

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

1916

[urn:nbn:de:bsz:31-255473](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255473)

JAHRES-BERICHT



DER

ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

RHEIN-SCHIFFFAHRT

1916.



I. Zusammenfassung des Jahresberichts	1-10
II. Die Rhein-Schiffahrt	11-15
III. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	16-20
IV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	21-25
V. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	26-30
VI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	31-35
VII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	36-40
VIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	41-45
IX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	46-50
X. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	51-55
XI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	56-60
XII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	61-65
XIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	66-70
XIV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	71-75
XV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	76-80
XVI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	81-85
XVII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	86-90
XVIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	91-95
XIX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	96-100
XX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	101-105
XXI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	106-110
XXII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	111-115
XXIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	116-120
XXIV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	121-125
XXV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	126-130
XXVI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	131-135
XXVII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	136-140
XXVIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	141-145
XXIX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	146-150
XXX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	151-155
XXXI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	156-160
XXXII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	161-165
XXXIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	166-170
XXXIV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	171-175
XXXV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	176-180
XXXVI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	181-185
XXXVII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	186-190
XXXVIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	191-195
XXXIX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	196-200
XL. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	201-205
XLI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	206-210
XLII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	211-215
XLIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	216-220
XLIV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	221-225
XLV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	226-230
XLVI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	231-235
XLVII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	236-240
XLVIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	241-245
XLIX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	246-250
L. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	251-255
LXI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	256-260
LXII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	261-265
LXIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	266-270
LXIV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	271-275
LXV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	276-280
LXVI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	281-285
LXVII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	286-290
LXVIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	291-295
LXIX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	296-300
LXX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	301-305
LXXI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	306-310
LXXII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	311-315
LXXIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	316-320
LXXIV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	321-325
LXXV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	326-330
LXXVI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	331-335
LXXVII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	336-340
LXXVIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	341-345
LXXIX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	346-350
LXXX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	351-355
LXXXI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	356-360
LXXXII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	361-365
LXXXIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	366-370
LXXXIV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	371-375
LXXXV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	376-380
LXXXVI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	381-385
LXXXVII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	386-390
LXXXVIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	391-395
LXXXIX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	396-400
LXXXX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	401-405
LXXXXI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	406-410
LXXXXII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	411-415
LXXXXIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	416-420
LXXXXIV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	421-425
LXXXXV. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	426-430
LXXXXVI. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	431-435
LXXXXVII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	436-440
LXXXXVIII. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	441-445
LXXXXIX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Wasserstraßen	446-450
LXXXXX. Die Rhein-Schiffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln	451-455

Selbstverlag der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

Zu beziehen beim Sekretariat der Zentral-Kommission in Mannheim. Preis 12 Mark.

1917.

Zugangsbuch B303
Nr. _____ / _____

aK



JAHRES-BERICHT

DER

ZENTRAL-KOMMISSION

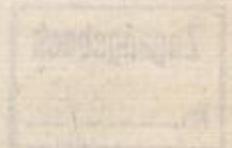
FÜR DIE

ZF 1024, 1916
RHEIN-UND-MOSEL-FAHRT

1916



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



Inhalts-Verzeichnis

	Seite
I. Verhältnisse des Fahrwassers	1—22
A. Wasserstände	1
B. Zustand des Fahrwassers	5
C. Strombauten	14
D. Brücken	22
II. Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt	23—37
A. Häfen (Bau- und Betriebsanlagen)	23
Anhang: Übersicht über die Benutzung der Sicherheitshäfen	33
B. Lotsen- und Wahrschauerstationen	34
C. Schiffferschulen	35
D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis	37
III. Schifffahrts- und Floß-Polizei	38—56
A. Rheinschiffer-Patente	38
B. Schiffseichungen	40
C. Schiffs- und Floß-Untersuchungen	41
D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1916	42
E. Dienstbuchrevisionen	45
F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel	48
G. Erlaß und Abänderung der schifffahrts- und floßpolizeilichen Vorschriften, der Hafens- polizei- und Gebührenordnungen sowie der Fähr- und Brückenordnungen	49
Anhang: Verzeichnis der in den Rheinuferstaaten zurzeit bestehenden Rhein- schiffahrtsgerichte	54
IV. Güterverkehr	57—104
A. Im allgemeinen	57
B. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen	62
C. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze)	96
V. Schiffsverkehr	105—111
A. Im allgemeinen	105
B. Schiffsverkehr in Deutschland	110
C. Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze	111
VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen	112—115
VII. Floßverkehr im besonderen	116—118
VIII. Verkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins	119—129
IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien	130—135
X. Frachten und Versicherungswesen	136—158
A. Frachten	136
B. Schiffs-Versicherungswesen	158
XI. Unfälle	159—164
XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission	165—166

Verzeichnis der Beilagen siehe umstehend.

Beilagen-Verzeichnis

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1916	169—177
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1916.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1916, 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 1916	185—186
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1916	187—201
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1916 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 1916	211—213
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1916	215—229
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1916 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 1916	239—241
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1916 in 22 deutschen Rheinhäfen angekommen sind	243—251
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1916, 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 1916 in 22 deutschen Rheinhäfen abgegangen sind	255—263
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1916, 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 1916 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	275—277
VIII. Güterverzeichnis	278
Nachträge und Berichtigungen	278

I. Verhältnisse des Fahrwassers.

A. Wasserstände.

Die Wasserstandsverhältnisse waren im Berichtsjahr am ganzen Rhein noch günstiger als im Vorjahr. Der die Grundlage des Vergleichs bildende „Gleichwertige Wasserstand 1908“ (Gl. W. 1908) wurde an keinem Pegel unterschritten. Seit Festsetzung des „Gleichwertigen Wasserstands“ war dies noch nicht vorgekommen. Auch Beschränkungen der Schifffahrt und der Flößerei infolge Hochwassers haben nur an wenigen Tagen in den Monaten Februar, Juni, Juli und Dezember stattgefunden. Am Oberrhein konnte die Schifffahrt wiederum während des ganzen Jahres betrieben werden. Nur an zwei Tagen war sie durch Nebel unterbrochen und in der Strecke Germersheim—Speyer im Dezember an acht Tagen durch Wassermangel behindert.

Im allgemeinen zeigte die Wasserstandsbewegung folgenden Verlauf:

Am Jahresanfang stand der Wasserstand etwas über dem Jahresdurchschnitt. Nach einem kurzen Zurückgehen folgte im ersten Monatsdrittel infolge Schneeabgangs in den Alpen und stärkerer Niederschläge eine Anschwellung, die ihren Höchststand um die Monatsmitte erreichte. Sodann fiel das Wasser langsam bis Mitte Februar und erreichte hierbei an den Pegeln des Ober- und Mittelrheins die niedrigsten Jahresstände. Reichliche Niederschläge verursachten dann eine starke Flutwelle, die ihren Höhepunkt etwa am 22. Februar erreichte und an den meisten Pegeln des Mittel- und Niederrheins die höchsten Jahreswasserstände brachte. Nach schneller Absenkung in der letzten Februarwoche und den ersten Märzwochen hielt sich der Wasserstand unter fortwährenden Schwankungen bis etwa Mitte April nahe bei dem mittleren Jahreswasserstand. Danach folgte wieder eine Anschwellung, die am Mittel- und Niederrhein schärfer ausgeprägt ist als am Oberrhein, und die etwa am 23. April den Scheitelpunkt erreichte. Nach geringen Schwankungen folgten Mitte Juni und Mitte Juli nochmals Anschwellungen, von denen die letztere an den Pegeln des Oberrheins die Jahreshöchststände verursachte. Hierauf fiel der Wasserstand unter geringen Schwankungen bis zum letzten Augustdrittel und hielt sich dann bis Ende September annähernd auf Mittelwasserhöhe. Anfangs Oktober brachte erneutes Fallen an den Pegeln der Rheinstrecke von Coblenz abwärts die niedrigsten Jahreswasserstände. Ein kurz dauerndes Ansteigen trat dann nochmals im ersten Drittel des Oktober ein. Bis Ende November blieb der Wasserstand dann wieder auf Mittelwasserhöhe. Im Dezember folgte weiteres Zurückgehen und am 22. wurden an den Pegeln zu Bingen und Rudesheim die niedrigsten Jahreswasserstände beobachtet. Gegen Weihnachten setzte sodann eine starke Flutwelle ein, die rasches und starkes Steigen des Wassers verursachte, das am Jahresschluß noch anhielt und an den Pegeln der Strecke Mannheim—Worms sowie in Coblenz, Cöln und Düsseldorf die höchsten Jahreswasserstände brachte. Infolge der am 27. Januar eingetretenen und bis zum 21. März andauernden Versperrung des Binger Lochs durch ein quer liegendes Schiff wurde am Pegel zu Bingen ein besonderer Aufstau von etwa 15 cm erzeugt.

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

Am Straßburger Pegel blieb der mittlere Wasserstand im Januar 0,85 m, im Februar 0,59 m, im März 0,27 m, im April 0,27 m, im Mai 0,12 m, im Juni 0,43 m, im Juli 0,67 m, im August 0,03 m, im September 0,23 m, im Oktober 0,73 m, im November 0,71 m und im Dezember 0,53 m über dem Mittel der gemittelten Monatswasserstände der Jahre 1891/1915. Der mittlere Jahreswasserstand berechnete sich im Berichtsjahr auf 3,05 m gegen 2,60 m des vorgenannten Zeitraums und 0,20 m höher als im Vorjahr. Der niedrigste Jahreswasserstand wurde am 14. Februar mit 1,96 m, der höchste am 8. Juli mit 4,57 m beobachtet.

Am Mannheimer Pegel ist der höchste Jahreswasserstand am 31. Dezember mit 6,34 m, der niedrigste am 13. Februar mit 2,63 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 4,10 m und übertraf damit den des Vorjahres um 0,23 m.

Am Mainzer Pegel erreichte das Wasser den höchsten Stand des Jahres am 21. Februar mit 3,58 m und den niedrigsten Stand am 13. und 14. Februar mit 0,63 m. Der mittlere Jahreswasserstand für den Mainzer Pegel betrug 1,556 m und war um 0,175 m höher als im Vorjahr, 0,149 m höher als das dreißigjährige Mittel 1881/1910 und um 0,059 m höher als das sechzigjährige Mittel 1851/1910.

Am Pegel zu Caub wurde der höchste Jahreswasserstand am 22. Februar mit 5,51 m, der niedrigste am 13. Februar mit 1,76 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 2,77 m, oder 0,17 m mehr als im Vorjahr.

Am Pegel zu Cöln erreichte das Wasser den höchsten Stand des Jahres mit 6,71 m am 31. Dezember, den niedrigsten mit 1,91 m am 2. Oktober. Der mittlere Jahreswasserstand war 3,02 m, oder 0,28 m höher als im Vorjahr.

In Nijmegen wurde der höchste Jahreswasserstand am 23. Februar mit 12,28 m + N.A.P. und der niedrigste am 3. Oktober mit 8,32 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	an — Tagen
„ Maxau	an 23 Tagen	an 3 Tagen	an — Tagen
„ Speyer	an 2 Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Mannheim-Ludwigshafen	an — Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Mainz	an 2 Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Biebrich	an 6 Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Bingen	an 27 Tagen	an 6 Tagen	an — Tagen
„ Koblenz	an 8 Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Andernach	an 9 Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Cöln	an 7 Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Düsseldorf	an 7 Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Duisburg-Ruhrort	an 7 Tagen	an — Tagen	an — Tagen
„ Emmerich	an 10 Tagen	an — Tagen	an — Tagen

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

2. Segelschiffahrt. Auf der elsässisch-badischen Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl war die nicht unter Dampf gehende Kleinschiffahrt, welche nur der Beförderung von Kies, Sand und Wacken aus dem Strombette, sowie der Verschiffung von Rheinbaustoffen dient, infolge von Hochwasser im Juni, Juli, Oktober und Dezember an zusammen 43 Tagen unterbrochen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfades im Februar und von Juni bis Oktober an zusammen 18 Tagen beschränkt.

Auf der Stromstrecke von Straßburg-Kehl bis Lauterburg, auf welcher in der Hauptsache nur die Verschiffung von Rheinbaustoffen in Betracht kommt, ist infolge von Hochwasser eine Unterbrechung der Schiffahrt im Februar, Juni, Juli, Oktober und Dezember an zusammen 63 Tagen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfades eine Beschränkung der Schiffahrt im Januar, Februar und April bis Dezember an zusammen 66 Tagen eingetreten.

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

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

Auf den niederländischen Stromstrecken fand keine Behinderung der Segelschiffahrt 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 8 Tagen
„ Mainz	4
„ Rudesheim	8
„ Coblenz	12
„ Andernach	12
„ Cöln	11
„ Düsseldorf	11
„ Duisburg-Ruhrort.	8
„ Wesel	18
„ Emmerich	26

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

Die näheren Angaben über den Eintritt der unter Ziffer 1 und 3 erwähnten Beschränkungen und Einstellungen sind aus Beilage 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

Rheinschiffahrt vom 7. Mai 1908 von den Regierungen anerkannten „Gleichwertigen Wasserstand 1908“ (Gl. W. 1908) gesunken ist. Es war dies der Fall:

in	an	Tagen
in Straßburg	—	—
„ Maxau	—	—
„ Speyer	—	—
„ Ludwigshafen	—	—
„ Mannheim	—	—
„ Worms	—	—
„ Mainz	—	—
„ Bingen	—	—
„ Caub	—	—
„ Coblenz	—	—
„ Andernach	—	—
„ Cöln	—	—
„ Düsseldorf	—	—
„ Duisburg-Ruhrort	—	—
„ Emmerich	—	—
„ Nijmwegen	—	—
„ Tiel	—	—
„ Zalt-Bommel	—	—

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

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

Die von Straßburg-Kehl bis Lauterburg betriebene Kleinschiffahrt — mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit — zur Beförderung von Rheinbaustoffen war wegen Niedrigwasser weder eingestellt noch beeinträchtigt, dagegen in allen Monaten an zusammen 67 Tagen durch Nebel beschränkt und an 2 Tagen wegen Nebels ganz unterbrochen.

Auf der gleichen Stromstrecke konnte die unter Dampf gehende Großschiffahrt an 364 Tagen des Jahres betrieben werden.

Die Befrachtung war während der Betriebszeit nie beschränkt, da die kleinste Fahrwassertiefe nie weniger als 1,50 m betrug. Behinderung durch Nebel trat an 67 Tagen, Unterbrechung durch Nebel an 2 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 13 Tagen behindert.

Zwischen Germersheim und Mannheim war im Monat Dezember an 8 Tagen die Fahrwassertiefe geringer als 2,0 m und daher die Ladefähigkeit der großen Fahrzeuge mehr oder minder beschränkt.

Unterhalb Mannheim bis Worms kamen Fahrwassertiefen von weniger als 2,30 m nicht vor. Die Ladefähigkeit war auf dieser Strecke demnach Beschränkungen nicht unterworfen. Durch

Nebel war die Schifffahrt in den Monaten November und Dezember an zusammen 10 Tagen beeinträchtigt.

Die Schifffahrt 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. Tage, an welchen der „Gl. W. 1908“ nicht erreicht wurde, sind nicht zu verzeichnen.

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:

am 11. Februar	= 1 Tag,
vom 18. bis 20. August einschließlich	= 3 Tage,
vom 30. Sept. bis 3. Okt. einschließlich	= 4 „
insgesamt = 8 Tage,	

gegen 89 Tage im Vorjahr.

Auf der niederländischen Strecke des ungeteilten Rheins (Oberrhein) und auf der Waal war die Schifffahrt durch niedrige Wasserstände nicht behindert.

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

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

3. Treibeis wurde auf dem Rhein während des Berichtsjahres nicht 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 im Berichtsjahr nicht eingetreten.

Zur Offenhaltung des Kehler Hafens wurden im Rhein vor der Hafemündung in den Monaten August, September und Dezember zusammen 10 260 cbm Geschiebe gebaggert.

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

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

Elsässischerseits sind 6 Baumstämme und 2 Wurzelstöcke, badischerseits 8 Baumstämme 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		Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	m	m	
els.	bad.							
1. Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl¹⁾.								
22,400	20,680	2.	September	3,26	Straßburg (Rheinbrücke)	1,00		Unterhalb Bellingen-Kl.-Landau.
33,225	31,400	1.	Juli	3,84	"	2,30		Unterhalb Eichwald-Neuenburg.
33,300	31,480	10.	Februar	2,07	"	0,60		" " "
33,300	31,480	4.	April	2,60	"	1,00		" " "
33,400	31,500	31.	Januar	2,36	"	0,80		" " "
33,400	31,500	10.	März	2,24	"	0,50		" " "
33,400	31,500	15.	August	2,96	"	1,10		" " "
33,400	31,500	18.	Dezember	2,16	"	0,60		" " "
41,280	39,550	7.	November	2,79	"	0,80		Bei Gribheim.
114,000	112,100	9.	Mai	3,21	"	1,40		" Altenheimer Hof.
117,850	115,850	27.	Juni	3,79	"	2,30		" Goldscheuer.
118,850	117,010	26.	Oktober	2,74	"	1,20		" "

¹⁾ 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.							m	m	m	
2. Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl bis Lauterburg.											
127,425	125,500	6.	November	2,72	Straßburg (Rheinbrücke)	2,60	2,43	—	1,79	1,50	Bei Ruprechtsau.
127,475	125,550	28.	August	2,94	"	2,40	2,65	0,25			" "
129,750	127,800	11.	Dezember	2,21	"	2,10	1,92				" Auenheim.
130,125	128,175	31.	Januar	2,36	"	2,00	2,07	0,07			" "
130,150	128,200	7.	Februar	2,10	"	1,80	1,81	0,01			" "
130,150	128,200	3.	April	2,60	"	2,60	2,31	—			" "
130,750	128,825	25.	September	2,76	"	2,40	2,47	0,07			Unterhalb Auenheim.
130,750	128,825	2.	Oktober	2,93	"	2,60	2,64	0,04			" "
161,800	159,840	13.	März	2,21	"	2,10	1,92	—			Oberhalb Hügelsheim.

2. Badisch-bayerische Stromstrecke.

In der Strecke von Lauterburg bis Sondernheim hat sich das geregelte Fahrwasser erhalten. Die mit der Rheinregulierung angestrebte Tiefe von 2,0 m bei einem Stand von 3,0 m am Pegel zu Maxau ist 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 von Baden gemeinsam mit Bayern beseitigt:

im Mechttersheimer Durchschnitt	1 586 cbm
bei Oberhausen (Ausmündung des Philippsburger Altrheins)	16 780 „
bei Altlußheim	790 „
zusammen	19 156 cbm

Außerdem wurden von der bayerischen Verwaltung gebaggert zur Verbreiterung des Fahrweges unterhalb Altlußheim	11 430 cbm
und zur Offenhaltung der Einfahrt vor der Mündung des Luitpoldhafens	5 303 „
zusammen	16 733 „
im ganzen	35 889 cbm

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

Bayerischerseits wurden 2 Baumstämme, badischerseits 2 Baumstämme und ein Wurzelstock durch die Bauverwaltung aus dem Strombett beseitigt.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe	Gl. W.	Ange-	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf	fehlt mithin	1908	strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	
bayer.	bad.					m	m	m	m	m	
1. Auf der Stromstrecke von Lauterburg bis Germersheim.											
1,700	183,800	7.	Februar	3,62	Maxau	2,50	1,99	—	3,13	1,50	Bei Neuburg.
2,500	184,600	3.	April	4,08	"	2,80	2,45	—			
2,600	184,700	15.	Mai	4,78	"	3,50	3,15	—			
3,000	185,100	5.	Juni	5,05	"	3,80	3,42	—			
3,000	185,100	3.	Juli	5,57	"	4,10	3,94	—			
3,000	185,100	7.	August	4,96	"	3,40	3,33	—			Bei Karlsruhe.
8,000	190,300	18.	September	4,81	"	3,30	3,18	—			
8,000	190,300	2.	Oktober	4,51	"	3,00	2,88	—			
8,000	190,300	6.	November	4,60	"	3,00	2,97	—			Bei Maxau.
8,000	190,300	18.	Dezember	3,94	"	2,30	2,31	0,01			
10,600	192,900	3.	Januar	4,51	"	3,50	2,88	—			
10,600	192,900	20.	März	4,15	"	3,00	2,52	—			

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		Fahr- wasser- tiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Ange- strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an- gestrebt auf	m	m	m	
bayer.	bad.										
2. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis zur Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke.											
a) Oberhalb Speyer.											
31,900	214,300	15.	Februar	2,70 2,75	Mannheim (Speyer)	2,53	1,71	—	2,49	1,50	Bei Germersheim.
33,600	215,900	7.	März	3,36 3,34	Mannheim (Speyer)	2,32	2,37	0,05			„ Rheinsheim.
38,100	220,250	10.	Oktober	5,15 5,44	Mannheim (Speyer)	5,00	4,16	—			Im Mechtersheimer Durchschnitt.
39,300	221,500	14.	November	3,96 4,26	Mannheim (Speyer)	3,12	2,97	—			} Bei der Insel Korsika.
39,500	221,700	4.	Dezember	3,25 3,43	Mannheim (Speyer)	2,20	2,26	0,06			
39,600	221,800	20.	„	3,94 3,12	Mannheim (Speyer)	2,02	1,95	—			Oberhalb Rheinhausen.
41,900	224,000	17.	März	3,64 3,53	Mannheim (Speyer)	2,99	2,65	—			„
b) Unterhalb Speyer.											
49,000	231,200	10.	Oktober	5,15 5,44	Mannheim (Speyer)	5,00	4,16	—	2,49	1,50	} Unterhalb Speyer.
49,800	231,900	10.	„	5,15 5,44	Mannheim (Speyer)	5,50	4,16	—			
52,900	235,050	10.	„	5,15 5,44	Mannheim (Speyer)	5,80	4,16	—			Beim Angelhof.
57,400	239,700	10.	„	5,15 5,44	Mannheim (Speyer)	5,30	4,16	—			Bei der Kollerinsel.
71,800	254,200	10.	„	5,15 5,44	Mannheim (Speyer)	5,20	4,16	—			Oberhalb der Mannheim- Ludwigsh. Rheinbrücke.
3. Auf der Stromstrecke von der Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke bis zur hessischen Grenze:											
75,200	257,550	11.	Oktober	5,11 5,13	Mannheim (Ludwigshafen)	6,30	4,62	—	2,49	2,00	} Im Friesenheimer Durchschnitt.
77,600	259,850	11.	„	5,11 5,13	Mannheim (Ludwigshafen)	5,50	4,62	—			
81,000	263,350	11.	„	5,11 5,13	Mannheim (Ludwigshafen)	5,80	4,62	—			Oberhalb der Petersau.
83,400	265,600	11.	„	5,11 5,13	Mannheim (Ludwigshafen)	5,80	4,62	—			Oberhalb Kirschgarts- hausen.

