Januar . . . . .	31	—	—	53	—	32 713	10 625	849	48	573 098
Februar . . . . .	32	—	—	51	3	28 801	9 663	874	32	532 589
März . . . . .	36	—	—	57	6	34 533	7 273	1 046	132	635 494
April . . . . .	34	—	—	69	5	40 316	8 856	839	98	585 854
Mai . . . . .	31	—	—	49	6	26 821	8 279	908	66	565 581
Juni . . . . .	27	—	—	57	5	30 490	8 853	888	105	548 909
Juli . . . . .	28	—	—	68	7	38 818	8 711	1 032	63	571 603
August . . . . .	30	—	—	52	2	31 315	9 751	1 045	53	610 606
September . . . . .	26	—	—	43	2	26 028	11 849	1 058	30	627 858
Oktober . . . . .	28	—	—	46	2	27 049	9 221	935	28	550 522
November . . . . .	23	—	—	46	4	27 189	9 681	791	75	522 825
Dezember . . . . .	25	—	—	44	2	25 956	11 240	715	12	506 423
Zusammen b	351	—	—	635	44	370 029	114 002	10 980	742	6 831 362
Hierzu a	352	—	—	678	21	492 959	232 245	10 537	6 690	6 296 876
Gesamtzahl A	703	—	—	1 313	65	862 988	346 247	21 517	7 432	13 128 238
b) Zu										

und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne).

Preußischen Zollstelle in Emmerich.

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		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Berg.

223 212	952	248 828	193	758	—	—	1	Januar
221 628	1 158	240 491	216	941	—	—	1	Februar
242 446	933	270 790	288	645	—	—	—	März
218 361	955	237 975	213	733	5	—	4	April
276 137	1 020	294 876	217	788	9	—	6	Mai
228 658	876	250 630	205	656	14	—	1	Juni
211 514	1 129	237 291	207	910	10	—	2	Juli
168 003	1 005	184 145	189	806	7	—	3	August
179 184	1 007	190 798	201	793	7	—	6	September
220 671	1 013	238 765	268	742	2	—	1	Oktober
191 356	739	206 495	176	546	14	—	3	November
213 672	780	226 003	224	545	8	—	3	Dezember
2 594 842	11 567	2 827 087	2 597	8 863	76	—	31	Zusammen a

Tal.

481 568	933	492 193	245	687	—	—	1	Januar
469 252	957	478 915	231	726	—	—	—	Februar
498 384	1 139	505 657	262	871	—	—	6	März
435 062	942	443 918	264	668	8	—	2	April
429 756	988	438 035	214	759	12	—	3	Mai
409 862	972	418 715	227	718	26	—	1	Juni
469 292	1 128	478 003	244	843	32	—	9	Juli
514 171	1 127	523 922	269	823	34	—	1	August
543 835	1 127	555 684	251	865	10	—	1	September
486 131	1 009	495 352	238	755	13	—	3	Oktober
390 928	860	400 609	259	589	8	—	4	November
452 686	784	463 926	270	499	12	—	3	Dezember
5 580 927	11 966	5 694 929	2 974	8 803	155	—	34	Zusammen b
2 594 842	11 567	2 827 087	2 597	8 863	76	—	31	Hierzu a
8 175 769	23 533	8 522 016	5 571	17 666	231	—	65	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 t	Anzahl		Zusammen  Trag- fähigkeit  t	
				Anzahl			im ganzen	davon unbeladen		Zusammen t
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	5	6	7	8	9	10	11	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>a) Zu</b>										
Januar . . . . .	32	—	—	81	—	53 038	25 673	862	545	559 303
Februar . . . . .	30	—	—	67	1	41 667	21 032	1 077	669	669 765
März . . . . .	37	—	—	80	—	52 950	28 030	776	390	553 999
April . . . . .	33	—	—	65	—	45 407	21 294	872	507	535 024
Mai . . . . .	34	—	—	73	—	46 782	21 282	881	432	539 938
Juni . . . . .	28	—	—	79	—	47 240	24 471	851	492	549 820
Juli . . . . .	25	—	—	77	—	48 992	26 631	990	676	537 383
August . . . . .	29	—	—	50	—	36 507	14 132	923	692	536 384
September . . . . .	25	—	—	43	3	31 457	10 531	968	730	581 334
Oktober . . . . .	25	—	—	53	1	36 629	16 602	917	607	577 780
November . . . . .	26	—	—	41	—	31 832	15 623	683	401	456 735
Dezember . . . . .	24	—	—	38	2	27 826	11 974	715	432	515 266
Zusammen a	348	—	—	747	7	500 327	237 275	10 515	6573	6 612 731
<b>b) Zu</b>										
Januar . . . . .	30	—	—	87	13	55 206	14 411	842	45	571 115
Februar . . . . .	32	—	—	70	7	45 566	12 016	874	25	529 872
März . . . . .	35	—	—	78	8	53 372	8 705	1 040	131	642 509
April . . . . .	34	—	—	80	4	52 737	9 008	844	105	580 758
Mai . . . . .	30	—	—	73	11	46 164	9 077	916	68	565 829
Juni . . . . .	28	—	—	73	18	43 211	8 261	876	111	538 593
Juli . . . . .	26	—	—	85	23	52 581	7 743	1 014	62	560 930
August . . . . .	29	—	—	56	5	39 530	8 554	1 066	54	622 856
September . . . . .	27	—	—	38	2	29 456	8 152	1 069	38	632 932
Oktober . . . . .	27	—	—	49	4	35 601	9 195	901	17	530 029
November . . . . .	24	—	—	43	4	31 406	6 840	780	35	526 168
Dezember . . . . .	24	—	—	44	6	30 203	9 259	706	14	496 786
Zusammen b	346	—	—	776	105	515 033	111 221	10 928	705	6 798 377
Hierzu a	348	—	—	747	7	500 327	237 275	10 515	6573	6 612 731
Gesamtzahl B	694	—	—	1523	112	1 015 360	348 496	21 443	7278	13 411 108