3. Hessische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers während des Berichtsjahres war für die Schifffahrt günstig. Die flacheren, zur Schwellenbildung neigenden Stellen wurden im Lauf des Berichtsjahres durch private Baggerungen zur Sand- und Kiesgewinnung auf der erforderlichen Fahrtiefe gehalten.

Die geringste Fahrwassertiefe auf der Strecke von der Landesgrenze oberhalb Worms bis Oppenheim betrug immer noch 10 cm mehr als die angestrebte Fahrwassertiefe von 2,00 m unter „Gl. W. 1908“. Auf der Strecke von Oppenheim bis zur preußischen Grenze bei Biebrich fehlten an dieser Tiefe unterhalb dem Nackenheimer Mühlarm vorübergehend 7 cm.

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

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
					m	m	m	m	m	
1. Von der badischen Grenze bis Oppenheim.										
279,3	7.	März	0,61	Worms	3,50	2,75	—	-0,14	2,00	An der Pfrimmündung unterhalb Worms.
279,3	1.	August	1,77	"	4,70	3,91	—			Desgl.
279,4	5.	September	1,00	"	3,90	3,14	—			"
279,5	1.	Februar	0,36	"	2,90	2,50	—			"
279,5	2.	Mai	1,29	"	4,10	3,43	—			"
279,5	4.	Juli	2,04	"	4,80	4,18	—			"
279,5	3.	Oktober	0,82	"	3,70	2,96	—			"
279,5	7.	November	0,91	"	3,80	3,05	—			"
279,5	5.	Dezember	0,43	"	3,10	2,57	—			"
298,3	6.	Juni	1,80	Gernsheim	4,50	3,89	—	-0,06 ¹⁾		Unterhalb des schwarzen Orts.
309,9	4.	April	1,10	Oppenheim	3,20	2,58	—	0,52 ¹⁾		Oberhalb d. Schusterwörth.
310,2	4.	Januar	1,75	"	3,60	3,23	—			Desgl.
2. Von Oppenheim bis zur Landesgrenze bei Biebrich.										
319,4	5.	Dezember	1,08	Oppenheim	3,00	2,56	—	0,52 ¹⁾	2,00	Bei Nackenheim.
319,6 u. 319,9	3.	Oktober	1,39	"	3,50	2,87	—			" " "
319,9	1.	Februar	0,99	"	2,90	2,47	—			" " "
319,9	4.	April	1,10	"	2,80	2,58	—			" " "
320,3 u. 326,3	8.	März	1,27	Mainz	3,40	2,82	—	0,45	2,00	Am Hadersandkopfu. unterhalb Ladest. Laubenheim.
320,6	5.	Dezember	0,98	"	3,10	2,53	—			Unterhalb Hadersandkopf.
321,9	6.	Juni	1,62	"	3,10	3,17	0,07			" Nackenh. Mühlarm.
326,3	4.	April	1,00	"	3,10	2,55	—			" Ladest. Laubenheim.
327	4.	Juli	1,99	"	4,20	3,54	—			Zementfabrik Weisenau.
327,2	7.	November	1,28	"	3,40	2,83	—			" " "
328,1	3.	Oktober	1,13	"	3,30	2,68	—			Bei Weisenau.
330,5	4.	Januar	1,57	"	3,60	3,12	—			" Mainz.

¹⁾ 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 andauernd gut. Baggerungen zur Offenhaltung der Fahrinne, die auf gemeinsame Kosten von Hessen und Preußen hätten ausgeführt werden müssen, brauchten nicht vorgenommen zu werden. Auf alleinige Kosten Preußens wurden zur Freihaltung der Mündung des Rüdeshimer Hafens 1936 cbm Baggermassen gefördert. Im übrigen erfolgte die Offenhaltung der Schiffahrtsrinne durch Privatunternehmer, die insgesamt 24 580 cbm Baggermassen gegen Entrichtung von Abgaben förderten.

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 Rüdeshim in der bisher üblichen Weise angeschrieben.

Dies war der Fall:

vom 4. bis 18. Februar	= 15 Tage
„ 6. „ 18. April	= 13 „
„ 1. „ 10. Oktober	= 10 „
„ 8. „ 28. Dezember	= 21 „

insgesamt = 59 Tage, gegen 120 Tage im Vorjahr.

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 ¹⁾ (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
					m	m	m	m	m	
10,2—10,4	12.	Dezember	1,71	Bingen	2,60	2,43	—	1,28	2,00	Kleine Gies, oberhalb Erbach.
15,25—15,55	12.	„	1,71	„	2,50	2,43	—			Große Gies (Auslauf).
17,3—17,5	12.	„	1,71	„	3,20	2,43	—			Vor Frei-Weinheim.
19,1—19,2	12.	„	1,71	„	2,70	2,43	—			Winkeler Wört.
20,4—21,15	12.	„	1,71	„	2,70	2,43	—			Oberhalb Geisenheim.
24,0—24,25	12.	„	1,71	„	2,70	2,43	—			Kempt. Wasser (Einfahrt)
24,8—25,0	12.	„	1,71	„	2,70	2,43	—			Rüdesh. „ (Adlerturm).
25,7—26,15	12.	„	1,71	„	2,60	2,43	—			Kempt. „ (Ausfahrt).

¹⁾ 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 Fahrinne im allgemeinen wenig veränderlich sind, hat das Fahrwasser fast überall die plan-

mäßige 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	2 800
2	" " " " " " St. Goar	2 870
3	" " " " " " St. Goarshausen	3 745
4	Im Hafen zu Oberlahnstein	12 110
	Zusammen	21 525

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 1916 vorgenommen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	An den Lorcher Werthen und im Hahnen	230
2	In der Stromstrecke von Oberwesel bis Andernach	80 590
3	Bei Kripp	4 300
4	" Langel	56 500
5	" Cöln	62 100
6	" Hitdorf	19 650
7	" Düsseldorf-Lausward	17 800
8	" Düsseldorf	106 640
9	" Essenberg	129 110
10	" Alsum und Walsum	3 780
11	" Mehrum	2 940
12	" Büderich und Wesel	18 430
13	Am Husen	9 010
14	Bei Grieth	46 355
15	" Emmerich	111 000
	Zusammen	668 435

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 ¹⁾ (Stromstation)	Tag Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf					
				m	m	m	m	m		
Von Bingen bis St. Goar.										
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	19.	Februar	1,26	Bingen	1,40	1,26	—	1,28	1,28	Links der Mäuseturminsel.
28 ⁷	19.	"	1,26	"	1,80	1,48	—		1,50	Im zweiten Fahrwasser.
28 ⁸	19.	"	1,26	"	2,20	1,98	—		2,00	" Hauptfahrwasser.
38 ⁵	19.	"	1,37	Caub	2,60	1,94	—	1,43		Unterhalb Heimbach.
42 ⁷	19.	"	1,37	"	2,70	1,94	—			Im wilden Gefähr.
44 ¹⁻⁴	19.	"	1,37	"	2,40	1,94	—			" Cauber Wasser.
Von St. Goar bis Coblenz.										
54 ⁸	10.	Mai	2,64	Caub	3,90	3,71	—	1,43	2,50	An dem Hasenbach.
65 ⁶	10.	"	2,64	"	3,90	3,71	—			Bei Bornhofen-Camp.
77 ⁷⁻⁹	20.	Dezember	2,38	Coblenz	3,30	3,15	—	1,73		" Braubach rechts.
78 ⁶⁻⁷	20.	"	2,38	"	3,30	3,15	—			" " "
Von Coblenz bis Cöln.										
92 ⁰⁻⁵	7.	Februar	2,26	Coblenz	3,10	3,03	—	1,73	2,50	Bei Wallersheim.
94 ¹⁻⁶	3.	Oktober	2,25	"	3,40	3,02	—			Oberhalb Kesselheim.
94 ^{8-95⁰}	7.	Februar	2,26	"	3,10	3,03	—			Bei Kesselheim.
95 ²	3.	Oktober	2,25	"	3,40	3,02	—			" "
104 ⁰⁻¹	7.	Februar	2,26	"	3,10	3,03	—			Oberhalb Weißenthurm.
116 ⁵	15.	März	2,55	"	4,80	3,32	—			Bei Fornig.
116 ⁶	15.	"	2,55	"	4,90	3,32	—			" "
121 ⁷⁻⁹	15.	"	2,55	"	5,10	3,32	—			Bei Niederbreisig.
185 ⁴	15.	"	2,53	Cöln	4,20	3,53	—	1,50		Bei Cöln.
185 ⁵	15.	"	2,53	"	3,70	3,53	—			" "
185 ⁶	15.	"	2,53	"	3,90	3,53	—			" "
185 ⁷	15.	"	2,53	"	4,50	3,53	—			" "
Von Cöln bis Duisburg-Ruhrort.										
204 ⁷⁻⁸	12.	März	1,47	Cöln	3,50	2,97	—	1,50	3,00	Bei Hitdorf.
237 ⁷⁻⁸	12.	"	1,20	Düsseldorf	3,50	2,91	—	1,29		Ölganginsel.
247 ⁰⁻¹	12.	"	1,20	"	3,50	2,91	—			Am Staad.
252 ⁵	12.	"	1,20	"	3,10	2,91	—			Bei Langst.
271 ⁷⁻⁸	12.	"	0,56	D.-Ruhrort	3,10	2,65	—	0,91		Hochfelder Hafen.
Von Duisburg-Ruhrort bis zur niederländischen Grenze.										
286 ⁷⁻⁹	12.	Dezember	1,36	D.-Ruhrort	4,20	3,45	—	0,91	3,00	Bei Woltershof.
300 ³⁻⁴	12.	"	1,36	"	3,90	3,45	—			" Mehrum.
349 ⁰⁻⁵	12.	"	2,02	Emmerich	4,30	3,99	—	1,03		" Emmerich.

¹⁾ 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.

Waal.

Die weiteren Regulierungsarbeiten der Waal wurden im Berichtsjahr vollendet. Nur müssen an einigen Stellen Buhnen noch mit Steinen abgeplästert werden, wozu der Wasserstand nicht ausreicht hat.

Der im vorigen Berichtsjahr erwähnte günstige Zustand blieb erhalten.

Niederrhein und Leck.

Im Berichtsjahr fand eine Vertiefung der Fahrrinne bei Pannerden und bei Jaarsveld infolge ausgeführter Regulierungsarbeiten statt.

Merwede und Noord.

Der Zustand des Fahrwassers blieb günstig.

An der zeitweise seichtesten Stelle der oberen Merwede bei km 98,740 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,75 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 3,76 m.

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

An der zeitweise seichtesten Stelle der unteren Merwede bei km 104 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,92 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,13 m.

Baggerarbeiten wurden in der unteren Merwede nur in der oberen Mündung ausgeführt.

An der zeitweise seichtesten Stelle der Noord bei km 118,270 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 3,05 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,73 m.

Baggerarbeiten wurden hier nicht ausgeführt.

Neue Maas.

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

An der zeitweise seichtesten Stelle bei km 131,200 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 5,20 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 6,60 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	Ange-strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an-gestrebt auf	m	m	m	
Oberrhein und Waal.										
6,900	13.	Dezember	10,94	Lobith ¹⁾	4,60	4,09	—	9,85	3,00	Unterhalb Lobith.
22,850	12.	April	8,84	Nijmwegen	3,70	4,24	0,54 ²⁾	7,60	3,00	Oberhalb Nijmwegen.
40,400	4.	Oktober	6,30	Dodewaard ¹⁾	3,90	3,65	—	5,65	3,00	Bei Deest.
65,450	23.	August	3,44	St. Andries ¹⁾	3,90	3,44	—	3,00	3,00	„ Varik.
83,900	4.	Oktober	1,66	Herwijnen ¹⁾	3,60	3,29	—	1,37	3,00	„ Zuilichem.
Niederrhein und Leck.										
10,500	3.-4.	Oktober	9,85	Pannerden (0) ¹⁾	3,10	2,75	—	9,10	2,00	Bei Pannerden.
14,850	3.-4.	„	9,85	Leck	3,00	2,75	—	9,10	2,00	Unterhalb Pannerden.
21,700	3.-4.	„	8,44	Arnheim ¹⁾	2,90	2,49	—	7,95	2,00	„ Ysselmündung.
27,500	3.-4.	„	8,44	„	2,50	2,49	—	7,95	2,00	„ Arnheim.
42,100	4.	„	6,88	Lekkenster ¹⁾	2,70	2,63	—	6,25	2,00	Bei Lekskensveer.
70,300	4.	„	3,74	Wijk bij Duurstede ²⁾	2,40	2,39	—	3,35	2,00	„ Wijk bij Duurstede.
76,900	4.	„	2,33	Culemborg ¹⁾	2,35	2,08	—	2,25	2,00	„ Beusichem.

¹⁾ 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.

²⁾ Zeitliche Veruntiefung, die durch Baggerung beseitigt wurde. Im letzten Halbjahr wurde an dieser Stelle die angestrebte Tiefe dauernd überschritten.

C. Strombauten.

Für Strombauten wurden im Berichts- bzw. im Rechnungsjahr 1916 von den Uferstaaten auf dem konventionellen Rhein und den die Fortsetzung der Schifffahrtsstraßen bis Rotterdam bildenden Stromstrecken folgende Beträge verausgabt:

in Elsaß-Lothringen	242 667,— M
„ Baden	198 577,40 „
„ Bayern	111 396,— „
„ Hessen	95 627,69 „
„ Preußen	935 358,19 „
„ Niederland 388 659,57 Gulden à 1,70 M	660 721,27 „
Zusammen	2 244 347,55 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	180 503,39 M
2. von Baden	238 220,59 „
Zusammen	418 723,98 M¹⁾

Gesamtausgabe für Strombauten 2 663 071,53 M

¹⁾ 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
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke Hünigen—Rheinau	35 884	—	—	—
" Rheinau—Lauterburg	44 911	—	80 795	—
2. Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felsprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke Hünigen—Rheinau	57	—	—	—
" Rheinau—Lauterburg	13 348	—	13 405	—
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—	—	—
" Rheinau—Lauterburg	—	—	—	—
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke Hünigen—Rheinau	42 664	—	—	—
" Rheinau—Lauterburg	59 634	—	102 298	—
Summe I			196 498	—
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
1. Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—	—	—
" Rheinau—Lauterburg	—	—	—	—
2. Vervollständigung bestehender Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke Hünigen—Rheinau	29 088	—	—	—
" Rheinau—Lauterburg	10 740	—	39 828	—
3. Sonstige Kosten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
Stromstrecke Hünigen—Rheinau	6 341	—	—	—
" Rheinau—Lauterburg	—	—	6 341	—
Summe II			46 169	—
III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.				
Stromstrecke Hünigen—Straßburg	—	—	—	—
" Straßburg—Lauterburg	—	—	—	—
Summe III			—	—
Gesamtsumme I—III			242 667	—

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. S. 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 2,265 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 180 503,39 *M* betragen, sodaß der Gesamtaufwand bis 31. Dezember 1916 sich auf 7 456 203,49 *M* belief.

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

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	42 996	12		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	12 660	98		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	20 973	02	76 630	12
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	125	70		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	2 796	44		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	224	04	3 146	18
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	—	—		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	—	—		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	—	—		
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	17 204	64		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	14 137	35		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	9 990	85	41 332	84
Summe I			121 109	14

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	℔	M	℔
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
1. Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	—	—		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	—	—		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	2 087	38	2 087	38
2. Vervollständigung der Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	20 006	91		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	14	00		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	55 287	17	75 308	08
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		77 395	46
III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	—	—		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	—	—		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	72	80	72	80
	Summe III		72	80
	Gesamtsumme I—III		198 577	40

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	50 m	50 m
Erhöhung von Tiefbauten auf Normalbauhöhe	— „	— „	379 „	379 „
Regulierung und Abpflasterung von Normalbauten	— „	— „	416 „	416 „

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

Die Arbeiten der Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg, die auf der unteren Strecke von Sondernheim bis Iffezheim/Neuhäusel von der badischen Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, waren während des Berichtsjahres infolge des Krieges eingeschränkt.

Die Bauten sind auf die ganze, 45,6 km lange Teilstrecke ausgedehnt. Rechnet man einzelne noch unverbaute Lücken ab, so entsprechen die vollständig verbauten Strecken zusammen einer Stromlänge von 43,9 km. Der Talweg hat durchgehend die planmäßige Lage angenommen. Auch hat sich die nach dem Entwurf für das Regulierungswerk angestrebte Mindesttiefe, die bei dem Niedrigwasserstand von + 3,0 m am Pegel Maxau und + 1,5 m am Pegel Straßburg 2,0 m betragen soll, mit Ausnahme weniger Stellen ausgebildet; die Breite des Fahrwassers schwankt zwischen 28 und 140 m.

Mit dem Aufwand von 238 220,59 *M* im Jahr 1916 beläuft sich der Gesamtaufwand für die untere (badische) Teilstrecke von Beginn des Baues bis 31. Dezember 1916 auf 5 584 953,36 *M*.

3. In **Bayern** wurden im Berichtsjahr 1916 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>
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen			52 987	—
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten)			66	—
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.			—	—
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.			38 311	—
Summe I			91 364	—
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
1. Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Neuburg und Germersheim			8 403	—
2. Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Germersheim und Speyer			7 821	—
3. Schwellenbaggerung zur Verbesserung und Offenhaltung des Fahrwassers zwischen Neuburg und Rheinhausen			1 960	—
4. Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Speyer und Altrip			198	—
5. Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Ludwigshafen und der hessischen Grenze			1 650	—
Summe II			20 032	—
III. Aufwand für Verbakung der Schiffsfahrtsstraße				
Summe III			—	—
Gesamtsumme I—III			111 396	—

Nähere Mitteilungen liegen nicht vor.

4. In **Hessen** wurden im Etatsjahr 1916 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	ℳ	M	ℳ
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	18 772	26		
" " der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	33 006	17	51 778	43
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	—	—		
" " der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	1 041	25	1 041	25
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	10 901	81		
" " der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	25 068	95	35 970	76
Summe I			88 790	44
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
a) Von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt:				
1. Ausbau des rechten Rheinufers bei Worms, km 275,2—277,4	2 459	69		
b) Von der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung				
			2 459	69
Summe II			2 459	69
III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.				
1. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	865	90		
2. " " der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	3 511	66	4 377	56
Summe III			4 377	56
Gesamtsumme I—III			95 627	69

Hierzu ist mitzuteilen:

Für den weiteren Ausbau des rechten Rheinufers bei Worms von km 275,2 bis 277,4 wurden im Berichtsjahr 2459,69 M. ausgegeben.

Im Ginsheimer Altrhein wurde durch Baggerung auf Kosten des Staates die notwendige Fahrwassertiefe hergestellt.

5. In **Preußen** wurden im Etatsjahr 1916 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		M	℄	M	℄
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	217 463	79		
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	15 154	71		
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	—	—		
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	337 050	26	569 668	76
Summe I					569 668 76
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Erweiterung des Hochwasserprofils im Budericher Kanal	45 047	55		
2.	Neubau der Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel	300 000	—	345 047	55
Summe II					345 047 55
III. Aufwand für Verbakung der Schiffsfahrstraße.					
Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze		20 641	88	20 641	88
Summe III					20 641 88
Gesamtsumme I—III					935 358 19

Bemerkenswerte Strombauarbeiten sind im Berichtsjahr nicht ausgeführt worden.

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

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		Gulden	fls.	Gulden	fls.
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke Oberrhein	1 111	26		
	„ Waal	91 314	96		
	„ Niederrhein und Leck	44 258	45		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas	31 309	83	167 994	50
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke Oberrhein	—	—		
	„ Waal	—	—		
	„ Niederrhein und Leck	—	—		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas	14 000	—	14 000	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke Oberrhein	—	—		
	„ Waal	—	—		
	„ Niederrhein und Leck	—	—		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas	—	—		
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke Oberrhein	230	—		
	„ Waal	15 300	72		
	„ Niederrhein und Leck	9 749	55		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas	8 337	31	33 617	58
	Summe I			215 612	08
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Stromstrecke Oberrhein	—	—		
2.	„ Waal	48 260	88		
3.	„ Niederrhein und Leck	77 278	54		
4.	„ Merwede, Noord und Neue Maas	—	—	125 539	42
	Summe II			125 539	42
III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.					
1.	Stromstrecke Oberrhein	2 351	10		
2.	„ Waal	22 631	58		
3.	„ Niederrhein und Leck	10 028	50		
4.	„ Merwede, Noord und Neue Maas	12 496	88	47 508	06
	Summe III			47 508	06
	Gesamtsumme I—III			388 659	57

D. Brücken.

An den beiden Eisenbahnbrücken bei Engers und Remagen wurde mit den Gründungsarbeiten für die Pfeiler begonnen und sind diese so weit gefördert, daß voraussichtlich im Frühjahr 1917 mit der Aufstellung des eisernen Überbaues begonnen werden kann.

An der Straßenbrücke bei Wesel ist der eiserne Überbau fertiggestellt, und die Anschüttung der beiderseitigen Rampen ist begonnen worden. Voraussichtlich wird die ganze Brückenanlage bis zum Sommer 1917 fertiggestellt, sodaß die Schiffbrücke etwa Ende Juli fortfallen wird.

I. Aufwände für neue Eisenbahnbrücken bei Engers und Remagen		II. Aufwände für neue Straßenbrücke bei Wesel		III. Aufwände für neue Schiffbrücke bei Wesel	
Posten	1916	1917	1916	1917	1916
1. Aufwände für neue Eisenbahnbrücken bei Engers und Remagen	1111	411	1111	411	1111
2. Aufwände für neue Straßenbrücke bei Wesel	1111	411	1111	411	1111
3. Aufwände für neue Schiffbrücke bei Wesel	1111	411	1111	411	1111
Gesamt	3333	1233	3333	1233	3333
I. Aufwände für neue Eisenbahnbrücken bei Engers und Remagen		II. Aufwände für neue Straßenbrücke bei Wesel		III. Aufwände für neue Schiffbrücke bei Wesel	
1. Aufwände für neue Eisenbahnbrücken bei Engers und Remagen	1111	411	1111	411	1111
2. Aufwände für neue Straßenbrücke bei Wesel	1111	411	1111	411	1111
3. Aufwände für neue Schiffbrücke bei Wesel	1111	411	1111	411	1111
Gesamt	3333	1233	3333	1233	3333

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 1916 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

in Elsaß-Lothringer	198 283,— M
„ Baden	1 014 211,53 „
„ Bayern	195 128,— „
„ Hessen	156 390,63 „
„ Preußen	2 700 040,64 „
„ Niederland 1758,51 Gulden à 1,70 M =	2 989,47 „
Zusammen	4 267 043,27 M

Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt¹⁾:

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		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II			
	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ		
1. in Elsaß-Lothringen:												
Straßburg	2 121	—	—	—	2 121	—	114 294	—	81 636	—	198 051	—
Lauterburg	232	—	—	—	232	—	—	—	—	—	232	—
Summe 1	2 353	—	—	—	2 353	—	114 294	—	81 636	—	198 283	—

¹⁾ 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 Hafenaufbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenaufbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II				
	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	M	ℒ	
2. in Baden:															
Kehl	70 925	18	124 311	94	195 237	12	—	—	—	—	—	—	—	195 237	12
Karlsruhe	7 362	57	20 055	—	27 417	57	47 233	11	350 420	31	397 653	42	425 070	99	
Privathafen bei Rheinau der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Hamborn-Bruckhausen	—	—	—	—	—	—	26 661	94	15 076	30	41 738	24	41 738	24	
Rheinau	4 944	32	—	—	4 944	32	4 870	61	17 511	32	22 381	93	27 326	25	
Mannheim	128 454	94	159 218	51	287 673	45	36 228	48	937	—	37 165	48	324 838	93	
Summe 2	211 687	01	303 585	45	515 272	46	114 994	14	383 944	93	498 939	07	1 014 211	53	
3. in Bayern:															
Maximiliansau	414	—	—	—	414	—	—	—	—	—	—	—	—	414	—
Speyer	1 393	—	—	—	1 393	—	—	—	—	—	—	—	—	1 393	—
Ludwigshafen	99 510	—	93 811	—	193 321	—	—	—	—	—	—	—	—	193 321	—
Summe 3	101 317	—	93 811	—	195 128	—	—	—	—	—	—	—	—	195 128	—
4. in Hessen:															
Worms	—	—	—	—	—	—	2 367	13	23 404	40	25 771	53	25 771	53	
Gernsheim	610	36	—	—	610	36	1 773	17	—	—	1 773	17	2 383	53	
Oppenheim	2 132	84	—	—	2 132	84	—	—	10 000	—	10 000	—	12 132	84	
Ausbau d. Ausladeplatzes am Altrheinufer bei Lampertheim ¹⁾	—	—	1 145	85	1 145	85	—	—	—	—	—	—	1 145	85	
Gustavsburg ²⁾	6 500	—	2 000	—	8 500	—	—	—	—	—	—	—	8 500	—	
Mainz	—	—	—	—	—	—	59 414	57	3 686	59	63 101	16	63 101	16	
Frei-Weinheim ²⁾	7 034	46	—	—	7 034	46	—	—	—	—	—	—	7 034	46	
Bingen	2 753	93	—	—	2 753	93	33 567	33	—	—	33 567	33	36 321	26	
Summe 4	19 031	59	3 145	85	22 177	44	97 122	20	37 090	99	134 213	19	156 390	63	

¹⁾ Zu den Gesamtkosten von 10 541 M 19 ℒ leistete die Gemeinde Lampertheim für Befestigung der Zufuhr- und Ladestraßen einen Betrag von 3126 M 26 ℒ.

²⁾ Hessisches Eigentum in Verwaltung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

³⁾ Hafen und Eisenbahnladestelle.

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II	
	1. Unterhaltungs- aufwand		2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungs- aufwand		2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II		M	ℳ
	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
5. in Preußen:														
Biebrich	—	—	—	—	—	—	2 813	70	—	—	—	—	2 813	70
Schierstein	15	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	15	—
Rüdesheim	2 589	19	—	—	2 589	19	—	—	—	—	—	—	2 589	19
Oberwesel	254	65	—	—	254	65	—	—	—	—	—	—	254	65
An der Loreley	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Goar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 627	—
Oberlahnstein	1 627	—	—	—	1 627	—	—	—	—	—	—	—	1 627	—
Coblenz	—	—	—	—	—	—	57 700	—	6 000	—	63 700	—	63 700	—
Coblenz-Lützel	5 951	40	—	—	5 951	40	—	—	—	—	—	—	5 951	40
Bucht bei Brohl	896	19	—	—	896	19	—	—	—	—	—	—	896	19
Bucht b. Oberwinter	1 310	17	—	—	1 310	17	—	—	—	—	—	—	1 310	17
Bonn	—	—	—	—	—	—	4 800	—	—	—	4 800	—	4 800	—
Cöln	—	—	—	—	—	—	5 969	21	—	—	5 969	21	5 969	21
Cöln-Deutz	—	—	—	—	—	—	17 650	91	—	—	17 650	91	17 650	91
Cöln-Mülheim	2 402	95	—	—	2 402	95	6 399	25	—	—	6 399	25	8 802	20
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	37 770	62	7 671	18	45 441	80	45 441	80
Düsseldorf-Heerdt	—	—	—	—	—	—	3 942	17	270	—	4 212	17	4 212	17
Crefeld	—	—	—	—	—	—	13 564	54	170 233	33	183 797	87	183 797	87
Uerdingen	—	—	—	—	—	—	3 898	53	4 496	73	8 395	26	8 395	26
Rheinhausen	—	—	—	—	—	—	115 760	—	—	—	115 760	—	115 760	—
Duisburg	—	—	—	—	—	—	697 848	04	17 800	—	715 648	04	715 648	04
Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	1 234 730	03	69 513	39	1 304 243	42	1 304 243	42
Duisburg-Hochfeld	—	—	—	—	—	—	8 450	23	—	—	8 450	23	8 450	23
Homburg	—	—	—	—	—	—	37 000	—	—	—	37 000	—	37 000	—
Alsum ¹⁾	—	—	—	—	—	—	14 292	15	—	—	14 292	15	14 292	15
Schwegern ¹⁾	—	—	—	—	—	—	6 076	08	90 887	82	96 963	90	96 963	90
Walsum	—	—	—	—	—	—	8 098	29	—	—	8 098	29	8 098	29
Orsoy	354	20	—	—	354	20	—	—	—	—	—	—	354	20
Wesel	252	72	—	—	252	72	8 534	90	31 020	91	39 555	81	39 808	53
Emmerich	1 195	16	—	—	1 195	16	—	—	—	—	—	—	1 195	16
Summe 5	16 848	63	—	—	16 848	63	2 285 298	65	397 893	36	2 683 192	01	2 700 040	64
6. in Niederland:														
Nijmegen	—	—	—	—	—	—	59	—	—	—	59	—	59	—
Tiel	—	—	—	—	—	—	360	—	—	—	360	—	360	—
Zalt-Bommel	—	—	—	—	—	—	141	—	—	—	141	—	141	—
Arnhem	—	—	—	—	—	—	233	51	—	—	233	51	233	51
Wageningen	—	—	—	—	—	—	780	—	—	—	780	—	780	—
Culemborg	—	—	—	—	—	—	185	—	—	—	185	—	185	—
Summe 6	—	—	—	—	—	—	1 758	51	—	—	1 758	51	1 758	51

¹⁾ Für die Häfen zu Alsum und Schwegern sind die Kosten bis 31. Dezember 1916 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 Metzgerthor, der über diese Kanäle führenden Drehbrücken, für Instandsetzungen an den beiden Rheinschleusen sowie für Hilfeleistung bei der Bedienung der Drehbrücken und der beiden Rheinschleusen

2 121,— Mk

2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafengebäude

—,— „

Summe I 2 121,— Mk

II. Aufwand der Gemeinden (Stadt Straßburg).

1. Unterhaltungsaufwand:

für die gewöhnliche Unterhaltung der Hafengebäude und den Betrieb:

a) Metzgerthorhafen

69 113,— Mk

b) Sporeninselhafen

45 181,— „

Summe I 114 294,— Mk

2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) Metzgerthorhafen:

Herstellung einer Rangiervorrichtung an der bestehenden Schiebebühne

2 910,— Mk

Einbau eines zweiten Elevators im Lagerhaus II

10 000,— „

b) Sporeninselhafen:

Aufstellung der im Jahr 1914 beschafften Schiebebühne am östlichen Ufer des Handelshafens, Herstellung der hierzu erforderlichen Gleisanlagen und Kreuzungen

24 000,— „

Verlängerung des Krankabelkanals mit elektrischer Schleifleitung am östlichen Ufer des Handelshafens südlich des Lagerhauses der Rhein- und Seeschiffahrts- und Speditionsgesellschaft

2 500,— „

Herstellung von Schutzvorrichtungen an den Einladetüren der Werfthalle und des Lagerhauses der Rhein- und Seeschiffahrts- und Speditionsgesellschaft

300,— „

Einrichtung von Lüftungsröhren für den Transformatorraum im Lagerhaus der vorgenannten Gesellschaft

250,— „

Einrichtung von Sicherheitsvorrichtungen gegen Diebstahl und Beschädigung der Feuerleitungen im Lagerhaus und in der Werfthalle der vorgenannten Gesellschaft

200,— „

Überbauung der Ölrampe der Werfthalle II des städtischen Lagerhausbetriebs

4 560,— „

zu übertragen 44 720,— Mk

Übertrag	44 720,—	ℳ
Abänderung der Dachkonstruktion des Lagerhauses der Rhein- und Seeschiffahrts- und Speditions-Gesellschaft	15 936,—	„
Erweiterung der Hafenanlagen (Entwurfbearbeitung)	20 980,—	„
Summe 2	81 636,—	ℳ
Hierzu Summe I	114 294,—	„
Summe II	195 930,—	ℳ
Demnach Gesamtaufwand	198 051,—	„

2. Hafen zu Kehl.

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für Erhaltung des Fahrwassers, Unterhaltung der Ufer, Kaimauern und Dämme, für Arbeitsmaschinen und Schiffe	24 057,79	ℳ
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für die Instandhaltung der Gleise und Straßen, der Tief- und Hochbauten, Entwässerungen sowie der elektrischen und maschinellen Anlagen	46 867,39	„
Summe I	70 925,18	ℳ

II. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung be-
stehender Hafenanlagen:

seitens der Eisenbahnverwaltung für Verstärkung der Starkstromleitung, bauliche Arbeiten am Elektrizitätswerk, Beschaffung und Aufstellung eines Volltorkrans, Herrichten von Hafengelände und Lagerplätzen sowie Umbau der Hafemündung	124 311,94	ℳ
Summe II	124 311,94	ℳ
Hierzu Summe I	70 925,18	„
Gesamtaufwand	195 237,12	ℳ

3. Hafen zu Lauterburg. Durch die Wasserbauverwaltung sind für die Unterhaltung der Hafenanlage 232,— ℳ verausgabt worden.

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

4. In dem städtischen Hafen zu Karlsruhe ist der Bau des vierten Hafenbeckens weitergeführt und nahezu beendet worden. Aufgestellt wurde ein neuer Brückenkran; erweitert wurden die Gleise, die Beleuchtungs- und Kraftanlagen. Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:		
a) seitens der Eisenbahnverwaltung:		
für Gleisanlagen	7 362,57	ℳ
b) seitens der Stadt Karlsruhe:		
für die Erhaltung der Fahrwassertiefe in den Hafenbecken und im Stichkanal, für Instandhaltung der Uferbauten und Geräte	4 774,72	„
für Gleisanlagen	2 726,03	„
für Boote und Nachen des Hafenamtes	1 967,29	„
für Hochbauten	8 884,31	„
für Straßen, Wasserversorgung und Entwässerung	6 308,62	„
Instandsetzung der maschinellen u. der Betriebseinrichtungen	22 572,14	„
Summe I	54 595,68	ℳ

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

a) seitens der Eisenbahnverwaltung:

für neue Gleisanlagen, neue Brückenwagen und sonstiges, Einrichtungen des Baubetriebs

20 055,— M

b) seitens der Stadt Karlsruhe:

für Gleisanlagen 32 526,03 „
 für Erbauung des vierten Hafenbeckens¹⁾ 171 525,17 „
 für Erstellung eines Brückenkrans 133 610,29 „
 für Erweiterung der Beleuchtungsanlage 12 758,82 „

Summe II 370 475,31 M

Hierzu Summe I 54 595,68 „

Gesamtbetrag 425 070,99 M

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

Unterhaltungsaufwand 26 661,94 M

Neue Hafengebauten 15 076,30 „

zusammen 41 738,24 M

6. Im Hafen Rheinau wurden von der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft die Auffüllungsarbeiten zur Schaffung hochwasserfreier Lagerplätze am Rheinvorland fortgesetzt. Von Privaten wurden erstellt eine Hochbahn und ein elektrischer Kran.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung 2 829,09 M

b) seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle und elektrische Anlagen 2 115,23 „

zusammen aus staatlichen Mitteln 4 944,32 M

c) seitens der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft für Erhaltung der Fahrwassertiefen im östlichen Hafenbecken 376,38 „

d) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten 4 494,23 „

Summe I 9 814,93 M

II. Neue Hafengebauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) aus staatlichen Mitteln —,— M

b) seitens der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft für Auffüllung am Rheinvorland zu Gewinnung hochwasserfreier Lagerplätze 17 511,32 „

Summe II 17 511,32 M

Hierzu Summe I 9 814,93 „

Gesamtbetrag 27 326,25 M

¹⁾ Das Becken ist am 2. Mai 1917 in Betrieb genommen worden.

7. In den Mannheimer Hafenanlagen wurden aus staatlichen Mitteln an Stelle alter Dampfkrane drei neue elektrische Portalkrane errichtet.

Von Privaten wurden folgende Änderungen und Erweiterungen durchgeführt:

- a) Im Mühlauhafen kamen an Stelle elf alter Dampf- und elektrischer Krane elf neue elektrische Portalkrane sowie zwei elektrische Schiebebühnen.
 b) Im Binnenhafen wurde ein feststehender Dampfkran durch einen fahrbaren elektrischen Kran ersetzt.
 c) Im Floßhafen wurde ein fahrbarer elektrischer Kran aufgestellt.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für Erhaltung des Fahrwassers (13 794,91 M), Ausbessern der Ufer, Instandhaltung der Arbeitsmaschinen und Schiffe	28 356,33 M
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für Unterhaltung der Kai- mauern, Krangerüste und Brücken 3 190,98 M für maschinelle Anlagen und Einrichtungen 72 574,69 „	zusammen b 75 765,67 „
c) seitens der Zollverwaltung für Unterhaltung der Straßen und zolleigenen Gleise, Fahrzeuge, Müllgruben sowie für elektrische Beleuchtung und Aufeisen des Industriebafens	24 332,94 „
zusammen aus staatlichen Mitteln	128 454,94 M
d) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Unterhaltung der Ufer und Lagerplätze im Industriebafen sowie der Vorländer und Lagerplätze im Floßhafen, am Neckar und am Rhein	29 282,— M
e) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten an Ufern und Schiffahrtseinrichtungen (durch die Wasserbauverwaltung ausgeführt)	6 946,48 „
Summe d und e	36 228,48 M
Summe I	164 683,42 M

II. Neue Hafengebauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Anlagen:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle Anlagen und dazu gehörige Einrichtungen sowie drei neue elektrische Krane	159 218,51 M
b) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Ausbau und Er- weiterung des Industriebafens	937,— „
Summe II	160 155,51 M
Hierzu Summe I	164 683,42 „
Gesamtbetrag	324 838,93 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 Hafenanlage samt Straßen, Plätzen und Drehbrücken	16 018,— M
b) durch die Zollverwaltung für Unterhaltung der zollrärischen Hochbauten	10 142,— „
c) durch die Bahnverwaltung für die Unterhaltung der Lagerhäuser, Gleise, Weichen, Kranen, Wasserleitungen und Beleuchtungseinrichtungen	73 350,— „
Summe I	99 510,— M

II. Aufwand für neue Hafenbauten, 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 Umschlagseinrichtungen am Zollhafen	92 408,— M
b) durch die Zollverwaltung für die Verbesserungen der Umschlagseinrichtungen an den Lagerhallen im Zollhof und Zollhafen	13,— „
c) durch die Eisenbahnverwaltung für Aufstellung eines freistehenden elektrischen Kranens	1 390,— „
Summe II	93 811,— M

9. Hafen zu Worms. Städtischer Handelshafen: Für die Unterhaltung des Hafens wurden 2 367,13 M und für die Erweiterung der Gleis- und Beleuchtungsanlage im Verschiebebahnhof 23 404,40 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.

11. Hafen zu Oppenheim. Der angegebene staatliche Aufwand ist durch Ausbaggerung der Hafeneinfahrt entstanden.

Eine Privatfirma hat für ihre im Hafengebiet errichtete Verladestelle für Kalksteine rund 10 000 M aufgewendet.

12. Hafen zu Gustavsburg. Für die Unterhaltung des Eisenbahnhafens, der Eigentum des hessischen Staates ist und unter Verwaltung der Königl. Preuß. und Großh. Hess. Eisenbahndirektion Mainz steht, wurden von der Gemeinschaftsverwaltung 6500 M aufgewendet. Durch Verstärkung eines bestehenden Krangerüsts sind 2000 M Kosten entstanden.

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

I. Für Unterhaltung:

a) Ufer und Straßen	2 276,80 M
b) Drehbrücken	10 961,11 „
c) Baggerungen	20 295,98 „
d) Maschinelle Einrichtungen	6 284,84 „
e) Lokomotiven und Bagger	1 683,66 „
f) Gebäude	1 873,32 „
g) Revisions- und Lagerhallen	1 123,34 „
h) Petroleum-, Sprit- und Benzinlager	215,96 „
i) Hafensbahn	14 699,56 „
Summe I	59 414,57 M

II. Für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) Ufer und Straßen	583,20 M
b) Hafensbahn	3 103,39 „
Summe II	3 686,59 M

14. Hafen und Eisenbahnladestelle zu Frei-Weinheim. Für den Hafen sind für Unterhaltungsarbeiten staatlicherseits 7034,46 M aufgewendet worden.

15. Hafen zu Bingen:

- a) Staatlicher Sicherheitshafen. Zur Offenhaltung der Einfahrt durch Baggerung und Räumung wurden 2753,93 M aufgewendet.
- b) Im städtischen Hafengebiet sind für Unterhaltung 33 567,33 M Kosten entstanden, während für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterungen solche nicht aufgewendet wurden.

16. An der städtischen Werftanlage zu Biebrich sind im Jahr 1916 nur kleinere Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden.

17/24. In dem eisenbahnstaatlichen Hafen zu Bingerbrück sowie in den stromstaatlichen Sicherheitshäfen zu Schierstein, zu Rüdesheim, 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 1916 fortgesetzt. Weitere Arbeiten wurden nicht ausgeführt.

26/28. In der stromstaatlichen Brohler Hafenbucht, im stromstaatlichen Sicherheitshafen zu Oberwinter und an den städtischen Werftanlagen zu Bonn sind bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht zur Ausführung gekommen.

29¹⁾. In den städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Cöln-Mülheim a. Rh. wurden die Unterhaltungsarbeiten infolge des Krieges aufs äußerste beschränkt. Das Böschungspflaster am Stammheimer Ufer wurde einer eingehenden Ausbesserung unterzogen. Neubauten wurden nicht ausgeführt.