## 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	15	16	17	18	19	20	21
<b>Berg.</b>									
223 545	975	249 218	187	752	32	—	4	Januar	
234 705	1 174	255 737	225	915	32	—	2	Februar	
226 899	893	254 929	229	618	44	—	2	März	
221 358	970	242 652	187	749	32	—	2	April	
271 967	988	293 249	198	729	55	—	6	Mai	
229 138	958	253 609	211	698	44	—	5	Juni	
207 889	1 092	234 520	207	835	47	—	3	Juli	
177 037	1 002	191 169	203	764	30	—	5	August	
173 094	1 036	183 625	240	754	34	—	8	September	
210 701	995	227 303	241	717	33	—	4	Oktober	
191 360	750	206 983	185	524	37	—	4	November	
228 992	777	240 966	230	516	25	—	6	Dezember	
2 596 685	11 610	2 833 960	2543	8 571	445	—	51	Zusammen a	
<b>Tal.</b>									
477 325	959	491 736	237	685	35	—	2	Januar	
471 489	976	483 505	207	735	32	—	2	Februar	
500 960	1 153	509 665	194	874	79	—	6	März	
433 260	958	442 268	221	658	77	—	2	April	
434 371	1 019	443 448	197	764	54	—	4	Mai	
404 125	977	412 386	202	709	62	—	4	Juni	
462 307	1 125	470 050	220	824	72	—	9	Juli	
515 376	1 151	523 930	251	824	73	—	3	August	
544 325	1 134	552 477	238	855	37	—	4	September	
465 410	977	474 605	210	721	42	—	4	Oktober	
404 133	847	410 973	235	579	27	—	6	November	
450 099	774	459 358	239	495	37	—	3	Dezember	
5 563 180	12 050	5 674 401	2651	8 723	627	—	49	Zusammen b	
2 596 685	11 610	2 833 960	2543	8 571	445	—	51	Hierzu a	
8 159 865	23 660	8 508 361	5194	17 294	1072	—	100	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 beigeladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	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 . . . . .	1	—	—	—	1 101	—	—	1 101	—	
März . . . . .	1	—	—	—	441	2	—	443	—	
April . . . . .	2	—	—	—	868	—	—	868	—	
Mai . . . . .	9	576	—	—	6 687	6	—	7 269	—	
Juni . . . . .	4	—	—	—	2 613	—	—	2 613	—	
Juli . . . . .	12	1025	—	—	4 591	18	—	5 634	—	
August . . . . .	11	—	—	—	11 798	22	—	11 820	—	
September . . . . .	10	1251	—	—	10 171	20	—	11 442	—	
Oktober . . . . .	5	—	—	—	4 591	9	—	4 600	—	
November . . . . .	5	—	—	—	5 901	33	—	5 934	—	
Dezember . . . . .	7	489	—	—	7 775	18	—	8 282	—	
Zusammen b	67	3341	—	—	56 537	128	—	60 006	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	67	3341	—	—	56 537	128	—	60 006	—	