¹⁾ 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 stromstaatlichen 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, abgesehen von Ausbaggerungen im Bergerhafen und in der Hafeneinfahrt, bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten außer den laufenden Instandhaltungen nicht ausgeführt.
33. Im Crefelder Rheinhafen sind im Jahr 1916 bemerkenswerte 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 sind im Jahr 1916 weder Neubau- noch Unterhaltungsarbeiten zur Ausführung gebracht worden.
36. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind im Berichtsjahr mit Rücksicht auf den Krieg nur die notwendigsten Unterhaltungsarbeiten zur Ausführung gelangt. Die geplanten Neubauten mußten vorläufig weiter zurückgestellt werden.
37. Im eisenbahnstaatlichen 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 bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht zur Ausführung gebracht.
39. Im Hafen Alsum der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ wurden Neubauten nicht ausgeführt; dagegen fanden umfangreiche Instandsetzungsarbeiten an der Uferbefestigung, Bohlwand und Böschungspflaster statt, auch wurden die erforderlichen Ausbesserungen an den Kränen vorgenommen.
40. Im Hafen Schwelgern der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ wurde für den Betrieb ein neuer Löffelbagger beschafft. Ferner wurde die Reparaturwerkstatt durch Anschaffung von Werkzeugen und Maschinen weiter ausgebaut. Für die Unterbringung der Arbeiter wurde ein Aufenthaltsraum und ein Speisesaal errichtet. Ferner fanden kleinere Erweiterungen der Gleisanlage statt.
Die Unterhaltungsarbeiten waren die üblichen.
41. In dem Hafen zu Walsum des Aktienvereins für Bergbau- und Hüttenbetrieb „Gutehoffnungshütte“ wurden im Jahr 1916 bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt.
- 42/44. In den stromstaatlichen Sicherheitshäfen zu Orsoy, Wesel und Emmerich wurden bemerkenswerte 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) Gleiserweiterungen.

Anhang¹⁾.

Die Rheinschiffahrt war in der Zeit vom 29./31. Januar bis 21. Februar 1917 eingestellt.
In den nachbezeichneten Häfen haben während des Winters 1916/17 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) Metzgerter	—	—	—	—	7,42
	b) Sporeninsel	—	—	—	—	31,27
2	Kehl	2	—	5	7	47,40
3	Lauterburg	—	—	—	—	4,60
4	Karlsruhe	2	37	—	39	45,65
5	Maximiliansau	—	7	4	11	2,80
6	Germersheim	3	9	10	22	1,80
7	Speyer	1	5	3	9	3,45 ²⁾
8	Rheinau	2	17	1	20	36,00
9	Mannheim	74	198	44	316	175,50
10	Ludwigshafen	7	42	—	49	29,40
11	Worms: a) staatlicher Hafen	1	1	2	4	0,96
	b) städtischer Handelshafen	—	14	—	14	3,30
	c) städtischer Floßhafen	—	6	3	9	4,40
12	Gernsheim: a) Handelshafen	4	12	2	18	4,00
	b) Floßhafen	—	—	—	—	1,20
13	Oppenheim	—	2	5	7	3,05
14	Goldgrund	—	—	—	—	1,17
15	Gustavsburg	—	—	—	—	8,75
16	Mainz	29	196	76	301	52,25
17	Frankfurt a. M.: a) Westhafen	3	—	2	5	4,28
	b) Osthafen	11	64	6	81	17,17
18	Offenbach a. M.	—	6	11	17	4,93
19	Schierstein (Floßhafen)	7	27	2	36	27,10
20	Rüdesheim	1	1	1	3	4,37
21	Bingen	2	8	6	16	10,27
22	Bingerbrück	4	—	2	6	1,40
23	Oberwesel	6	4	12	22	2,68
24	St. Goarshausen	5	9	7	21	6,05
25	St. Goar	2	1	10	13	2,43
26	Oberlahnstein	5	17	—	22	5,00
27	Coblenz (Moselhafen)	16	11	78	105	16,50
28	Brohl (Hafenbucht)	1	5	20	26	5,05
29	Oberwinter	10	16	26	52	7,20
30	Cöln (Rheinanhafen)	22	46	21	89	4,90
31	Cöln-Deutz (Industriehafen)	14	57	56	127	9,25
32	Cöln-Mülheim a. Rh.	28	60	30	118	12,73
33	Düsseldorf	28	73	53	154	40,00
34	Crefeld	—	43	4	47	19,80
35	Neuß	2	27	2	31	22,50
36	Rheinhausen	2	21	—	23	5,95

¹⁾ Auch die Häfen des kanalisiertes Mains sind hier aufgeführt.

²⁾ 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
37	Duisburg	226	908	63	1197	185,50
38	Homberg	2	3	1	6	2,76
39	Rheinpreußen (Homberg)	—	34	—	34	7,80
40	Alsum	—	—	—	—	1,00
41	Schwelgern	5	39	1	45	12,36
42	Walsum	—	4	—	4	7,62 ¹⁾
43	Orsoy	5	—	20	25	1,14
44	Wesel (alter und neuer Hafen)	—	—	6	6	7,28
45	Emmerich	14	25	12	51	4,80
46	Nijmwegen	17	57	33	107	3,78
47	Tiel	7	45	4	56	5,82
48	Zalt-Bommel	8	3	44	55	2,21
49	Malburgen (Arnheim)	8	60	11	79	5,50
50	Arnheim	8	11	10	29	0,90
51	Wageningen	1	8	3	12	0,80
52	Culemborg	6	16	—	22	0,50
53	Vianen	3	21	7	31	3,80
54	Vreeswijk	12	9	—	21	1,00
55	Schoonhoven	6	5	1	12	0,25
56	Gorinchem	17	83	9	109	8,00
57	Werkendam	25	3	—	28	0,53
58	Steenenhoek	1	3	—	4	1,00
59	Dordrecht	39	108	12	159	36,00
60	Alblasserdam	3	4	—	7	1,00

¹⁾ Hafenbecken I . . . 4,25 ha

„ II . . . 3,37 „

Summe 7,62 ha

B. Lotsen- und Wahrschauerstationen.

1. In Elsaß-Lothringen wurde im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent erteilt.

Im ganzen sind zurzeit 11 Schiffssteuerleute vorhanden, und zwar 4 für Segelschiffe und 7 für Dampfschiffe und Segelschiffe; davon wohnen 7 in Lauterburg, 2 in Wanzenu und 2 in Straßburg-Ruprechtsau.

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

2. In Baden wurden im Berichtsjahr keine Steuermannspatente erteilt.

Im ganzen sind 31 Steuerleute vorhanden, gegen 34 im Vorjahr.

Davon wohnen in:

Freistett	1	Rheinsheim	1
Greffern	4	Mannheim	23
Maxau	2		

3. In Bayern wurde im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent zur Führung von Dampfschiffen auf der Rheinstrecke Straßburg—Mannheim erweitert; 2 Steuerleute üben ihren Beruf nicht mehr aus.

Im ganzen sind 25 Steuerleute vorhanden, gegen 27 im Vorjahr.

Davon wohnen in:

Neuburg	15	Leimersheim	5
Neulauterburg	1	Sondernheim	1
Maximiliansau	2	Speyer	1

4. In Hessen betrug am Jahresschluß 1916 die Zahl der Schiffssteuerleute 111, demnach 2 Steuerleute weniger als im Vorjahr. Durch Tod sind abgegangen 3 Steuerleute, und zwar für die Strecke Bingen—Mainz, während 1 Steuermann für die Strecke Mainz—Bingen hinzugekommen ist.

5. In Preußen ist im Berichtsjahr 1 Lotsen-Konzession durch Tod erloschen, und zwar bei der Lotsen-Station St. Goar.

Neu erteilt wurde 1 Lotsen-Konzession für die Station St. Goar.

Bei den Wahrschauer-Stationen sind Veränderungen oder Neueinrichtungen im Jahr 1916 nicht vorgenommen worden.

6. In Niederland sind Änderungen im Zustand des Bakenwesens nicht eingetreten. Die Zahl der Bakenmeister wurde auf Oberrhein und Waal bis auf 7 eingeschränkt.

Das in Millingen stationierte Dampfboot für Baken- und Polizeidienst wurde zur Verfügung der Bakenmeister auf dem Leck gestellt und deshalb in Vreeswijk stationiert.

Wahrschauer zur Überwachung der Schifffahrt wurden nicht aufgestellt.

C. Schifferschulen.

1. Baden. In den drei badischen Schifferschulen konnte im Winter 1916/17 kein Unterricht erteilt werden, da wegen des Krieges die Anmeldung der Schüler in zu geringer Zahl erfolgte.

2. Bayern. An der Schifferschule zu Miltenberg begann der Unterricht am 8. Januar 1917. Angemeldet waren 8 Schüler, darunter 3 kriegsbeschädigte Schiffer. Von letzteren erkrankten jedoch 2, sodaß nur 6 Schüler zum Unterricht erschienen, und zwar je 3 in der Unter- und Oberstufe. Die militärpflichtigen Schiffer sind zum Heeresdienst einberufen und die jüngeren Schiffer müssen deren Stellen versehen, wodurch dieselben vielfach am Besuch der Schule verhindert sind.

Der Unterricht wurde in den beiden Monaten Januar und Februar nach dem aufgestellten Lehrplan in ununterbrochener Reihenfolge durchgeführt, auch wurden die Aufsichtsstunden regelmäßig und pünktlich besucht. Unterrichtet wurde von 4 Lehrern. Den Schülern war, wie alljährig, Gelegenheit geboten, den selbstschreibenden Pegel an der Mainbrücke, die Dampfkesselanlage im städtischen Schlachthof und den Sauggasbetrieb im städtischen Elektrizitätswerk genau kennen zu lernen. Die vorhandenen Lehrmittel, physikalischen Apparate und Modelle der Schule wurden beim Unterricht fleißig benutzt. Der Schwimmunterricht im städtischen Winterschwimmbad wurde unter Leitung des städtischen Bademeisters und Schwimmlehrers ebenfalls lehrplanmäßig durchgeführt. Am 28. Februar 1917 wurde die Schlußprüfung durch den Königl. Prüfungskommissär vorgenommen, deren Ergebnis als sehr gut zu bezeichnen ist. Nach der Prüfung erfolgte am 28. Februar der Schluß der Schule.

3. Hessen. An der Schifferschule zu Neckarsteinach wurde auch im Winter 1916/17 kein Unterricht abgehalten, weil die junge Schiffsmannschaft während des Krieges von ihren Schiffen nicht abkommen konnte.

4. In Preußen blieben die beiden preußischen Schiffferschulen am Rhein, zu Coblenz und Duisburg-Ruhrort, auf Anordnung des Königlichen Staatskommissars für die Rheinschifferschulen im Einvernehmen mit dem Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz wie im Vorjahr 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	
1916/1917	Der Unterricht fiel wegen des Krieges im Berichtsjahr aus.						
1915/1916	„	„	„	„	„	„	
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 Schiffferschule in Rotterdam eröffnete den Winterkursus 1916/17 am 3. Januar 1917 mit 2 Schülern in der Unterstufe und 5 Schülern in der Oberstufe. Der Unterricht umfaßte 120 Stunden und endete am 28. Februar 1917.

Bei der hierbei stattgehabten Schlußprüfung wurde den 5 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
1916/1917	2	5	7
1915/1916	11	4	15
1914/1915	12	3	15
1913/1914	8	6	14
1912/1913	9	7	16

D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis.

(Eisbrecherschiffe usw.)

1. Elsaß-Lothringen.

Künstliche Beseitigung von Eis wurde nicht erforderlich.

2. Baden.

Zur künstlichen Beseitigung von Eis im offenen Rhein lag im Berichtsjahr kein Anlaß vor; auch in den Häfen war ein Aufbrechen der Eisdecke nicht erforderlich.

3. Bayern.

Zur künstlichen Beseitigung von Eis lag kein Anlaß vor.

4. Hessen.

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

5. Preußen.

Für den Winter 1916/17 wurden am 10. Dezember 1916 durch den Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz die Einrichtungen für etwaigen Eiswachtendienst 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.

Der Winter 1916/17 war ein sehr strenger. Infolgedessen kam es von der niederländischen Grenze ab, Stromstation km 360 bei Lobith, aufwärts bis km 318 oberhalb Xanten in der Zeit zwischen dem 7. und 20. Februar 1917 zum Eisstand. — In der Stromstrecke Kammereck—Betteck—Loreley, Stromstation km 50,9 bis 52,1, war infolge starker Saumeisbildung die Gefahr des Eisstandes sehr groß, sodaß in der Zeit vom 7. bis 15. Februar 1917 durch Pioniere Sprengungen der Eisränder vorgenommen werden mußten. Die Sprengungen hatten Erfolg, sodaß es hier zum Eisstand nicht kam. Das festgesetzte Eis an der niederländischen Grenze war nach milderer Witterung bis zum 20. Februar unschädlich abgetrieben. Der regelrechte Eiswachtendienst brauchte nicht in Tätigkeit zu treten.

6. Niederland.

Veranlassung zur künstlichen Beseitigung von Eis war nicht gegeben.

Mannheim	1	1	1
Koblenz	1	1	1
Loreley	1	1	1
Betteck	1	1	1
Kammereck	1	1	1
Xanten	1	1	1
Lobith	1	1	1
niederländische Grenze	1	1	1
Gesamt	7	7	7

III. Schifffahrts- und Floß-Polizei.

A. Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten:

1916			1915			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.						
—	2	—	—	3	—	1 Patent für die Strecke: Straßburg—Rotterdam. 1 Notpatent für die Strecke: Straßburg bis zur niederländischen Grenze.
—	2 ¹⁾	—	—	3 ²⁾	—	¹⁾ Darunter 1 Notpatent. ²⁾ Notpatente.
2. In Baden.						
—	1	—	—	—	—	Straßburg—Meer.
—	2	—	—	—	—	Karlsruhe—Meer.
1	1	—	—	—	—	Mannheim—Ruhrort.
2	4	—	—	—	—	Mannheim—Meer.
1	—	—	—	—	—	Erweitert wurden:
—	1	—	—	—	—	Lauterburg—Coblenz.
—	1	—	—	—	—	Karlsruhe—Mannheim.
—	1	—	—	—	—	Ruhrort—Meer.
4	10	—	—	19	—	
3. In Bayern.						
2	1	—	—	—	—	Straßburg—Meer.
—	—	1	—	—	—	Lauterburg—Worms.
—	1	—	—	—	—	Lauterburg—Ruhrort.
—	1	—	—	—	—	Karlsruhe—Meer.
—	1	—	—	—	—	Maximiliansau—Mainz.
—	1	—	—	—	—	Speyer—See.
—	1	—	—	—	—	Mannheim—Meer.
—	—	—	—	6	2	
2	6	1	—	6	2	
4. In Hessen.						
—	2	—	—	—	—	Straßburg—Meer.
—	1	—	—	—	—	Straßburg—Rotterdam und Neckar von Lauffen bis Mannheim.
—	5	—	—	—	—	Straßburg—Rotterdam.
—	2	—	—	—	—	Straßburg—Walsum.
—	1	—	—	—	—	Karlsruhe—Rotterdam.
—	1	—	—	—	—	Plittersdorf—Cöln u. Neckar von Lauffen—Mannheim.
1	—	—	—	—	—	Mannheim—Meer.
1	12	—	—	—	—	zu übertragen

1916			1915			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	12	—				
1	—	—				Mannheim—Rotterdam.
—	1	—				Mannheim—Duisburg-Ruhrort.
—	2	—				Erweitert wurden:
			3	18	—	Straßburg—Rotterdam.
2	15	—	3	18	—	
5. In Preußen.						
5	22	1				Straßburg—Meer.
—	1	—				Straßburg—Meer und kanalisierter Main.
—	1	1				Straßburg—Meer und Main von Offenbach abwärts.
—	9	—				Straßburg—Meer und Main von Frankfurt abwärts.
—	2	—				Straßburg—Meer, Main von Frankfurt abwärts und Mosel von Remich abwärts.
—	1	—				Straßburg—Meer und preußische Mosel und Saar.
1	1	—				Straßburg—Meer und preußische Nebenflüsse.
—	4	—				Straßburg—Rotterdam.
1	—	—				Straßburg—holländische Grenze.
—	—	1				Straßburg—Duisburg-Ruhrort und Main von Frankfurt abwärts.
—	1	—				Lauterburg—Rotterdam u. Main von Offenbach abwärts.
—	1	—				Karlsruhe—Meer und Main von Frankfurt abwärts.
—	1	—				Karlsruhe—Rotterdam.
2	1	—				Mannheim—Meer.
—	1	—				Mannheim—Meer und kanalisierter Main.
5	1	—				Mannheim—Rotterdam.
1						Erweitert wurden:
1						1 Straßburg—Meer.
			17	34	2	1 Straßburg—Meer u. Main von Frankfurt abwärts.
16	47	3	17	34	2	
6. In Niederland.						
1	—	—				Duisburg—Meer.
1	—	—				Ruhrort—Meer.
10	—	—				Cöln—Meer.
1	—	—				Coblenz—Meer.
2	—	—				St. Goar—Meer.
22	—	—				Mannheim—Meer.
2	—	—				Straßburg—Meer.
—	1	—				Duisburg—Meer.
—	7	—				Coblenz—Meer.
—	24	—				Cöln—Meer.
—	1	—				Karlsruhe—Meer.
—	2	—				Mainz—Meer.
—	149	—				Mannheim—Meer.
—	2	—				Neuß—Meer.
—	62	—				Straßburg—Meer.
1	—	—				Erweitert wurden:
5	—	—				St. Goar—Meer.
1	—	—				Mannheim—Meer.
—	1	—				Straßburg—Meer.
—	15	—				Lauterburg—Meer.
—	20	—				Mannheim—Meer.
			46	371	—	Straßburg—Meer.
46	284	—	46	371	—	

1916			1915			Rheinuferstaaten	
Zur Führung von							
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen		
Wiederholung.							
—	2	—	—	3	—	Elsaß-Lothringen.	
4	10	—	—	19	—	Baden.	
2	6	1	—	6	2	Bayern.	
2	15	—	3	18	—	Hessen.	
16	47	3	17	34	2	Preußen.	
46	284	—	46	371	—	Niederland.	
70	364	4	66	451	4		
438			521				

In Niederland wurden 3 belgische Schiffer (gegen 1 in 1915) durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Artikels 18 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zur Führung auf dem Rhein zugelassen, und zwar 1 bis Coblenz, 1 bis Cöln und 1 bis Mannheim.

B. Schiffseichungen.

Die Anzahl und Größe der im Jahr 1916 zur Eichung gebrachten Schiffe, verglichen mit dem Vorjahr, war folgende:

Eichamt	Anzahl		Tragfähigkeit in Tonnen	
	1916	1915	1916	1915
Speyer	1	2	334	1 743
Mannheim	1	3	849	1 509
Mainz	7	8	9 242	8 103
Coblenz	2	2	380	639
Cöln	3	6	3 298	6 408
Duisburg	19	21	20 033	22 522
Duisburg-Ruhrort	29	33	20 848	23 776
Zusammen	62	75	54 984	64 700

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist in Deutschland demnach von 862 t auf 887 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 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	2	532	—	—	2	532	
Speyer	1	334	—	—	1	334	
Mannheim	3	1 103	12	5 347	15	6 450	
Mainz	6	8 531	3	2 167	9	10 698	
Frankfurt a. M.	1	852	2	230	3	1 082	
Biebrich	—	—	—	—	—	—	
Niederlahnstein	—	—	—	—	—	—	
Coblenz	2	380	—	—	2	380	
Cöln	2	2 751	1	546	3	3 297	
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	
Duisburg	13	16 245	7	4 641	20	20 886	
Duisburg-Ruhrort	18	12 948	19	15 887	37	28 835	
Dordrecht	12	5 590	11	3 704	23	9 294	
Rotterdam	169	81 843	12	9 954	181	91 797	
Amsterdam	13	5 852	2	711	15	6 063	
Zusammen	242	136 461	69	43 187	311	179 648	
1915	108	60 527	54	43 959	162	104 486	
Mithin 1916	{ mehr	134	75 934	15	—	149	75 162
{ weniger	—	—	—	772	—	—	

2. Dampfschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen		
	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	
Straßburg	—	—	—	—	—	—	
Speyer	—	—	—	—	—	—	
Mannheim	—	—	1	125	1	125	
Mainz	—	—	—	—	—	—	
Frankfurt a. M.	—	—	—	—	—	—	
Biebrich	—	—	—	—	—	—	
Niederlahnstein	—	—	—	—	—	—	
Coblenz	1	75	—	—	1	75	
Cöln	1	750	—	—	1	750	
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	
Duisburg	29	3 928	2	970	31	4 898	
Duisburg-Ruhrort	16	3 080	—	—	16	3 080	
Dordrecht	1	140	6	915	7	1 055	
Rotterdam	22 ¹⁾	5 226	2	400	24	5 626	
Amsterdam	1 ²⁾	70	—	—	1	70	
Zusammen	71	13 269	11	2 410	82	15 679	
1915	60	13 745	10	2 858	70	16 603	
Mithin 1916	{ mehr	11	—	1	—	12	—
{ weniger	—	476	—	448	—	924	

¹⁾ Darunter 3 Motorschiffe von 106 P. S. ²⁾ 1 Motorschiff.

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	
	1916	1915	1916	1915
Mannheim: a) vom Oberrhein gekommene und unmittelbar durchgegangene Flöße	—	—	—	—
b) sonstige auf dem Rhein und Neckar angekommene, im Floßhafen umgebaute Flöße	136	59	29 869	12 624
c) vom Neckar nach dem Rhein zu Tal durchgegangene Flöße	23	7	5 040	1 518
Mainz	128	139	135 027	118 902
Schierstein	36	41	43 563	45 319
Rüdesheim	2	—	1 634	—
Oberwesel	—	—	—	—
Wesel	—	—	—	—
Zusammen	325	246	215 133	178 363

Gegen das Vorjahr wurden sonach 79 Flöße mehr untersucht mit 36 770 Tonnen Gewicht mehr.

D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1916.

1. Rheinschiffahrtsgerichte¹⁾.

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	
	überjährige	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission ²⁾	überjährige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- strafte Personen	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission ²⁾
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
A. In Deutschland.																
I. Gerichte I. Instanz.																
Schiltigheim	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Straßburg	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kehl	7	—	1 ³⁾	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karlsruhe	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippsburg	1 ⁴⁾	2 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rastatt	3 ⁶⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim	7	10	6	1	1	3	—	1	1	—	1	1	1	—	—	—
Schwetzingen	1	2	2	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kandel	1	—	1	—	—	1 ⁷⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	9 ⁸⁾	—	2 ⁹⁾	—	—	1	—	—	3	1	1	—	2	—	—	—
Speyer	2	2	—	—	2 ¹⁰⁾	—	—	—	3	—	3	—	3	—	—	—
Germersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	3 ¹¹⁾	—	2	—	2	—	—	—
Mainz	8	4	1	—	4	1	—	5	9	4	9	1	12	4	—	—
Rüdesheim	4	9	1	—	—	—	—	6	2	4	—	2	—	5	—	—
St. Goarshausen	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen	53	32	16	1	9	9	—	12	21	9	16	4	20	9	—	—

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 ¹⁾	überjähri- ge	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- straf- ten	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission ²⁾
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Übertrag	53	32	16	1	9	9	—	12	21	9	16	4	20	9	—	—
St. Goar	9	5	4	—	—	2	2	—	1	1	—	—	—	1	—	—
Boppard	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coblenz	4	2	3	—	—	2	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—
Ehrenbreitstein	—	1 ¹⁰⁾	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuwied	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andernach	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sinzig	5	1	4	—	—	3	—	—	3	3	—	—	—	3	—	—
Königswinter	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—
Bonn	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln	11	5	5	1	—	1	2	1	1	2	—	—	1	1	—	—
Cöln-Mülheim a. Rh.	2	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	1	—	—	—	—
Neuß	2	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Düsseldorf	—	9	4	1	—	—	—	5	2	1	—	5	1	—	—	—
Crefeld	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—
Uerdingen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duisburg	6	7	4	3	—	2	—	—	3	1	—	—	1	—	—	—
Duisburg-Ruhrort	45	27	12	2	—	10	1	—	15	5	2	8 ¹¹⁾	6	1	—	—
Rheinberg	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wesel	7	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xanten	3	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Emmerich	21	4	4	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1916 zusammen	176	101	60	9	11	31	6	20	50	26	18	19	30	17	—	—
gegen 1915	204	86	49	15	18	23	5	65	46	19	37	31	48	9	4	—
Mithin 1916	—	15	11	—	—	8	1	—	4	7	—	—	—	8	—	—
(mehr)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(weniger)	28	—	—	6	7	—	—	45	—	—	19	12	18	—	4	—
II. Berufungsgerichte¹⁴⁾ (Obergerichte).																
Landg. Frankenthal	1 ¹⁵⁾	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mannheim	2	6	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mainz	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberlandesger. Cöln	72	36	12	—	4	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
1916 zusammen	76	45	16	1	4	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
gegen 1915	44	34	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mithin 1916	32	11	—	1	4	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
(mehr)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(weniger)	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Siehe auch Verzeichnis der Rheinschiffahrtsgerichte Seite 54. ²⁾ Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission ist auch aus Abschnitt XII zu ersehen. ³⁾ Urteil erging gegen 2 Beklagte; gegen weitere 2 Beklagte noch im Lauf. ⁴⁾ Verfahren wurde ausgesetzt. ⁵⁾ Beide Sachen an Amtsgericht Speyer als Rheinschiffahrtsgericht verwiesen. ⁶⁾ Zwei Sachen an Landgericht Mannheim verwiesen; eine Sache ruht. ⁷⁾ Bei Landgericht Frankenthal. ⁸⁾ Zwei Sachen im Register gelöscht, weil über ein Jahr ruhend. ⁹⁾ Durch eines der Urteile wurden 2 vorher verbundene Sachen erledigt. ¹⁰⁾ Erledigt gemäß § 146 I 2 b der Gesch.-Anw. für die Gerichtsschreibereien in Zivilsachen. ¹¹⁾ Eine Sache blieb unerledigt. ¹²⁾ Beweissicherung. ¹³⁾ Acht Sachen mit den in Spalte 11 und 12 verbunden zur gemeinsamen Erledigung. ¹⁴⁾ Die Spalten 7, 8, 12, 16 u. 17 finden bei den Berufungsgerichten keine Anwendung. ¹⁵⁾ Akten an Vorinstanz zurückgesandt.

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 ¹⁾	überjähri- ge	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- strafen Personen	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission ¹⁾
			9														10	11	12	13	14	15	16	17
B. In Niederland.																
I. Gerichte I. Instanz.																
a) Kantongerichte:																
Arnhem	—	—	—	—	—	—	—	1	22	23	—	—	23	—	—	—
Elst	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	2	1	—	—
Schoonhoven	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Nijmegen	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	—	—	8	—	—	—
Druten	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	9	—	—	—
Zalt-Bommel	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—	6	—	—	—
Geldermalsen	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18	—	—	18	—	—	—
Gorinchem	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—	6	—	—	—
Sliedrecht	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Ridderkerk	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Utrecht	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	1	—	—	—
b) Tribunale:																
Arnhem	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Utrecht	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiel	2	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dordrecht	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1916 zusammen	6	7	4	—	—	—	—	2	78	79	—	—	78	1	—	—
gegen 1915	13	1	8	—	—	—	—	—	42	41	—	—	41	—	—	—
Mithin 1916 ^{mehr}	—	6	—	—	—	—	—	2	36	38	—	—	37	1	—	—
^{weniger}	7	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Berufungsgerichte²⁾ (Obergerichte).																
a) Tribunale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Gerichtshöfe:																
Arnhem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1916 zusammen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
gegen 1915	3	2	2	1	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Mithin 1916 ^{mehr}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
^{weniger}	3	2	2	1	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—

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

²⁾ Die Spalte 12 findet in Niederland keine Anwendung.

³⁾ Die Spalten 7, 8, 12, 16 u. 17 finden bei den Berufungsgerichten keine Anwendung. In zweiter Instanz entscheiden die Tribunale bei Berufung gegen Urteile der Kantongerichte, die Gerichtshöfe gegen erstinstanzliche Urteile der Tribunale.

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	—	—	—	—
„ Karlsruhe	—	5	5	5
Wasserbauamt zu Bingerbrück	3	6	6	6
„ I zu Coblenz	—	20	7	4
„ „ Cöln	3	29	22	26
„ I „ Düsseldorf	1	4	2	1
„ „ Wesel	—	1	1	1
1916 zusammen	7	65	43	43
gegen 1915	64	46	65	65
Mithin 1916	—	19	—	—
| mehr	—	—	—	—
| weniger	57	—	22	22

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	22	22	44	—
2	Lauterburg	25	18	44	—
Baden:					
1	Kehl	54	54	70	—
2	Karlsruhe	60	57	67	5 (darunt. 3 Holländ. m. Reisep.)
3	Rheinau	203	203	387	—
4	Mannheim	634	617	857	—
Bei der Fahrt im offenen Strom und an verschiedenen Landstellen:					
5	Rheinbaubezirk Offenburg	—	—	—	—
6	„ Karlsruhe	3	3	4	—
7	„ Mannheim	17	17	38	—

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	3	3	4	—
2	Speyer	18	18	26	—
3	Ludwigshafen	163	126	172	—
4	Frankenthaler Kanal	—	—	—	—
Außerdem fanden im freien Strom folgende Revisionen statt:					
5	Flußbaubezirk Maximiliansau	3	3	6	—
6	" Sondernheim	4	3	7	—
7	" Germersheim	13	13	26	—
8	" Speyer	4	4	5	—
9	" Ludwigshafen	5	5	5	—
10	" Frankenthal	6	6	9	—
Hessen:					
1	Weisenau (offener Strom)	3	3	3	2 (1 besaß Schifferpatent)
2	Gustavsburg	5	5	12	—
3	Mainz (Reede)	5	5	14	—
4	Mainz (offener Strom)	8	8	20	—
5	Kreuzer Ort (Ladestelle)	3	2	1	—
6	Amöneburg (Ladestelle)	5	5	5	3 (1 besaß Schifferpatent)
Preußen:					
1	Biebrich	49	47	75	—
2	Schierstein	4	4	8	—
3	Rüdesheim	22	22	39	—
4	Offener Strom zwischen Biebrich und Rüdesheim	283	252	840	18 (besaßen Schifferpatente)
5	Coblenz	34	29	101	—
6	Cöln	238	178	469	7
7	Neuß	65	59	42	—
8	Düsseldorf	38	38	108	—
9	Uerdingen	31	27	12	—
10	Duisburg	956	731	764	7
11	Duisburg-Ruhrort	1698	931	1496	—
12	Duisburg-Hochfeld	95	73	106	—
13	Wesel	21	12	20	—
14	Emmerich	95	50	45	7

Hinsichtlich der Zeit der Revisionen wird das Folgende mitgeteilt:

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

F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Zusammenstellung

über die im Lauf des Jahres 1916 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 befundene Betriebe	c. bemängelte Betriebe	d. kleinere, als bald behobene Unregelmäßigkeiten	e. Straf anzeigen wurden erhoben	
Elsaß-Lothringen: Wasserbaubezirk Straßburg-Rhein	4 Dammeister	—	—	—	—	—	
Baden: Rheinbauinspektion Offenburg	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauinspektion Karlsruhe	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister, ab Juli 1916 1 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauinspektion Mannheim	1 Dienstvorstand, 1 Oberbausekretär, 1 Dammeister	4	4	—	—	—	
Bayern: Speyer	1 Bauamtman, 1 Kesselrevisor, 1 Dammeister	7	7	—	—	—	
Hessen: Wasserbauamt Worms	1 Wasserbauinspektor, 1 Wasserbauassessor, 3 Dammeister	15	13	2 ¹⁾	2 ¹⁾	—	1) In beiden Fällen war ein Wasserstandshahn undicht und außer Betrieb und außerdem in einem Fall der Proberbahn am Kessel verstopft. Die Schiffsführer erklärten, nach Ankunft im Bestimmungshafen die Mängel beseitigen zu lassen.
Wasserbauamt Mainz	1 Wasserbauinspektor, 1 Wasserbauassessor, 3 Dammeister, 1 Baggermeister	9	9	—	—	—	
Preußen: Wasserbauamt Bingerbrück km 0 bis 48,5	1 Baurat, 1 Strommeister	245	245	—	—	—	
Wasserbauamt I Coblenz km 48,5 bis 112	1 Baurat, 2 Strommeister	224	213	11	11	—	
Wasserbauamt Cöln	1 Baurat, 2 Strommeister	44	27	17	17	—	
Wasserbauamt I Düsseldorf km 195 bis 281	1 Baurat, 3 Strommeister	73	73	—	—	—	
Wasserbauamt Wesel	1 Baurat, 2 Strommeister	474	474	—	—	—	
Niederland: Arnhem (5. Bezirk für die Dampf- kesselrevision)	1 Ingenieur, 3 Assistenten	15	7	8	8	—	
1916 zusammen gegen 1915		1110 1244	1072 1232	38 12	38 8	— 3	
Mithin 1916		—	—	26	28	—	3
| mehr | weniger							

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

Die Rheinschiffahrt betreffende Verordnungen und Verfügungen sind im Jahr 1916 ergangen:

In Elsaß-Lothringen.

1. Bekanntmachung des Rheinschiffahrtsinspektors des Bezirks Ia (Basel—Lautermündung) für die Rheinschiffahrt vom 12. Oktober 1916, betreffend das Aufdrehen und Wenden von Schleppzügen an den in der regulierten Rheinstrecke zwischen Straßburg und Lauterburg angelegten Aufdreh- und Wendeplätzen.
2. Bekanntmachung des Wasserbauinspektors für den Rhein in Straßburg gemeinsam mit den Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Offenburg und Karlsruhe vom 15. Dezember 1916, Vermessungen in den Rheinstrecken von km $\frac{123,5 \text{ elsässisch}}{121,5 \text{ badisch}}$ bis km $\frac{138,5 \text{ elsässisch}}{136,5 \text{ badisch}}$ und von km $\frac{160,100 \text{ elsässisch}}{158,000 \text{ badisch}}$ bis km $\frac{183,100 \text{ elsässisch}}{181,000 \text{ badisch}}$, d. i. zwischen Straßburg/Kehl und Kilstett/Rheinbischofsheim bzw. zwischen Ludwigsfeste/Söllingen und Lauterburg/Au im Lauf der Monate Januar und Februar 1917 betreffend.

In Baden.

1. Bekanntmachung des Königlichen Straßen- und Flußbauamts Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 24./26. Februar 1916, das Verbot des Festlegens und Vorankergehens von Schiffen auf dem Aufdreh- und Wendeplatz beim Rheinhafen zu Karlsruhe betreffend.
2. Bekanntmachung des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Karlsruhe und Mannheim vom 27. April 1916, die Öffnungszeiten der Rheinschiffbrücken zu Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer betreffend.
3. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Karlsruhe und Mannheim sowie des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 27./29. April 1916, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer betreffend.
4. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim vom 9. August 1916, Verlegung der Kollerfähre infolge Veränderungen des Fahrwassers betreffend.
5. Verordnung der Stellvertretenden Kommandierenden Generale des XIV., XV., XXI. Armeekorps und des Gouverneurs der Festung Straßburg vom 10. August 1916, den deutsch-niederländischen Schiffsverkehr betreffend.
6. Verordnung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern vom 23. August 1916, die Einrichtung und das Verfahren für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend.
7. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 21. September 1916, Schwellenbaggerung zur Offenhaltung der Schiffahrtsrinne des Rheins oberhalb Rheinhausen betreffend.
8. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Karlsruhe und Mannheim sowie des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 2. und 6. Oktober 1916, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer betreffend.

9. Bekanntmachung des Kaiserlichen Wasserbaubezirks Straßburg-Rhein und der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Karlsruhe und Offenburg vom 15. Dezember 1916, Vermessungen in der Rheinstrecke von km $\frac{123,5 \text{ elsässisch}}{121,5 \text{ badisch}}$ bis $\frac{138,5 \text{ elsässisch}}{136,5 \text{ badisch}}$ und von km $\frac{160,100 \text{ elsässisch}}{158,000 \text{ badisch}}$ bis km $\frac{183,100 \text{ elsässisch}}{181,000 \text{ badisch}}$ zwischen Straßburg und Lauterburg im Lauf der Monate Januar und Februar 1917 betreffend.
10. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektion Mannheim und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 15. Dezember 1916, Schwellenbaggerung zur Offenhaltung der Schiffahrtsrinne des Rheins oberhalb Rheinhausen betreffend.

In Bayern.

1. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 26. Februar 1916, das Festlegen an den Ufern und das Verankern von Schiffen beim Karlsruher Hafen betreffend.
2. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 27./29. April 1916, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer während des Sommerfahrplans betreffend.
3. Bekanntmachung, die Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend, erlassen von den Staatsministerien des Königlichen Hauses und des Äußern, des Innern und für Verkehrsangelegenheiten, vom 20. September 1916.
4. Bekanntmachung der Großherzoglichen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und des Königlichen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 2./6. Oktober 1916, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer während des Winterfahrplans betreffend.

In Hessen.

1. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 23. Mai 1916, die Abänderung der Polizei-, Betriebs- und Gebührenordnung für den städtischen Hafen zu Worms betreffend.
2. Bekanntmachung der Großherzoglichen Provinzialdirektion Rhein Hessen, die Fernsprechleitung über den Rhein bei Nackenheim betreffend.
3. Verordnung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 7. August 1916, den deutsch-niederländischen Binnenschiffsverkehr betreffend.
4. Verordnung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 19. September 1916, Ergänzung der Verordnung vom 7. August 1916, den deutsch-niederländischen Binnenschiffsverkehr betreffend.
5. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Mainz vom 28. September 1916, die Änderung der Hafen- und Lagerhausgebühren betreffend.
6. Bekanntmachung des Gouverneurs der Festung Mainz vom 16. Dezember 1916, die Aufhebung des Verbots der Schifffahrt bei Nacht und bei unsichtigem Wetter betreffend.

In Preußen.

1. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. Januar 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Dauer der Sperrung des Binger Loches durch ein gesunkenes Schiff.

2. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. Januar 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während einer Gierfahren-Übung des Pionier-Ersatz-Bataillons Nr. 8 unterhalb der Horchheimer Eisenbahnbrücke zwischen Stromstation km 86,5 und 87,0 am 5. Februar 1916.
3. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 2. Februar 1916, betreffend Vorschriften für die Befahrung des zweiten Fahrwassers bei Bingerbrück infolge der Sperrung des Binger Loches durch ein gesunkenes Schiff.
4. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 7. Februar 1916, betreffend Bestimmungen zur Sicherung der Schifffahrt durch das zweite Fahrwasser am Binger Loch.
5. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 21. Februar 1916, betreffend weitere Bestimmungen im Anschluß an die Bestimmungen in der Bekanntmachung vom 7. Februar 1916 zur Sicherung der Schifffahrt durch das zweite Fahrwasser am Binger Loch.
6. Polizeiverordnung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. Februar 1916, betreffend die Benutzung des Werftgebietes der Cöln-Bonner Kreisbahnen bei Wesseling.
7. Verordnung des Königlichen Ministers für Handel und Gewerbe vom 25. Februar 1916, betreffend Speiserolle der in Preußen beheimateten Kauffahrteischiffe.
8. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. März 1916, betreffend Aufhebung der in den Bekanntmachungen vom 29. Januar, 2., 7. und 21. Februar getroffenen Anordnungen und anderweite Regelung der Schifffahrt bei der Fahrt durch das Binger Loch nach Beseitigung des am 27. Januar dort gesunkenen Schiffes.
9. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. März 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt durch den Bau der Gerüste für die Gründungsarbeiten eines 300 m vom linken Ufer vorgesehenen Strompfeilers der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Stromstation km 100,1, etwa 500 m oberhalb des „Urmitzer Werthes“.
10. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 5. April 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt durch den Beginn des eisernen Überbaues der Mittelöffnung der im Bau begriffenen Rheinbrücke Wesel-Büderich, Stromstation km 311,85.
11. Bekanntmachung des Kommandanten der Festung Coblenz-Ehrenbreitstein vom 6. April 1916, betreffend Verbot des Befahrens der unteren Rheinlache bei der Insel Oberwerth mit Booten aller Art.
12. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 15. April 1916, betreffend die Errichtung von Signalmasten auf dem linken Rheinufer zwischen Stromstation km 320,8 und 320,9 für die Stromenge oberhalb der Beek bei Xanten.
13. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 15. April 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt beim Beginn des Baues der Rheinbrücke oberhalb Remagen, km 130,8.
14. Bekanntmachung des Kommandierenden Generals des VII. Armeekorps vom 25. April 1916, betreffend Verbot über Einreichung von Anträgen auf Verlegung des Heimathafens eines Schiffes in das Ausland ohne vorherige militärische Genehmigung bei dem das Register führenden Amtsgericht.
15. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. April 1916, betreffend Erhöhung der Gebührensätze für die Wahrschauen am Rhein während der Dauer des Krieges.
16. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 5. Mai 1916, betreffend Beschränkung der Rheinschifffahrt während einer seitens des Pionier-Ersatz-Bataillons Nr. 8

- unterhalb der Horchheimer Eisenbahnbrücke, km 86,5 und 87,0, abzuhaltenden Gierfähren-Übung am 10. Mai 1916.
17. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. Mai 1916, betreffend Beschränkungen der Schifffahrt während des Baues eines Gasrohrdukters bei Himmelgeist-Uedesheim, Stromstation km 227,9, auf der linksseitigen Hälfte der Schifffahrtsstraße.
 18. Bekanntmachung des Kommandierenden Generals des VIII. Armeekorps vom 20. Mai 1916, betreffend Verbot über Verlegung des Heimathafens eines Schiffes in das Ausland ohne besondere militärische Genehmigung.
 19. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 27. Mai 1916, betreffend die zeitweise Beschränkung der freien Durchfahrtshöhe durch Benutzung der Fahrstühle zwecks Vornahme von Ausbesserungsarbeiten an den Eisenkonstruktionen der Hohenzollernbrücke zu Cöln in der Zeit vom 1. Juni bis 1. Oktober 1916.
 20. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 24. Juni 1916, betreffend die Versorgung der Binnenschiffer mit Fleisch, Butter, Margarine und Fett.
 21. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 27. Juni 1916, betreffend Beschränkung der Schifffahrt auf dem Rhein bei Cöln zwischen Südbrücke und der Frohngasse durch sportliche Veranstaltungen am 9. Juli 1916.
 22. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. Juni 1916, betreffend Erhöhung der Schleppkraft für die Bergfahrt im Binger Loch und im zweiten Fahrwasser infolge Sinkens eines Schiffes vor den linken Lochbänken.
 23. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. Juni 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Gründungsarbeiten für den Pfeiler 3 der Rheinbrücke bei Engers, Stromstation km 100,1.
 24. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 31. Juli 1916, betreffend zeitweise Beschränkungen für die Schifffahrt während der Benutzung des Revisionswagens behufs Ausführung von Ausbesserungsarbeiten an der Straßenbrücke, Ersatz Schiffsbrücke, zu Cöln.
 25. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. August 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Erbauung der Rheinbrücke Wesel-Büderich, Stromstation km 311,85.
 26. Bekanntmachung des Kommandierenden Generals des VII. Armeekorps vom 10. August 1916, betreffend Verordnungen über den deutsch-niederländischen Binnenschiffsverkehr.
 27. Bekanntmachung des Königlichen Ministers für Handel und Gewerbe vom 11. August 1916, betreffend Beförderung von Rindern, Schafen und Schweinen auf Wasserstraßen.
 28. Ausführungsanweisung des Königlichen Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers für Handel und Gewerbe vom 11. August 1916, betreffend Verordnungen des Bundesrats über Zulassung von Motorbooten zum Verkehr.
 29. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 21. August 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Hebung des unterhalb Oberspay zwischen Stromstation km 76,2 und 76,3 gesunkenen Schleppkahns „Vereinigung Nr. 10“.
 30. Bekanntmachung des Königlichen Ministers für Handel und Gewerbe vom 23. August 1916, betreffend Abänderung der Anweisung für die Schiffsuntersuchungskommissionen hinsichtlich der Festsetzung der Bemannung der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit.
 31. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. September 1916, betreffend Aufhebung der Bekanntmachung vom 1. August 1916, und anderweite Regelung der Schifffahrt während der Erbauung der Rheinbrücke Wesel-Büderich (Stromstation km 311,85).

32. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 9. September 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Hebung des zwischen Kestert und Salzig in km 62,3 gesunkenen Schleppkahns „H. Ristelhuebers Nachfolger Nr. 1“.
33. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. September 1916, betreffend Beschränkungen für die Schifffahrt während der Gründungsarbeiten für den Pfeiler 2 der Rheinbrücke bei Engers, Stromstation km 100,1.
34. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 23. September 1916, betreffend zeitweise Beschränkungen der Schifffahrt während der Ausbesserungsarbeiten an dem im Rheinbett bei Cöln, Stromstation km 188,2 + 30, verlegten Starkstromkabel.
35. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 23. September 1916, betreffend Beschränkungen der Schifffahrt während des Baues eines Gasrohrdukens durch den Rhein bei Himmelgeist-Uedesheim, Stromstation km 227,9, auf der rechtsseitigen Hälfte der Schifffahrtsstraße.
36. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 2. Oktober 1916, betreffend Beschränkungen der Schifffahrt durch ein bei St. Gearshausen, Stromstation km 53,7, im Fahrwasser gesunkenes, mit Steinen beladenes Schiff.
37. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. Oktober 1916, betreffend Beschränkungen der Schifffahrt durch Benutzung der Fahrstühle bei den Ausbesserungsarbeiten an der Hohenzollernbrücke zu Cöln.
38. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 7. Oktober 1916, betreffend Aufhebung der Bekanntmachung vom 2. Oktober 1916 nach Beseitigung des bei St. Goarshausen gesunkenen Schiffes.
39. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 27. Oktober 1916, betreffend zeitweise Beschränkung der freien Durchfahrts Höhe durch Anbringung eines fahrbaren Hängegerüsts behufs Prüfung der Rheinbrücke zwischen Bonn und Beuel vom 30. Oktober bis 4. November 1916.
40. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 24. November 1916, betreffend Beschränkung der Schifffahrt durch das vor dem Ruhrorter Hafenkilometer gesunkene Schiff „Magdalena“.
41. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. Dezember 1916, betreffend Versorgung der Binnenschiffer mit Lebensmitteln, unter Änderung der Bekanntmachung vom 24. Juni 1916.
42. Bekanntmachung des Königlichen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 10. Dezember 1916, betreffend die Einteilung der Stromstrecke des Rheins von der preußisch-hessischen Landesgrenze bei Biebrich bis zur niederländischen Grenze für den Eiswacht- und Hochwasserdienst im Winter 1916/17.
43. Bekanntmachung des Kommandanten der Festung Coblenz-Ehrenbreitstein vom 11. Dezember 1916, betreffend die Aufhebung der Bekanntmachung vom 3. Mai 1915 über das Verbot des Durchfahrens der Brücken bei Dunkelheit hinsichtlich der Rheinbrücken.

In Niederland.

1. Polizeiverordnung des Gemeinderats von Gorinchem vom 21. Mai 1915, die Benutzung des Landungsplatzes außerhalb des Wassertors zu Gorinchem als Lösch- und Ladeplatz betreffend.
2. Verordnung des Gemeinderats von Gorinchem vom 12. November 1915, Abänderung der Polizeiverordnung vom 21. Mai 1915, die Benutzung des Landungsplatzes außerhalb des Wassertors zu Gorinchem als Lösch- und Ladeplatz betreffend.

Anhang.

Verzeichnis

der in den Rheinuferstaaten zurzeit bestehenden Rheinschiffahrtsgerichte.

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

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

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

¹⁾ 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 daselbst;
2. den Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith;
3. den Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle in Emmerich¹⁾.

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 ²⁾ , |
| 8. Worms, | 21. Bonn, | 33. Alsum mit Schwelgern, |
| 9. Gernsheim, | 22. Wesseling, | 34. Walsum, |
| 10. Nierstein, | 23. Cöln-Mülheim ²⁾ , | 35. Orsoy ⁴⁾ , |
| 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

	1916	1915		
die Zufuhr	17 768 290 t	16 882 427 t,	mithin 1916 mehr	885 863 t
„ Abfuhr	15 523 288 t	15 376 550 t,	„ 1916 „	146 738 t
Zusammen	33 291 578 t	32 258 977 t,	mitbin 1916 mehr	1 032 601 t

¹⁾ 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.

²⁾ Mülheim wurde am 1. April 1914 Cöln eingemeindet.

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

⁴⁾ 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.

Die Verkehrszunahme in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 5,3 % gegen 62,9 % Abnahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 1,0 % gegen 62,3 % Abnahme im Vorjahr, im ganzen 3,2 %, gegen 62,6 % Abnahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1916	1915	
der Verkehr zu Berg	20 050 477 t	21 326 830 t	mithin 1916 weniger 1 276 353 t
„ „ zu Tal	13 241 101 t	10 932 147 t	„ 1916 mehr 2 308 954 t
Zusammen	33 291 578 t	32 258 977 t	mithin 1916 mehr 1 032 601 t

mithin in der Richtung zu Berg 6,0 % Abnahme, in der Richtung zu Tal 21,1 % Zunahme, gegen 32,5 % und 44,7 % 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	7 430 t
39. „ Baden	11 241 t
40. „ Bayern	955 t
41. „ Hessen	51 023 t
42. „ Preußen	217 790 t

Zusammen 1916 288 439 t
gegen 1915 241 989 t

Sonach gegen das Vorjahr 46 450 t oder 19,2 % Zunahme, gegenüber 64,0 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe I

im Berichtsjahr	33 580 017 t
„ Vorjahr	32 500 966 t

mithin in 1916 mehr 1 079 051 t,

also ergibt sich eine Zunahme von 3,3 %, gegen 37,7 % Abnahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde usw. —, Rindvieh usw. —, Schafe usw. —, Schweine usw. 5, Geflügel usw. 15 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

	1916	1915	
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	8 495 710 t	5 733 330 t	mithin 1916 mehr 2 762 380 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	1 649 578 t	2 833 960 t	„ 1916 weniger 1 184 382 t
Zusammen	10 145 288 t	8 567 290 t	mithin 1916 mehr 1 577 998 t

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 18,4 % gegen 67,1 % Abnahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 48,2 % zugenommen, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 41,8 % abgenommen, gegen 56,4 % und 76,9 % 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 aufgezeichnet:

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	1916	1915	
her	2643 t,	mithin 1916 weniger	2643 t

die Abfuhr nach dem deutschen

Rhein hin	—	—	—
Zusammen	—	2643 t, mithin 1916 weniger	2643 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 100 %, im ganzen um 100 % abgenommen, gegen 98,8 % und 99,0 % 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	1916	1915	
.	8 495 710 t	5 735 973 t,	mithin 1916 mehr 2 759 737 t
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	1 649 578 t	2 833 960 t,	„ 1916 weniger 1 184 382 t

Zusammen 10 145 288 t¹⁾ 8 569 933 t, mithin 1916 mehr 1 575 355 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 18,4 %, gegen 66,7 % Abnahme im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 48,1 %, in der Abfuhr 41,8 %, gegen 57,0 % und 78,1 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen

und überseeischen Häfen mit 10 145 288 t

den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit 33 580 017 t

so ergibt sich im Jahr 1916 als **Gesamthafenverkehr** 43 725 305 t

gegen 1915 41 070 899 t

Sonach 1916 **mehr** 2 654 406 t,

oder 6,5 %, gegen 47,3 % Abnahme im Vorjahr.

¹⁾ Zieht man bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze die Anschreibungen der beiden Zollstellen in Emmerich und Lobith (Beilage III^b und IV^b) in Betracht, so erhält man das nachstehende Ergebnis:

	Zufuhr vom deutschen Rhein	Abfuhr nach dem deutschen Rhein	Gesamtverkehr
Aufzeichnungen in Emmerich	8 470 552 t	1 691 801 t	10 162 353 t
Aufzeichnungen in Lobith	8 495 710 t	1 649 578 t	10 145 288 t
In Emmerich	{ mehr	42 223 t	17 065 t
	{ weniger	25 158 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 8994 Tonnen. (Siehe Beilage IIIc.)

Der in Beilage IIb zusammengestellte

Durchgangs-Verkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins betrug im Berichtsjahr . 2 243 033 t
 hierzu der Gesamthafenverkehr mit 43 725 305 t
 mithin **Gesamtverkehr auf dem Rhein 45 968 338 t**
 oder gegen das Vorjahr mit 43 213 587 t **mehr 2 754 751 t** oder 6,4 % gegen 46,6 % Abnahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1916 ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Gesamthafenverkehr	Verkehr von und nach Nebenflüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	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
1915	41 071 921	2 142 688	43 214 609	- 37 730 806	- 46,6
Summe 1909—1915	557 118 224	24 695 907	581 814 131	- 25 352 626	- 23,5
Durchschnitt 1909—1915	79 588 318	3 527 987	83 116 305	- 3 621 804	- 3,4
1916	43 725 305	2 243 033	45 968 338	+ 2 754 751	+ 6,4
1916 gegen 1909/15	mehr weniger	— 35 863 013	— 1 284 954	— 37 147 967	— —

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 Binnenwasserstraßen 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 (vorher 16a und 16b), bei Klasse 55 (vorher 55a und 55b), bei Klasse 58 (vorher 58a und 58b), bei 59c (vorher 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, Lösch- 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 (vorher 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 Baggararbeiten und Strombauten oder sonst zu einem anderen Zweck als zur Vermittelung 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 (sog. 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. Hafen zu Straßburg.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	680 787	—	680 787	—	286 501	286 501	967 288
1915	747 005	—	747 005	—	154 934	154 934	901 939
Mithin 1916	mehr weniger	— 66 218	— 66 218	— —	131 567 —	131 567 —	65 349 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,9 % ab-, in der Abfuhr um 84,9 % zu-, im ganzen um 7,2 % zugenommen.

Eine Abnahme in der Zufuhr hat insbesondere bei Braunkohlenbriketts (10 473 t weniger), Chemikalien und Drogen (1405 t weniger), phosphorsaurem Kalk (1190 t weniger), Roggen (4737 t weniger), Steinkohlen (135 779 t weniger) und Verbrauchszucker (6947 t weniger) stattgefunden.

Eine Steigerung in der Zufuhr ist insbesondere bei Eisen und Stahl in Stäben (2956 t mehr), Weizen und Spelz (5887 t mehr), Holzzeugmasse (1544 t mehr), Steinkohlenbriketts (6495 t mehr) und Steinkohlenkoks (82 043 t mehr) eingetreten.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Zufuhr im Jahr 1916 gegenüber dem Jahr 1915 (—) in Tonnen wie folgt:

Borke, Lohe, Gerbstoffe 937 t (1534 t), Braunkohlenbriketts 41 432 t (51 905 t), Chemikalien und Drogen 244 t (1649 t), Phosphorsaurer Kalk 0 t (1190 t), Eisen und Stahl in Stäben 3897 t (941 t), Eisenbahnschienen 84 t (1494 t), eiserne Eisenbahnschwellen 889 t (0 t), eiserne Achsen und Bandagen 49 t (932 t), eiserne Röhren und Säulen 797 t (1471 t), Weizen und Spelz 11 276 t (5389 t), Roggen 590 t (5327 t), Hafer 0 t (1853 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte 996 t (164 t), Holzzeugmasse, Strohmasse 2399 t (855 t), Weizenmehl 1652 t (1813 t), Roggenmehl 874 t (110 t), Soda aller Art 1924 t (1717 t), Steinkohlen 376 774 t (512 553 t), Steinkohlenbriketts 19 408 t (12 913 t), Steinkohlenkoks 203 011 t (120 968 t), Tabak, roh, Tabakrippen 727 t (1256 t), Teer, Pech, Harz 2866 t (2288 t), Zucker, roh 4209 t (533 t), Verbrauchszucker 2799 t (9746 t).

Eine Zunahme in der Abfuhr ist hauptsächlich bei Gerbstoffen (1798 t mehr), Eisenerz (173 316 t mehr), Weizen und Spelz (2760 t mehr), hölzernen Eisenbahnschwellen (1490 t mehr), Küchengewächsen, Gemüse (1106 t mehr), Bausteinen (1570 t mehr) und Teer, Pech, Harz (2186 t mehr) eingetreten. Dagegen ist eine Minderverfrachtung bei Kalisalzen (8008 t weniger), Roheisen aller Art (9415 t weniger), Luppen von Schweißisen (21 148 t weniger), Gerste (3515 t weniger), anderen Müllereierzeugnissen (1864 t weniger), Reis, Reismehl, Reiskleie (2085 t weniger) und Steinkohlen (4896 t weniger) zu verzeichnen.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Abfuhr im Jahr 1916 im Vergleich zum Vorjahr in Tonnen wie folgt:

Gerbstoffe 10 471 t (8673 t), Chemikalien und Drogen 47 t (820 t), Kalisalze zum Düngen 0 t (8008 t), Roheisen aller Art 0 t (9415 t), Luppen von Schweißisen 0 t (21 148 t), Eisen und Stahlbruch 7927 t (6740 t), Eisen und Stahl in Stäben 868 t (112 t), Eisenerz 231 917 t (58 601 t), Schwefelkies 1025 t (1554 t), Schlacken zur Verhüttung 960 t (1121 t), Weizen und Spelz 3205 t (445 t), Gerste 3990 t (7505 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte 1078 t (1983 t), hölzerne Eisenbahnschwellen 3433 t (1943 t), Bau- und Nutzholz, gesägt, weich 7284 t (7522 t), andere Müllereierzeugnisse 311 t (2175 t), Küchengewächse, Gemüse 2451 t (1345 t), Reis, Reismehl, Reiskleie

0 t (2085 t), Bau-, Bruch- und Werksteine 1934 t (364 t), Steinkohlen 1440 t (6336 t), Teer, Pech, Harz 2208 t (22 t).

In dem oben dargestellten Gesamtergebnis des Verkehrs sind die im sogenannten Nahverkehr (vgl. Seite 61 Ziffer 4) im Gemeindebezirk Straßburg zur Ausladung gelangten 2387 t Kies und Sand (im Vorjahr 2668 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	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		
1916	736 026	5787	741 813	10 645	28 256	38 901	780 714
1915	430 136	3680	433 816	4 580	38 178	42 758	476 574
Mithin 1916	mehr weniger	305 890 2107	307 997	6 065 —	— 9 922	— 3 857	304 140 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 71,0 % zu-, in der Abfuhr um 9,0 % ab-, im ganzen um 63,8 % zugenommen.

Der außergewöhnlich günstige und stetige Wasserstand des Rheins gestattete die Ausnutzung dieser Wasserstraße in hohem Maß. Diesem Umstand ist nicht zum geringsten die hohe Steigerung in den Zufuhren zuzuschreiben. In der Hauptsache entfällt die vermehrte Zufuhr auf die Brennstoffe — Steinkohlen, Steinkohlenkoks usw. — mit zusammen 722 193 t = 97,3 % der Gesamtzufuhr. Die Zufuhr in anderen Güterarten war nicht von Bedeutung. Es fehlten infolge der Unterbindung des Überseeverkehrs die Auslandsgüter, namentlich Getreide. Der Rückgang beim Talverkehr ist als eine Folge der durch den Krieg bedingten Verhältnisse anzusehen.

3. Hafen zu Lauterburg.

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		
1916	243 913	66	243 979	—	2537	2537	246 516
1915	278 550	—	278 550	—	302	302	278 852
Mithin 1916	mehr weniger	— 66	—	— —	2235 —	2235 —	— 32 336

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,4 % ab-, in der Abfuhr um 740 % zu-, im ganzen um 11,6 % abgenommen.

Die Zufuhr an Braunkohlenbriketts ist im Jahr 1916 um 1172 t, an Steinkohlen um 51 354 t und an Steinkohlenbriketts um 819 t geringer gewesen als im Vorjahr. Dagegen hat die Zufuhr an Steinkohlenkoks um 18 853 t zugenommen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist auf die Mehrverfrachtung von 1519 t Grubenholz und 600 t Bau- und Nutzholz, beschlagen, hart, zurückzuführen.

4. Hafen zu Karlsruhe.

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		
1916	1 101 342	16 354	1 117 696	844	258 479	259 323	1 377 019
1915	955 238	3 690	958 928	1246	255 221	256 467	1 215 395
Mithin 1916	mehr weniger	146 104 12 664	158 768	— 402	3 258 —	2 856 —	161 624 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,6 %, in der Abfuhr um 1,1 %, im ganzen um 13,3 % zugenommen.

Eine nennenswerte Zunahme ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:	
bei Braunkohlenbriketts	um 72 244 t
„ Getreide	„ 2 940 t
„ Steinkohlen und Briketts	„ 44 423 t
„ Koks	„ 48 720 t
B. In der Abfuhr:	
bei Brucheisen	um 37 362 t
„ Papier	„ 2 850 t

Dagegen ist eine nennenswerte Abnahme zu verzeichnen:

In der Abfuhr:	
bei Holz aller Art	um 34 632 t

Die Zunahme in der Zufuhr von Brennstoffen ist auf die Entstehung einer Anlage der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke m. b. H. und eines neuen Kohlenlagers der Firma Raab Karcher & Cie., die Zunahme in der Abfuhr von Brucheisen auf die gleichen Ursachen wie im Vorjahr zurückzuführen. Die Abnahme in der Abfuhr von Holz ist durch die Einschränkung der Bautätigkeit veranlaßt.

Vom gesamten Hafenverkehr entfallen:

auf Steinkohlen, Koks und Briketts	rund 63 %
„ Holz	„ 13 %
„ Getreide, Ölsaaten und Ölfrüchte	„ 0,6 %
„ Brucheisen	„ 4,5 %

Der Nachenverkehr ist in obigen Ziffern nicht enthalten; er beläuft sich:

in der Zufuhr auf	1330 t
„ „ Abfuhr „	120 t

5. Hafen zu Speyer.

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	
1916	13 394	7642	21 036	—	7728	7728	28 764
1915	28 017	7530	35 547	—	9668	9668	45 215
Mithin 1916	mehr weniger	112	—	—	—	—	—
	14 623	—	14 511	—	1940	1940	16 451

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 40,8 %, in der Abfuhr um 20,3 %, im ganzen um 36,4 % abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Erde und Steinkohlen, die Abnahme der Abfuhr in Zementplatten, Eisenbahnschwellen und gebrannten Mauersteinen.

6. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

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		
1916	3 998 839	320 878	4 319 717	44 164	794 929	839 093	5 158 810
1915	4 375 741	268 216	4 643 957	60 062	686 251	746 313	5 390 270
Mithin 1916	mehr weniger	— 52 662	— 324 240	— 15 898	108 678	92 780	— 231 460

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,0 % ab-, in der Abfuhr um 12,4 % zu-, im ganzen um 4,3 % abgenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

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		
1916	3 984 935	87 886	4 072 821	23 518	557 922	581 440	4 654 261
1915	4 354 918	76 101	4 431 019	31 754	476 888	508 642	4 939 661
Mithin 1916	mehr weniger	— 11 785	— 358 198	— 8 236	81 034	72 798	— 285 400

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,1 % ab-, in der Abfuhr um 14,3 % zu-, im ganzen um 5,8 % abgenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1916 und 1915:

N a m e d e r H ä f e n	G e s a m t v e r k e h r		Z u f u h r				A b f u h r			
	1916 t	1915 t	1916		1915 zu- sammen t	1916		1915 zu- sammen t		
			zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
Mannheimer Hafenanlagen	3 059 122	3 154 197	1 994 845	313 945	2 308 790	2 485 424	30 607	719 725	750 332	668 773
Rheinauhafen	2 099 688	2 236 073	2 003 994	6 933	2 010 927	2 158 533	13 557	75 204	88 761	77 540
Zusammen	5 158 810	5 390 270	3 998 839	320 878	4 319 717	4 643 957	44 164	794 929	839 093	746 313

Im einzelnen wird zu der Verkehrsbewegung mitgeteilt:

a) Rheinau:

Der Gesamtverkehr im Rheinauhafen hat im Jahr 1916 gegen das Jahr 1915 abgenommen.

Die Minderzufuhr entfällt auf die zu Berg angefahrenen, nachbenannten Güter: Steinkohlen 114 890 t, Steinkohlen-Briketts 27 915 t, Steinkohlen-Koks 19 909 t, Pech 983 t, Rohzucker 670 t, Eiserne Röhren 504 t, Eisen und Stahl in Stäben 458 t, Rundholz 232 t.

Dagegen sind zu Berg folgende Warengattungen mehr zugeführt: Braunkohlen-Briketts 24 100 t, Kies und Koksasche 2100 t, Rohbraunkohlen 1003 t, Backsteine 400 t.

In der Anfuhr zu Tal ist ein Mehr zu verzeichnen, und zwar in Kies 4274 t.