## 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 beigeladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	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 . . . . .	1	—	—	—	858	3	—	861	—	—
März . . . . .	1	—	—	—	448	2	—	450	—	—
April . . . . .	1	32	—	—	1 020	8	—	1 060	—	—
Mai . . . . .	9	620	—	—	7 839	47	—	8 506	—	—
Juni . . . . .	4	—	—	—	2 601	15	—	2 616	—	—
Juli . . . . .	7	812	—	—	4 896	36	—	5 744	—	—
August . . . . .	11	922	—	—	11 418	47	—	12 387	—	—
September . . . . .	10	154	146	—	11 047	56	—	11 403	—	—
Oktober . . . . .	5	17	—	—	4 709	20	—	4 746	—	—
November . . . . .	5	—	—	—	6 203	31	—	6 234	—	—
Dezember . . . . .	7	323	—	—	7 682	47	—	8 052	—	—
Zusammen b	61	2880	146	—	58 721	312	—	62 059	—	—
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesamter Floßverkehr	61	2880	146	—	58 721	312	—	62 059	—	—

## VIII.

## Güterverzeichnis.

(Nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 28. Januar 1915.)

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, Loh (Gerberlohe), Gerbhölzer, Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge (Gerbstoffextrakte).
- 6 a. Braunkohlen, rohe.
- 6 b. Braunkohlenbriketts, auch Naßpreßsteine und Braunkohlenkoks.
- 7 a. Zement.
- 7 b. 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).
- 10 a. Tierischer Dünger.
- 10 b. Thomasmehl (gemahlene Thomasschlacken).
- 10 c. Chilesalpeter.
- 10 d. Kalisalze zum Düngen.
- 10 e. Phosphorsaurer Kalk, natürlicher, auch aufgeschlossen (Superphosphat).
- 10 f. Andere künstliche Düngemittel.
- 11 a. Roheisen aller Art.
- 11 b. Luppen von Schweißeisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billetts).
- 11 c. 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).
- 12 a. 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 Bandeseisen, 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.
- 12 b. 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, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen und Weichenteile, auch Herzstücke, Herzsplitzen und Kreuzungsstücke.
14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).
15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Räderteile, Bremsklötze, sämtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.
16. Dampfkessel und Dampffässer, Kondensationsröhren, Gas-, Wasser- und andere Behälter (Reservoirs), auch mit Ausrüstung (Armatur) versehen, Hähne, Ventile, Schieber und ähnliche Ausrüstungs-(Armatur-)Stücke für Dampfkessel, Dampffässer und Behälter (Reservoirs) sowie für

- Rohrleitungen, alle diese aus Eisen allein oder in Verbindung mit anderen unedlen Metallen; ferner 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. Uedle 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.
  - 22a<sub>1</sub>. Bleierze (Bleiglanz usw.), Kobalterze, Nickelerze.
  - 22a<sub>2</sub>. 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 Farbholtzanszüge (Farbholtzextrakte) und Quercitron.
  24. Fische und Schaliere.
  25. Flachs, Hanf, Hede, Werg und andere pflanzliche Spinnstoffe (mit Ausnahme von Baumwolle und Jute).
  26. Fleisch einschließlich Speck, auch konserviert.
  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. Hölzerne Eisenbahnschwellen.
  - 31b. Grubenholz.
  - 31c. Holz (Rundholz, ungespalten) zur Herstellung von mechanisch bereitetem Holzstoff (Holzmasse, Holzschliff) oder von chemisch bereitetem Holzstoff (Zellstoff, Zellulose).
  - 31d<sub>1</sub>. Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt (außer Farb- und Gerbhölzern), unbearbeitet (einschließlich des nur in der Querrichtung mit der Axt oder Säge bearbeiteten) oder roh beschlagen, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt: hart.
  - 31d<sub>2</sub>. —: weich.
  - 31e<sub>1</sub>. Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt (außer Farb- und Gerbhölzern), in der Längsrichtung gesägt, gespalten oder in anderer Weise vorgerichtet (auch gezapft, geschlitzt, gefalzt, gebohrt, genutet), nicht gehobelt, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt; Bretter, Bohlen, Borde, Holzplasterklötze; Faßholz (Faßdauben und Faßbodenteile), auch hierfür erkennbar vorgearbeitetes Holz; Naben, Felgen, Speichen, Späne aller Art außer Brennspänen: hart.
  - 31e<sub>2</sub>. —: weich.
  - 31f. Korb- und Floßweiden, ungeschält oder geschält, auch gefärbt usw., Reisestäbe, ungeschält und geschält, Faschinen.
  - 31g. Brennholz, Reissig, Späne (Abfallspäne) und andere nur als Brennholz verwertbare Holzabfälle, Holzschwarten (die äußeren Längsabschnitte von Rundholz), nicht über 6 m lang; Heidebesen, Reiserbesen.
  - 31h. Edelhölzer, wie Erika, Kokus-, Zedern-, Buchsbaum-, Ebenholz, Mahagoni-, Polisanter-, Tiek- und Pockholz, roh oder bearbeitet.
  32. Holzzeugmasse, Holzmehl, auch Sägemehl und Sägespäne (wenn nicht zu Brennzwecken bestimmt), Strohmasse, Strohteigmasse, feuchte.
  33. Hopfen.
  34. Jute.
  35. Kaffee, Kaffee-Ersatzstoffe, Kakao, Tee.
  36. Kalk, gebrannter.
  37. Kartoffeln.
  38. Knochen, auch gereinigt und zerkleinert.
  39. Knochenkohle, Beinschwarz.
  40. Lumpen.
  - 41a. Weizenmehl.
  - 41b. Roggenmehl.
  - 41c. Kleie.
  - 41d. Andere Müllereierzeugnisse.
  - 42a. Obst, frisches und getrocknetes, Beeren.
  - 42b. Weintrauben.
  - 42c. Küchengewächse (Gemüse, Zwiebeln usw.).
  - 42d. 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, Strohnappe.
- 46 a. Erdöl (Petroleum) und andere Mineralöle sowie Mineralölrückstände, Braunkohlenteeröl.
- 46 b. Steinkohlenteeröle, Naphthalin.
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. Soda aller Art.
56. Weingeist (Spiritus), Branntwein, Essig.
57. Stärke sowie Stärkesirup, Stärkezucker, Traubenzucker (Glykose), Traubenzuckersirup, Kartoffelmehl.
58. Alabaster, Marmor, Serpentinstein, roh, behauen, gemahlen, auch Waren daraus; 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. Pflastersteine aller Art, mit Ausnahme derjenigen aus Ton (59 a), sonstige zum Wegebau bestimmte Steine.
- 59 c. Bau-, Bruch- und Werksteine, roh oder bloß behauen; Platten aus Stein (mit Ausnahme von Alabaster, Marmor, Serpentinstein), gesägt oder gespalten, weder geschliffen noch gehobelt noch poliert; 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, Asphalt-erde, rohe, Asphalt, komprimierter, Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastix, Asphaltzement, Harz.
63. Tonwaren aller Art, Porzellan, Steingut, Fayence, Kugeln aus ungebranntem Tone, 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 (raffinierter 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. Gehobelte Kanthölzer, fertige Holzwaren, Möbel und Möbelteile.
- 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 Gesamtladung von 500 kg und mehr, enthaltenen Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnis im Einzelgewichte von weniger als 250 kg (siehe § 6 vorletzter Absatz der Bestimmungen, betreffend die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnenwasserstraßen).

## Berichtigungen im Jahresbericht 1913 und 1914.

### 1913. Seite 48. b) Floß-Untersuchungen:

Bei Mainz ist das Gewicht statt in Tonnen in Zentnern angegeben; daher muß es heißen:

	1913	1912
Mainz . . .	141 156 statt 2 823 123;	149 005 statt 2 980 093
Zusammen . .	241 638 " 2 922 605;	253 443 " 3 084 531

Das Gewicht der untersuchten Flöße beträgt sonach weniger gegen das Vorjahr:  
11 805 t statt 161 926 t.