Der Minderzufuhr zu Berg steht eine Mehrabfuhr von folgenden Gütern gegenüber:

Zu Berg:	
Steinkohlen	6 750 t
Zu Tal:	
Steinkohlen	16 461 t
Steinkohlen-Briketts	2 635 t
Schwefelkiesabbrände	392 t
Eisenerz (Manganerz)	5 317 t

Der Grund der Minderzufuhr ist in dem guten Wasserstand des Rheins zu suchen. Aus diesem Grund war es möglich, das ganze Jahr direkt von dem Zechengebiet nach den oberrheinischen Häfen zu verfrachten und zu fahren.

Die Abfuhrmenge an Kohlen bestand zum größten Teil in gemischten Feinkohlen und Salinekohlen.

b) Mannheim.	
Düngemittel aller Art. Zufuhr 2668 t (— 12 098 t); Abfuhr 393 t (+ 88 t).	
Der Rückgang in der Zufuhr ist auf die geringere Einfuhr infolge des Krieges zurückzuführen. Die Zunahme in der Abfuhr ist der Anordnung der Militärverwaltung, zur Entlastung der Eisenbahn Düngemittel auf dem Wasserweg zu verfrachten, zuzuschreiben.	
Lumpen aller Art. Zufuhr 202 t (— 346 t); Abfuhr 26 t (— 2468 t).	
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.	
Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 4760 t (— 10 555 t); Abfuhr 3780 t (— 480 t).	
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.	
Andere unedle Metalle roh oder als Bruch. Zufuhr 3527 t (— 6392 t); Abfuhr 2871 t (— 2237 t).	
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.	
Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 37 504 t (— 955 t); Abfuhr 6574 t (— 2184 t).	
Die gesteigerte Zufuhr beruht auf der zeitweisen Bahnsperre infolge des Krieges; die verminderte Abfuhr dagegen findet ihre Erklärung in der geringen Zufuhr von Alteisen von den Saar- und Moselwerken.	
Zement, Traß und Kalk. Zufuhr 35 234 t (— 8187 t); Abfuhr 51 547 t (— 3516 t).	
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.	
Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 41 646 t (— 16 516 t); Abfuhr 8222 t (+ 5534 t).	
Die Minderzufuhr ist auf die noch vorhandenen größeren Lagerbestände aus dem Jahr 1915 zurückzuführen; die Mehrabfuhr ist eine Folge der vermehrten Bautätigkeit im Interesse der Heeresverwaltung.	
Weizen und Spelz. Zufuhr 11 612 t (— 4265 t); Abfuhr 8489 t (— 7877 t).	
Die Verminderung in der Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg, teilweise auch auf den geringen Ernteausfall zurückzuführen.	
Roggen. Zufuhr 5632 t (+ 5507 t); Abfuhr 1542 t (— 4606 t).	
Die Zunahme in der Zufuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen, während die Abnahme in der Abfuhr durch Vermahlung am hiesigen Platz ihren Grund hat.	

Hafer. Zufuhr 2684 t (— 8108 t); Abfuhr 8987 t (+ 1903 t).

Der Rückgang in der Zufuhr findet seine Erklärung darin, daß die gut ausgefallene Ernte Süddeutschlands größtenteils mit der Eisenbahn verfrachtet wurde, während die vermehrte Abfuhr eine Folge des günstigen Wasserstandes ist.

Gerste. Zufuhr 476 t (— 1942 t); Abfuhr 9758 t (+ 5925 t).

Der Rückgang in der Zufuhr findet seine Erklärung darin, daß die gut ausgefallene Ernte Süddeutschlands größtenteils mit der Eisenbahn verfrachtet wurde, während die vermehrte Abfuhr eine Folge des günstigen Wasserstandes ist.

Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 10373 t (+ 7186 t); Abfuhr 14654 t (+ 6430 t).

Die vermehrte Zu- und Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen.

Ölsaat. Zufuhr 68 t (— 6368 t); Abfuhr 45 t (— 5101 t).

Die Verminderung der Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 1773 t (— 334 t); Abfuhr 352 t (— 528 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die geringe Ernte zurückzuführen.

Häute, Felle, Leder und Pelzwerk. Zufuhr 29 t (— 503 t); Abfuhr 123 t (— 304 t).

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

Harte Stämme (Bau-, Nutz- und Schiffsholz). Zufuhr 834 t (— 2459 t); Abfuhr 1039 t (— 2204 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist teils auf die noch vorhandenen größeren Bestände aus der Friedenszeit, teils auf die verminderte Zufuhr infolge des Krieges zurückzuführen, die Abnahme in der Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

Harte Schnittware. Zufuhr 0 t (— 73 t); Abfuhr 2557 t (+ 1263 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist unbedeutend; die Zunahme in der Abfuhr findet ihre Erklärung darin, daß von niederrheinischen Plätzen größere Mengen am Oberrhein gekauft und verschifft wurden.

Weiche Stämme. Zufuhr 35 313 t (— 1801 t); Abfuhr 16 120 t (— 15 901 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß das zur Zellulosefabrikation erforderliche Holz infolge des Krieges im Inland beschafft und mit der Bahn eingeführt wurde; die Abnahme in der Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Weiche Schnittware. Zufuhr 454 t (— 1707 t); Abfuhr 29 736 t (+ 7572 t).

Die verminderte Zufuhr ist eine Folge des Krieges; die Zunahme in der Abfuhr findet ihre Erklärung darin, daß von niederrheinischen Plätzen größere Mengen am Oberrhein gekauft und verschifft wurden.

Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 512 t (— 788 t); Abfuhr 2303 t (+ 316 t).

Die verminderte Zufuhr ist eine Folge des Krieges, während die vermehrte Abfuhr auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen ist.

Wein. Zufuhr 631 t (— 839 t); Abfuhr 426 t (— 461 t).

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

Mehl und Mühlenfabrikate. Zufuhr 1913 t (— 1594 t); Abfuhr 393 t (— 3371 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Reis. Zufuhr 262 t (— 778 t); Abfuhr 192 t (— 770 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Salz. Zufuhr 232 842 t (+ 40 776 t); Abfuhr 376 637 t (+ 59 543 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den vermehrten Bedarf der rheinischen Fabriken und auf die verstärkte Ausfuhr nach Holland und Belgien zurückzuführen.

Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 5963 t (— 1813 t); Abfuhr 3411 t (— 1378 t). Die Abnahme in der An- und Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

Rohtabak. Zufuhr 13 657 t (+ 2622 t); Abfuhr 7018 t (— 2552 t).

Die Mehrzufuhr ist darauf zurückzuführen, daß mit einem Ausfuhrverbot aus Holland gerechnet wurde, und sämtliche im Ausland gekauften Tabake bezogen worden sind. Der geringere Abgang ist auf die Einschränkung der Fabrikation zurückzuführen.

Petroleum. Zufuhr 180 t (— 1330 t); Abfuhr 7615 t (— 5390 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

Steinkohlen. Zufuhr 1 678 807 t (— 67 998 t); Abfuhr 17 968 t (+ 6870 t).

Die geringere Zufuhr ist teilweise auf die Förderungsbeschränkungen infolge Arbeitermangels, teilweise auch darauf zurückzuführen, daß wegen zeitweiser Einstellung der Schifffahrt im Winter größere Mengen mit der Bahn befördert werden mußten.

Die Zunahme in der Abfuhr ist unbedeutend und hängt mit dem günstigen Wasserstand zusammen.

Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 3323 t (— 3206 t); Abfuhr 190 t (— 1188 t).

Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 1868 t (— 12 424 t); Abfuhr 1220 t (— 2120 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die verminderte Bautätigkeit infolge des Krieges zurückzuführen.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	1 198 502	99 662	1 298 164	3274	489 817	493 091	1 791 255
1915	955 189	89 906	1 044 495	4227	351 818	356 045	1 400 540
Mithin 1916	mehr 243 313	10 356	253 669	— 953	137 999	137 046	390 715
	weniger —	—	—				

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,3 %, in der Abfuhr um 38,5 %, im ganzen um 27,9 % zugenommen.

Die für die Schifffahrt günstigen Voraussetzungen haben im Jahr 1916, soweit es überhaupt bei der den Wasserverkehr so überaus einschränkenden und schädigenden Einwirkung des Krieges möglich war, ihren Einfluß geltend gemacht und eine nicht unbeträchtliche Mehrung des Güterumschlags gegenüber dem Jahr 1915 gebracht. Zweifellos wäre eine noch höhere Verkehrsmehrung zu verzeichnen gewesen, wenn nicht für die Schifffahrt infolge der Schwierigkeiten in der Wagenstellung so große Störungen eingetreten wären.

Die Mehrung in der Zufuhr wurde in der Bergzufuhr hauptsächlich durch die bedeutenden Mehrzufuhren von Braunkohlenbriketts, Steinkohlen und Steinkohlenkoks verursacht, während zu der Mehrung in der Abfuhr in erster Linie die gesteigerten Talabgänge von Eisen- und Stahlbruch, Schwefelkiesabbrände und Steinschrotten bzw. Steingrus beitrugen.

Was nun den hiesigen Hafenverkehr im einzelnen anbelangt, so wäre bezüglich des Auslandsverkehrs zu bemerken, daß der Verkehr mit Holland und Belgien wie im Vorjahr infolge der Unterbindung des Seeverkehrs und der eingetretenen Beschränkung des Warenaustausches ein sehr schwacher blieb. Die Zufuhr von den Seehäfen beschränkte sich bei Rotterdam hauptsächlich auf Gewürze, Fische, Tabak, Kaffee, Hülsenfrüchte, Kartoffelmehl und Verbrauchszucker, bei Antwerpen auf Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Superphosphate aus Belgien.

Die beim Vergleich der Verkehrsziffern des Berichtsjahres mit dem Vorjahr bei verschiedenen Artikeln sich zeigenden Schwankungen finden in der Hauptsache ihren Grund in der durch die Kriegsverhältnisse bedingten weitgehenden Umgestaltung der deutschen Volkswirtschaft, in den Änderungen der Bezugsquellen und der Absatz- und Transportmöglichkeiten sowie insbesondere in den getroffenen Maßnahmen im Interesse der Ernährungsfrage und der Sicherstellung des Heeresbedarfs. Als Folgen dieser Kriegsverhältnisse usw. sind hier besonders hervorzuheben die Mehrungen und Minderungen:

In der Bergzufuhr: Weizen (+ 9565 t), Rohzucker (+ 3001 t), Verbrauchszucker (+ 2082 t), Hafer (— 1 332 t), Stabeisen (— 1318 t), Eisenblech (— 1184 t), Roheisen (— 8815 t), Schwefelsäure (— 2017 t), von letzterer im Jahr 1916 überhaupt keine Zufuhr zu Berg.

In der Talzufuhr: Weizen (+ 4896 t), wovon im Vorjahr keine Zufuhr zu Tal. Gerste (— 2748 t), Kies (+ 16 873 t), hiervon gingen ganz erhebliche Mengen für Kriegszwecke nach Westen.

In der Talabfuhr: Mais (+ 2164 t), Hafer (+ 4972 t), von letzterem im Vorjahr keine Talabfuhr; andere Müllereierzeugnisse (+ 1651 t), Schwefelsäure (+ 6026 t), Weizen (— 1217 t), Roggenmehl (— 1883 t), im Jahr 1916 überhaupt keine Abfuhr zu Tal; Natriumbisulfat (— 6196 t).

Weitere auf andere Verhältnisse zurückzuführende nennenswerte Ausfälle ergaben sich:

In der Bergzufuhr: Baumwolle (— 1970 t), Guano (— 6804 t), Chilesalpeter (— 2854 t), Pflastersteine (— 4825 t), Bruchsteine (— 5892 t), Sand und Kies (— 2999 t), Zement (— 15 281 t), Baumwollabfälle (Linters) wurden im Jahr 1915 in größeren Mengen aus Holland eingeführt, welche Anfuhr 1916 ausfielen.

An Guano fand im Vorjahr ein ansehnlicher Bezug aus Belgien statt, der im Berichtsjahr fehlte.

Bei Chilesalpeter konnte noch im ersten Viertel 1915 vom Lager eine Zufuhr verzeichnet werden, und ist nachher wie auch 1916 eine solche nicht mehr erfolgt, was sich aus dem Aufhören der Einfuhr über See erklärt.

Die erhöhte Anfuhr von Pflastersteinen und Bruchsteinen im Jahr 1915 ließ größere Lagermengen zur Deckung des geringen Bedarfs in das Berichtsjahr übernehmen.

Der Ausfall bei Sand, Kies findet seine Deckung in der erhöhten Talankunft des gleichen Artikels. Die Schwankung bei Zement erklärt sich daraus, daß die Lieferungen für das Heer 1916 nachließen und der Bedarf einer hiesigen größeren Fabrik für ihre Bauvorhaben durch Aufnahme sehr erheblicher Mengen im Jahr 1915, von denen noch ein ansehnlicher Posten in das Jahr 1916 übernommen werden konnte, bei der im Berichtsjahr erfolgten immerhin noch befriedigenden Zufuhr hinreichend gedeckt war.

In der Talzufuhr: Backsteine (— 8530 t).

Wenn auch bei Backsteinen die vorjährige Höhe nicht ganz erreicht werden konnte, so ist doch die Umschlagsziffer für 1916 eine recht befriedigende und erklärt sich die Minderung in der Zufuhr aus der noch möglich gewordenen Übernahme größerer Lagermengen aus dem Vorjahr.

In der Talabfuhr: Superphosphat (— 2438 t), Stabeisen (— 1230 t), eiserne Röhren (— 5640 t), Eisendraht (— 2825 t), Eisenerz (— 3694 t).

Eine Abfuhr von Superphosphat hat im Berichtsjahr überhaupt nicht stattgefunden.

Eiserne Röhren gingen im Vorjahr noch in größeren Mengen nach Holland. Der Ausfall bei Eisendraht, wie überhaupt die in die Erscheinung tretenden Minderungen bei verarbeitetem Eisen, sowohl in der Bergankunft wie in der Abfuhr zu Tal dürften ihren hauptsächlichsten Grund wohl darin finden, daß sich die Eisenindustrie nach und nach in der Hauptsache für den Kriegsbedarf eingerichtet hat.

Eisenerze waren im Jahr 1915 in erheblichen Mengen aus dem besetzten französischen Gebiet bei Briey zugegangen.

Den vorerwähnten Minderungen stehen außer den bereits im Absatz 6 bezeichneten noch folgende Mehrungen gegenüber:

In der Bergzufuhr: Braunkohlenbriketts (+ 135 236 t), Steinkohlenkoks (+ 84 650 t), Steinkohlen (+ 52 334 t), Steinkohlenbriketts (+ 11 153 t), Kartoffelmehl (+ 5511 t), Kalksteine (+ 3098 t), Superphosphat (+ 1143 t), Braunkohlenbriketts wurden seitens der ortsansässigen Industrie schon seit Jahren immer mehr in Verwendung genommen und lag besonders im Berichtsjahr ein erhöhter Bedarf an solchen vor.

Für die Mehranfuhr von Koks kommt bei der jetzigen guten Beschäftigung hauptsächlich die Großindustrie in Betracht.

Steinkohlen und Steinkohlenbriketts kamen 1916 in beträchtlichen Mengen aus dem besetzten Belgien und wurden hier auf Bahn nach der Schweiz verladen.

Die Mehrung von Kartoffelmehl rührt von größeren Zufuhren aus Holland im ersten Halbjahr 1916 her.

Zur Verwendung in der chemischen Industrie wurde im Berichtsjahr wieder ein bedeutender Posten Kalksteine bezogen.

In der Talabfuhr: Stahlknüppel (+ 4862 t), Eisen- und Stahlbruch usw. (+ 32 906 t), Eisenblech (+ 4394 t), Klebsand (+ 16 825 t), Ton (+ 3173 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 1978 t), Steinkohlenteeröl (+ 16 594 t), Steinkohlen (+ 1495 t), Steinschrotten (+ 36 618 t), Schwefelkiesabbrände, kupferhaltige (+ 25 194 t), Soda (+ 6549 t), Schwerspat (+ 6795 t).

Nach Stahlknüppel (Halbfabrikate) bestand seitens der Eisenindustrie rege Nachfrage.

Infolge der für Heereszwecke außerordentlich guten Beschäftigung fast aller Werke der Eisenindustrie war naturgemäß auch der Anfall von Eisenschrott und Stahlabfällen und andererseits der Verbrauch von Klebsand und feuerfestem Ton in den die Abfälle aufnehmenden Hüttenwerken in Rheinland-Westfalen ein erhöhter.

Bei Eisenblech und hölzernen Eisenbahnschwellen fanden größere Lieferungen nach Holland statt, während die vermehrte Talabfuhr von Steinschrotten und Steinkohlenteerölen vornehmlich den Bedarf des Heeres zu decken hatte.

Steinkohlen wurden in der zweiten Jahreshälfte 1916 in ansehnlichen Mengen nach dem Neckar verladen bzw. umgeschlagen.

Die größere Abfuhr zu Tal von Soda ist auf die durch den Mangel an Seife und Fetten vermehrte Verwendung dieses Artikels für Reinigungszwecke zurückzuführen.

Die Mehrung von Schwefelkiesabbränden entspricht der infolge des Krieges im Jahr 1916 erhöhten Verarbeitung von Schwefelkies.

Bei Schwerspat fanden bedeutendere Lieferungen nach dem Rheinland und nach Holland statt.

In der Bergabfuhr sind bemerkenswerte Schwankungen nicht zu verzeichnen.

Die Güterbewegung, welche sich im Nahverkehr zwischen Ludwigshafen a. Rh. und Mannheim (einschl. Rheinau) und zwischen Rheingönheim und Ludwigshafen a. Rh., sowie zwischen

Rheingönheim und Mannheim vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Tabelle nicht inbegriffen. Dieselbe beträgt in der Zufuhr von Mannheim und Rheingönheim zusammen 26 561 t, in der Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim 2206 t, in der Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim 836 t, insgesamt also 29 603 t und setzt sich zusammen wie folgt:

Zufuhr von Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. 13 504 t, und zwar: Braunkohlenbriketts 1521 t, Weizen 735 t, Roggen 1470 t, Gerste 553 t, Roggenmehl 250 t, Papier 2 t, Mineralöl 1 t, Steinkohlen 8965 t, Lithopone 2 t und sonstige Güter 5 t.

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen a. Rh. Backsteine 13 057 t.

Abfuhr von Ludwigshafen a. Rh. nach Mannheim 2206 t, und zwar: Weizen 442 t, Gerste 1124 t, Maiskleie 16 t, Maismehl 30 t und Trockenschnitzel 594 t.

Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim: Backsteine 836 t. Im Vergleich mit dem Vorjahr hat der gesamte Nahverkehr um 5572 t abgenommen, was seinen Grund in der Hauptsache in der geringeren Zufuhr von Kies und Backsteinen von Rheingönheim nach Ludwigshafen a. Rh. findet.

8. Hafen zu Worms.

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		
1916	212 941	14 181	227 122	21 428	265 198	286 626	513 748
1915	234 959	8 124	243 083	14 551	119 369	133 920	377 003
Mithin 1916	mehr weniger	— 6 057	— 15 961	6 877	145 829	152 706	136 745

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,6 % ab-, in der Abfuhr um 114 % zu-, im ganzen um 36,3 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Braunkohlenbriketts (+ 2417 t), Platten und Blechen aus Eisen (+ 1004 t), Weizen und Spelz (+ 6920 t), Roggen (+ 1020 t), Mais (+ 5000 t), Papier und Pappe (+ 1377 t), Steinkohlenkoks (+ 4390 t).

Braunkohlenbriketts wurden von einem größeren Werk mehr verbraucht. An Platten und Blechen aus Eisen hatte ein ortsansässiges Unternehmen für Heereslieferungen einen umfangreicheren Bedarf. Bei der Mehrzufuhr an Weizen handelte es sich um rumänisches Erzeugnis, das auf dem Wasserweg zugeführt wurde. Roggen wurde als Kriegsbeute in größerer Menge einer Mühle zur Trocknung überwiesen. Eine ortsansässige Mühle hat die Verarbeitung von Mais als neuen Beschäftigungszweig aufgenommen. Es handelte sich ebenfalls um ein rumänisches Erzeugnis. Die gesteigerte Zufuhr an Papier und Pappe beruht auf Zufälligkeit. Steinkohlenkoks wurde zur Entlastung der Eisenbahn mehr auf dem Wasserweg befördert. Es kommt Hochofenkoks in Betracht, der nach Lothringen weiterverladen wurde.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Borke, Lohe, Gerbstoffen (— 641 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3523 t), Manganerzen, Braunstein (— 21 168 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 843 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 1327 t) und Steinkohlen (— 7918 t). An Borke, Lohe und Gerbstoffen hatten die ansässigen Lederfabriken einen geringeren Bedarf. Die Wenigerzufuhr an Erde, Sand, Kies wird durch eine Mehrzufuhr im Nahverkehr ausgeglichen. Der Ausfall an Manganerzen hängt mit der Beschlagnahme dieses Erzes zusammen, wodurch den beteiligten Hüttenwerken der Bezug unmöglich war. Für Öle, Fette, Tran und Talg ist die Seezufuhr infolge des Krieges

versperrt. Zuckerrüben hat die Zuckerfabrik mehr auf dem Bahnweg statt mit Schiffen bezogen. Der Ausfall bei Steinkohlen ist zum Teil durch mangelhafte Stellung von Eisenbahnwagen, zum Teil infolge eingeschränkter Zuteilung durch das Syndikat hervorgerufen.

In der Abfuhr hat sich ein Mehr ergeben bei Eisenerz (+ 159 610 t), Weizen und Spelz (+ 722 t), anderen Müllereierzeugnissen (+ 806 t), Steinkohlenkoks (+ 854 t), Verbrauchszucker (+ 573 t).