Seite 162, Absatz 3 Überschrift, muß heißen:

Frachtsätze für die Last (2000 kg) statt für die Tonne (1000 kg).

### 1914. Seite 44. b) Floß-Untersuchungen:

Bei Mainz ist das Gewicht statt in Tonnen in Zentnern angegeben; daher muß es heißen:

	1914	1913
Mainz . . .	124 418 statt 2 488 369;	141 156 statt 2 823 123
Zusammen . .	196 039 " 2 559 990;	241 638 " 2 922 605

Das Gewicht der untersuchten Flöße beträgt sonach weniger gegen das Vorjahr:  
45 599 t statt 363 715 t.

Seite 62, letzter Absatz, Verkehr in den 37 wichtigeren deutschen Rheinhäfen, muß heißen:

Zufuhr 1914 . . . . .	26 837 712 <sub>5</sub> t	statt	26 836 127 <sub>5</sub> t
mithin 1914 weniger . . . . .	9 403 878 <sub>9</sub> t	"	9 405 473 <sub>9</sub> t
zusammen 1914 . . . . .	51 524 050 t	"	51 522 455 t
mithin 1914 weniger . . . . .	14 767 293 <sub>5</sub> t	"	14 768 888 <sub>5</sub> t

Seite 63, Absatz 2 muß heißen:

1914 Verkehr zu Berg . . . . .	31 746 620 <sub>5</sub> t	statt	31 745 025 <sub>5</sub> t
mithin 1914 weniger . . . . .	9 665 463 <sub>9</sub> t	"	9 667 058 <sub>9</sub> t
zusammen 1914 . . . . .	51 524 050 t	"	51 522 455 t
mithin 1914 weniger . . . . .	14 767 293 <sub>5</sub> t	"	14 768 888 <sub>5</sub> t

Absatz 4, Gesamtverkehr in den deutschen Häfen, muß heißen:

im Berichtsjahr . . . . .	52 197 067 t	statt	52 195 472 t
mithin 1914 weniger . . . . .	15 190 797 <sub>7</sub> t	"	15 192 392 <sub>7</sub> t

Seite 64, Absatz 6, Zeile 3 und folgende, muß heißen:

den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit . . . . .	52 197 067 t	statt	52 195 472 t
so ergibt sich 1914 als Gesamtverkehr . . . . .	77 958 387 <sub>5</sub> t	"	77 956 792 <sub>5</sub> t
sonach 1914 weniger . . . . .	26 962 316 t	"	26 960 721 <sub>2</sub> t
gegen das Vorjahr weniger . . . . .	27 930 887 <sub>2</sub> t	"	27 932 482 <sub>2</sub> t

Seite 65, Absatz 1, muß heißen:

hierzu der Gesamthafenverkehr mit . . . . .	77 958 387 <sub>5</sub> t	statt	77 956 792 <sub>5</sub> t
mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein . . . . .	80 941 203 <sub>5</sub> t	"	80 942 798 <sub>5</sub> t
oder gegen das Vorjahr weniger . . . . .	28 236 672 <sub>2</sub> t	"	28 238 267 <sub>5</sub> t

Übersicht, Gesamtverkehr auf dem Rhein, muß heißen:

1914 Gesamthafenverkehr . . . . .	77 958 387 <sub>5</sub> t	statt	77 956 792 <sub>5</sub> t
Gesamtverkehr auf dem Rhein . . . . .	80 941 203 <sub>5</sub> t	"	80 942 798 <sub>5</sub> t
Abnahme gegen das Vorjahr . . . . .	28 236 672 <sub>2</sub> t	"	28 238 267 <sub>5</sub> t
1914 gegen 1909/13 weniger Gesamthafenverkehr	9 659 195 <sub>5</sub> t	"	9 660 790 <sub>5</sub> t
Gesamtverkehr auf dem Rhein . . . . .	10 586 632 <sub>5</sub> t	"	10 588 227 <sub>5</sub> t
Abnahme . . . . .	36 362 833 <sub>2</sub> t	"	36 361 238 <sub>2</sub> t

Seite 95, Ziffer 35, Hafen zu Walsum, muß heißen:

1914 Zufuhr zu Berg . . . . .	607 867 t	statt	607 577 t
" " Tal . . . . .	86 106 t	"	84 801 t
" zusammen . . . . .	693 973 t	"	692 378 t
Gesamtverkehr . . . . .	1 646 521 t	"	1 644 926 t

mithin 1914:

Zufuhr zu Berg weniger . . . . .	393 894 t	statt	394 184 t
" " Tal mehr . . . . .	27 072 <sub>3</sub> t	"	25 767 <sub>3</sub> t
" zusammen weniger . . . . .	366 821 <sub>7</sub> t	"	368 416 <sub>7</sub> t
Gesamtverkehr weniger . . . . .	613 536 <sub>7</sub> t	"	615 131 <sub>7</sub> t

Seite 128, 3. Frankenthaler Kanal, muß heißen:

nach dem Rhein hin bei Ladung . . . . .	2 278 t	statt	2 248 t
1914 zusammen . . . . .	20 817 t	"	20 787 t
Mithin 1914 weniger . . . . .	15 730 t	"	15 760 t

Seite 160, Absatz 3, Überschrift, muß heißen:

Frachtsätze für die Last (2000 kg) statt für die Tonne (1000 kg).

Seite 165, Absatz 4, Zeile 1, muß heißen:

7. statt 9. Juni.

Seite 190/191, laufende Nr. 35, Walsum, muß heißen:

Zufuhr zu Berg . . . . .	607 867 t	statt	607 577 t
" " Tal . . . . .	86 106 t	"	84 801 t
" überhaupt . . . . .	693 973 t	"	692 378 t
Gesamtverkehr . . . . .	1 646 521 t	"	1 644 926 t
gegen das Vorjahr weniger . . . . .	613 536 <sub>7</sub> t	"	615 131 <sub>7</sub> t

Summe I, muß heißen:

Zufuhr zu Berg . . . . .	21 689 946 <sub>5</sub> t	statt	21 689 656 <sub>5</sub> t
" " Tal . . . . .	5 147 776 t	"	5 146 471 t
" überhaupt . . . . .	26 837 712 <sub>5</sub> t	"	26 836 127 <sub>5</sub> t
Gesamtverkehr . . . . .	51 524 050 t	"	51 522 455 t
gegen das Vorjahr weniger . . . . .	15 859 546 <sub>2</sub> t	"	15 861 141 <sub>2</sub> t
überhaupt weniger . . . . .	15 739 054 <sub>5</sub> t	"	15 740 649 <sub>5</sub> t

Summe 1, Verkehr in den deutschen Rheinhäfen, muß heißen:

Zufuhr . . . . .	27 510 739 <sub>5</sub> t	statt	27 509 144 <sub>5</sub> t
Gesamtverkehr . . . . .	52 197 067 t	"	52 195 472 t
gegen das Vorjahr weniger . . . . .	16 283 050 <sub>4</sub> t	"	16 284 645 <sub>4</sub> t
Überhaupt weniger . . . . .	16 162 558 <sub>7</sub> t	"	16 164 153 <sub>7</sub> t

Seite 192/193, Dazu Summe 1, Verkehr in den deutschen Rheinhäfen, gleiche Berichtigung wie vorher unter c) 1—3.

1914 Gesamthafenverkehr, muß heißen:

Zufuhr zu Berg . . . . .	40 857 920 <sub>5</sub> t	statt	40 856 325 <sub>5</sub> t
Gesamtverkehr . . . . .	77 958 387 <sub>5</sub> t	"	77 956 792 <sub>5</sub> t
Gegen das Vorjahr weniger . . . . .	28 087 480 <sub>4</sub> t	"	28 089 075 <sub>4</sub> t
Überhaupt weniger . . . . .	27 930 887 <sub>2</sub> t	"	27 932 482 <sub>2</sub> t

1914 weniger, muß heißen:

Zufuhr zu Berg . . . . .	14 195 272 <sub>1</sub> t	"	14 196 867 <sub>1</sub> t
Gesamtverkehr . . . . .	27 930 887 <sub>2</sub> t	"	27 930 887 <sub>2</sub> t

Seite 211, Summe der Güter-Zufuhr bei Walsum, muß heißen:

zu Berg . . . . .	607 867 t	statt	607 577 t
zu Tal . . . . .	86 106 t	"	84 801 t