Es ist gelungen, größere Sendungen Eisenerz vom Bahnweg auf die Wasserstraße abzuleiten, und zwar verursacht durch die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse. Die Mehrabfuhr an Weizen und Spelz ist eine zufällige Erscheinung. Andere Müllereierzeugnisse und Verbrauchszucker gelangten auf dem Wasserweg statt durch die Eisenbahn zum Versand. Bei der Mehrabfuhr an Steinkohlenkoks (Kokslösche) kommt die Gewinnung eines neuen Hafeninteressenten zum Ausdruck.

Ausfälle haben sich in der Abfuhr ergeben bei Ton, Lehm usw. (— 3076 t), Schlacken zur Verhüttung (— 2309 t), Gerste (— 1259 t), Weizenmehl (— 657 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 1061 t).

Ton wurde in geringerer Menge nach dem Niederrhein verladen. An Schlacken zur Verhüttung kamen durch den Krieg weniger kupferhaltige Abbrände zum Versand. Der Ausfall bei Gerste ist durch geringere Abfuhr nach dem Niederrhein hervorgerufen. Der Rückgang in der Abfuhr von Weizenmehl ist ein zufälliger. Gebrannte Mauersteine (feuerfeste Steine) wurden der Dringlichkeit wegen mehr mit der Bahn befördert.

Die Zufuhren im Nahverkehr — Sand und Kies — betragen 24 213 t gegen 20 273 t im vorausgegangenen Jahr.

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		
1916	42 315	15 756	58 071	6	1848	1854	59 925
1915	65 317	10 818	76 135	33	5234	5267	81 402
Mithin 1916		4 938					
| mehr	—	—	—	—	—	—	—
| weniger	23 002	—	18 064	27	3386	3413	21 477

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,7 %, in der Abfuhr um 65,0 %, im ganzen um 26,4 % abgenommen.

In der Zufuhr ist eine Steigerung eingetreten bei Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 8567 t) infolge Kieslieferungen an die Heeresverwaltung.

Ausfälle haben sich ergeben bei Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 8377 t) durch Betriebs-einstellung der Zuckerfabrik und bei Steinkohlen (— 16 712 t) durch geringere Zuteilung des Kohlen-syndikats und verminderten Bedarf der ortsansässigen Fabriken.

Die Abfuhr weist einen Ausfall auf bei Erde, Kies, Sand, Mergel (— 554 t) und bei Schwefel-säure (— 1537 t).

Die Abfuhr an Kies usw. in 1915 war eine zufällige; im Berichtsjahr haben Verladungen zu Wasser nicht stattgefunden. Schwefelsäure war durch die Heeresverwaltung beschlagnahmt. Sie wurde mit der Bahn abgefahren.

10. Hafen zu Nierstein.

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		
1916	5905	8161	14 066	68	24 215	24 283	38 349
1915	7544	5321	12 865	703	1 363	2 066	14 931
Mithin 1916							
| mehr	—	2840	1 201	—	22 852	22 217	23 418
| weniger	1639	—	—	635	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,3 %, in der Abfuhr um 1676,5 %, im ganzen um 156,8 % zugenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Erde, Lehm, Sand, Kies (+ 621 t) und Steinkohlen (+ 972 t).

Der in größeren Mengen zugeführte Sand und Kies wurde zu Uferregulierungen im Hafengebiet und damit verbundenen Kaianschüttungen verwendet. An Steinkohlen hatte die Malzfabrik, die sich im Tages- und Nachtbetrieb mit Gemüsetrocknung befaßte, einen größeren Bedarf. Außerdem haben Landwirte des Hinterlandes ihre Steinkohlen an der Schiffslandestelle bezogen, die sie sich in früheren Jahren durch die Bahn zuführen ließen.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei Kalksteinen (+ 23 690 t).

Die Gutehoffnungshütte hat den Betrieb ihres Kalksteinbruchs wieder aufgenommen, den sie im vorausgegangenen Jahr eingestellt hatte.

Ausfälle haben sich in der Abfuhr ergeben bei Gerste (— 669 t) und Malz (— 880 t).

Gerste kam infolge Zentralisierung des Getreidehandels überhaupt nicht zur Verladung. Malz hat die ortsansässige Malzfabrik nur in geringer Menge erzeugt. Eine Abfuhr auf dem Wasserweg kam nicht vor.

11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1916	36 044	3935	39 979	—	49 267	49 267	89 246
1915	29 798	2543	32 341	1144	36 240	37 384	69 725
Mithin 1916							
| mehr	6 246	1392	7 638	—	13 027	11 883	19 521
| weniger	—	—	—	1144	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,6 %, in der Abfuhr um 31,8 %, im ganzen um 28,0 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei sonstigen Erden und Traß (+ 2720 t), Steinkohlen (+ 5587 t) und Steinkohlenkoks (+ 1126 t).

Bei der Mehrzufuhr an Erden und Traß kommt Rohgips in Betracht, den die Zementfabrik in größeren Mengen bezogen hat. Die Steigerung bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks gleicht die im vorausgegangenen Jahr vorhandenen Ausfälle aus.

Eine Minderzufuhr haben Zement (— 1328 t) und künstliche Düngemittel (— 1057 t) ergeben. Die Ursachen waren nicht festzustellen.

Die Abfuhr weist ein Mehr auf bei Zement (+ 11 883 t). Es ist herbeigeführt durch umfangreiche Lieferungen der Zementfabrik nach Holland und an die Heeresverwaltung im besetzten belgischen Gebiet.

Im Nahverkehr wurden 278 t Sand und Kies zugeführt gegen 930 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	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		
1916	728 005	1638	729 643	692	45 972	46 664	776 307
1915	822 552	736	823 288	3804	23 619	27 423	850 711
Mithin 1916	mehr weniger	902	—	—	22 353	19 241	—
	94 547	—	93 645	3112	—	—	74 404

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,4 % ab-, in der Abfuhr um 70,2 % zu-, im ganzen um 8,7 % abgenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Eisenerz (+ 1818 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 784 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 3244 t), Obst und Beeren (+ 2261 t), Papier und Pappe (+ 717 t), gebrannten Steinen (+ 680 t), Steinkohlenkoks (+ 3616 t).

Bei der Mehrzufuhr an Eisenerz kommt Raseneisenerz in Betracht, das aus Holland in größeren Mengen eingeführt wurde. Es geht an Gasfabriken zu Gasreinigungszwecken. Bei Hülsenfrüchten handelte es sich um rumänische Bohnen, die mit Mainschiffen über den Donau-Mainkanal befördert wurden. Sie waren für die Militärverwaltung bestimmt. Kaffee wurde aus Holland nach Österreich und der Türkei geführt und in Gustavsburg umgeschlagen. Dasselbe war bei Obst und Beeren der Fall, wobei es sich um getrocknete Feigen handelte. Pappe wurde für eine Kartonagefabrik ausgeladen und auf die Eisenbahn zur Weiterbeförderung gebracht. An gebrannten Steinen hat die Brückenbaugesellschaft größere Mengen zum Neubau einer Halle bezogen. Steinkohlenkoks ist als Dienstkohle für die Preußisch-Hessische Staatsbahn viel umgeschlagen worden.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei roher Baumwolle (— 2397 t), Braunkohlenbriketts (— 2109 t), Chemikalien und Drogen (— 565 t), tierischem Dünger (— 1993 t), Eisen- und Stahlwaren (— 813 t), Lein- und Ölsamen (— 5627 t), weichem Stammholz (— 514 t), Ölen, Fetten, Tran (— 6352 t), Steinkohlen (— 77 187 t), Teer, Pech, Harz (— 1460 t), gehobelten Hölzern (— 1020 t), sonstigen Gütern (— 1695 t).

An Baumwolle fielen die Durchfuhren nach Österreich aus. Braunkohlenbriketts haben durch geringeren Verbrauch in der Zufuhr nachgelassen. Für den Ausfall an Chemikalien und Drogen ist die Ursache unaufgeklärt. An tierischem Dünger kamen die Zufuhren von Guano in Wegfall. Eisen- und Stahlwaren wurden mehr mit der Bahn befördert. Es kommen Radsätze dabei in Frage. Lein- und Ölsamen können infolge des Kriegs nicht mehr eingeführt werden. Die gleiche Ursache liegt bei weichen Stämmen vor. An solchen ist das russische Espenholz weggefallen, das früher von den Zündholzfabriken eingeführt wurde. Der Ausfall an Ölen, Fetten und Tran ist ebenfalls eine Folge des Kriegs. Für diese Gegenstände ist die Seezufuhr gesperrt. Die Zufuhr an Steinkohlen hat sich durch schwächere Förderung bei den Zechen verringert. Die bayerischen Staatsbahnen haben außerdem größere Mengen Steinkohlen auf der Eisenbahn bezogen. Pech wurde von den Steinkohlenbrikettfabriken weniger verbraucht. Zur Herstellung an solchen fehlte es an Feinkohle. Für den Ausfall an gehobelten Hölzern und sonstigen Gütern war die Ursache nicht festzustellen.

In der Abfuhr hat sich der Verkehr gesteigert bei Gerste (+ 800 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (+ 711 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 7566 t), gesägtem weichem Bau- und Nutzholz (+ 4145 t), Pflastersteinen aller Art (+ 22 018 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 576 t), sonstigen Gütern (+ 702 t).

Bei Gerste und Mais handelte es sich um rumänische Erzeugnisse, die mit der Bahn anlangten und in Schiffe umgeladen wurden. Sie gingen nach einem rheinabwärts gelegenen Hafen. Hölzerne

Eisenbahnschwellen wurden mit der Bahn zugeführt und nach Holland verladen. Sie kamen aus dem vorderen Taunus. Rundholz zu Zellstoff kam aus Bayern und Thüringen mit der Eisenbahn an. Es wurde in Schiffe verladen und nach einer in der Nähe am Main gelegenen Zellstoff- und Papierfabrik verbracht. Bau- und Nutzholz gesägt wurde für die Heeresverwaltung nach dem besetzten Gebiet in Belgien verladen. Dasselbe war bei großen Mengen Steinschotter der Fall. Bei der Mehrabfuhr an Tonwaren, Porzellan und Steingut handelte es sich um Gegenstände, die sich im vorausgegangenen Jahr angesammelt hatten, deren Ausfuhr sich durch Beförderungsschwierigkeiten aber verzögert hatte. Für sonstige Güter war die Ursache der Steigerung nicht festzustellen.

Ein Ausfall in der Abfuhr hat sich ergeben bei Zement (— 5372 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 634 t), Hafer (— 2432 t), Stämmen (— 1285 t).

Bei Zement ist die Verladung durch eine am oberen Main gelegene Zementfabrik weggefallen. Eisen und Stahl in Stäben wurden von der Brückenbaugesellschaft weniger verladen. An Hafer sind die Verladungen fürs Militär ausgefallen, die im vorausgegangenen Jahr stattfanden. Bei harten Stämmen sind die früheren Bahnzufuhren an slawonischem Eichenholz ausgeblieben.

Im Nahverkehr wurden zugeführt 16 142 t gegen 15 485 t im vorausgegangenen Jahr. Es kommt Sand und Kies dabei in Betracht. Abfuhr kamen nicht vor, gegen 93 t im vorhergehenden Jahr.

13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	323 366	382 895	706 261	72 346	311 259	383 605	1 089 866
1915	360 294	349 353	709 647	165 387	221 623	387 010	1 096 657
Mithin 1916	mehr weniger	33 542	—	—	89 636	—	—
		36 928	3 386	93 041	—	3 405	6 791

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,5 %, in der Abfuhr um 0,9 %, im ganzen um 0,6 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Kupfererzen, Kupferstein (+ 2003 t), Weizen und Spelz (+ 13 168 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 880 t), hartem Stammholz (+ 944 t), weichem Stammholz (+ 51 687 t), gebranntem Kalk (+ 21 769 t), Steinkohlen (+ 2448 t), Steinkohlenkoks (+ 4100 t) und Verbrauchszucker (+ 2030 t).

Für die Mehrzufuhr an Kupfererzen und Kupferstein war die Ursache nicht aufzuklären. Weizen wurde vom Main aus in größeren Mengen zugeführt. Es handelte sich um rumänisches Erzeugnis, das mit der Bahn nach oberen Mainstationen befördert und dort in Schiffe umgeladen wurde. Bei der Mehrzufuhr an Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchten kommen rumänische Bohnen in Betracht, die auf dem gleichen Weg zur Beförderung gelangten. Der Zuwachs an hartem und weichem Stammholz beruht auf regerem Betrieb der Flößerei. Die Mehrzufuhr an gebranntem Kalk steht mit größeren Kalksteinbezügen der Amöneburger Zementwerke in Zusammenhang. Die Steigerung bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks beruht auf Zufälligkeit. Verbrauchszucker wurde von einer niederrheinischen Zuckerfabrik in größeren Mengen zugeführt. Die Zufuhren an kleineren Zwischenstationen haben sich dagegen verringert.

Ein Weniger hat sich in der Zufuhr ergeben bei roher Baumwolle (— 5651 t), Chemikalien und Drogen (— 2918 t), phosphorsaurem Kalk (— 1564 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 75 059 t),

Fischen und Schattieren (— 628 t), Roggen (— 931 t), gesägtem weichem Nutzholz (— 1394 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 847 t), Obst und Beeren (— 2031 t), Ölen, Fetten, Tran (— 1991 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 539 t), gebrauchten Umschließungen (— 929 t), sonstigen Gütern (— 2308 t).

Bei Baumwolle sind die Durchfuhren nach Österreich weggefallen, die im vorausgegangenen Jahr noch lebhaftere waren. An Braunkohlenbriketts fielen die Verladungen nach Wiesbaden aus. Für Chemikalien und Drogen sowie für phosphorsauren Kalk ist die Seezufuhr durch den Krieg gesperrt. Erde, Kies und Sand wurde durch verringerte Bautätigkeit in geringerer Menge verbraucht. Bei Fischen fielen die Heringszufuhren aus Holland weg. Roggen wurde nur mit der Bahn angebracht. Die Ausfälle an weicher Schnittware (Bretter), Kaffee, Kakao und Tee, Ölen, Fetten und Tran, Erdöl und anderen Mineralölen sind eine Folge des Krieges. Bei dem Ausfall an Obst und Beeren handelte es sich um den Wegfall der Zufuhr an getrockneten Feigen, die sich im vorausgegangenen Jahr als Durchfuhr nach Österreich vollzogen hat. An leeren Umschließungen hat sich die Rückkunft an gebrauchten Bierfässern und Zementsäcken infolge Beschränkung der Ausfuhr von Bier und Zement verringert. Sonstige Güter gingen durch die gedrückte Geschäftslage weniger ein.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei Eisen- und Stahlbruch (+ 578 t), Kupfererzen und Kupferstein (+ 3747 t), Fleisch und Speck (+ 1723 t), Weizen und Spelz (+ 12 683 t), weichen Stämmen (+ 20 028 t), Steinkohlen (+ 815 t).

Eisen- und Stahlbruch wurde statt in Gustavsburg im Mainzer Hafen verladen. Kupfererzabbrände gingen von Amöneburg nach dem Niederrhein. Fleisch und Speck wurden durch die Armeeconservenfabrik als Fleischkonserven in größeren Mengen verladen. Weizen ist nach dem Lagerhaus in Bingen in größeren Posten abgegangen. Die Mehrabfuhr an weichen Stämmen ist durch regeren Floßverkehr hervorgerufen.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Bier (— 2310 t), Zement (— 27 080 t), Chemikalien und Drogen (— 643 t), phosphorsaurem Kalk (— 3506 t), anderen künstlichen Düngemitteln (— 737 t), Schwefelkies (— 2257 t), Schlacken zur Verhüttung (— 6245 t), Gerste (— 3760 t), Küchengewächsen, Gemüse (— 588 t), Steinkohlenbriketts (— 742 t), Steinkohlenkoks (— 536 t), Farben (— 509 t), sonstigen Gütern (— 812 t).

Bier unterliegt einem Ausfuhrverbot, desgleichen Zement, Chemikalien und Drogen, phosphorsaurer Kalk und andere künstliche Düngemittel. Außerdem war der Betrieb der Amöneburger Zementwerke eingeschränkt. Bei phosphorsaurem Kalk (Superphosphat) und anderen künstlichen Düngemitteln hat es auch an Rohmaterial zur Herstellung gefehlt. Bei Schwefelkies (es handelte sich früher um Abbrände) und Schlacken zur Verhüttung fielen die Verladungen nach dem Niederrhein aus. Die Verladungen von Gerste waren gering. Mit der Bahn eingetroffene Sendungen wurden auf dem gleichen Weg an die Verbraucher weiterbefördert. Für Küchengewächse und Gemüse ist die Ausfuhr verboten. Ein Baggereigeschäft, das früher Briketts aus dem Hafen bezog, hat andere Steinkohlen verwendet. Der vorhandene Steinkohlenkoks wurde am Platz verkauft. Farben gingen infolge Ausfuhrverbote und Wegfalls eines Farblagers weniger ab. Der Ausfall an sonstigen Gütern ist durch die allgemein stille Geschäftslage verursacht.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 15 645 t in der Zufuhr und 1175 t in der Abfuhr, zusammen 16 820 t gegen 6718 t im vorausgegangenen Jahr.

In Betracht kommen Eisen- und Stahlwaren (18 t), Sand und Kies (14 770 t), Weizen und Spelz (936 t), Roggen (30 t), Hafer (4 t), weiche Stämme (6 t), gesägtes Weichholz (712 t) und Papier und Pappe (644 t).

14. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1916	13 789	12 583	26 372	131	2289	2420	28 792
1915	25 967	8 961	34 928	153	3512	3665	38 593
Mithin 1916		3 622					
mehr	—	—	—	—	—	—	—
weniger	12 178	—	8 556	22	1223	1245	9 801

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,5 %, in der Abfuhr um 34,0 %, im ganzen um 25,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 94 t), phosphorsaurer Kalk (— 98 t), Eisen- und Stahlwaren (— 91 t), Fische und Schaltiere (— 378 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 348 t), Obst und Beeren (— 101 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 175 t), Papier und Pappe (— 205 t), Steinkohlen (— 8893 t), Steinkohlenkoks (— 1100 t), Verbrauchszucker (— 101 t), sonstige Güter (— 471 t); zugenommen haben hauptsächlich: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3230 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 140 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 105 t).

Bei der Abfuhr haben besonders abgenommen: Bier (— 126 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 76 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 82 t), Chemikalien und Drogen (— 518 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 61 t), Farben (— 182 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 94 t), sonstige Güter (— 439 t); zugenommen haben: Fleisch und Speck (+ 40 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 100 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 50 t).

Die Gesamtabnahme des Verkehrs erstreckt sich in der Hauptsache auf Lebensmittel und Kohlen. Das Ausladen der Kohlen aus den Rheinschiffen hat infolge Mangels an Arbeitskräften auf Mainzer Gebiet stattgefunden, weil dort ein großer Hebekran zur Verfügung steht.

15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1916	597	29 249	29 846	942	20 900	21 842	51 688
1915	5155	48 962	54 117	1668	48 507	50 175	104 292
Mithin 1916		—	—				
mehr	—	—	—	—	—	—	—
weniger	4558	19 713	24 271	726	27 607	28 333	52 604

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,8 %, in der Abfuhr um 56,5 %, im ganzen um 50,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Phosphorsaurer Kalk (— 99 t), Bau- und Nutzholz (— 20 336 t), Steinkohlen (— 3925 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Phosphorsaurer Kalk (— 150 t), Bau- und Nutzholz (— 24 275 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3908 t). Zunahmen sind beim Schiersteiner Hafenverkehr nicht zu verzeichnen.

16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	—	—	—	—	154 617	154 617	154 617
1915	6354	—	6354	—	108 104	108 104	114 458
Mithin 1916	} mehr		—	—	46 513	46 513	40 159
	} weniger		6354	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 100 % ab-, in der Abfuhr um 43 % zu-, im ganzen um 35,1 % zugenommen.

In der Zufuhr sind ausgefallen Lein- und Ölsamen (— 5608 t) und Steinkohlen (— 725 t).

Die Ölfabrik hat mangels vorhandener Rohstoffe ihren Betrieb eingestellt. An Steinkohlen war durch die eingeschränkte oder aufgegebene Betriebstätigkeit der ortsansässigen Fabriken ein geringerer Bedarf. Die notwendigen Steinkohlen wurden mit der Bahn bezogen.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Kalksteinen (+ 46 658 t).

Der Bonner Bergwerks- und Hüttenverein hat seinen im vorausgegangenen Jahr eingestellten Steinbruchbetrieb wieder aufgenommen, worauf die Mehrabfuhr zurückzuführen ist.

17. Hafen zu Bingen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	31 985	17 788	49 773	9263	116 407	125 670	175 443
1915	55 888	10 106	65 994	3006	63 428	66 434	132 428
Mithin 1916	} mehr		—	6257	52 979	59 236	43 015
	} weniger		23 903	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,6 % ab-, in der Abfuhr um 89,2 % zu-, im ganzen um 32,5 % zugenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Eisen- und Stahldraht (+ 1669t), Weizen und Spelz (+ 12 603 t), Steinkohlenkoks (+ 745 t).

An Eisen- und Stahldraht war für Heereslieferungen größerer Bedarf. Das Lagerhaus wurde als Sammel- und Reinigungsstelle für Getreide benutzt, daher die Mehrzufuhr an Weizen. Steinkohlenkoks wurde an Stelle von Kohlen mehr verbraucht.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Manganerzen und Braunstein (— 24 050 t), weichen Stämmen (— 3514 t), Verbrauchszucker (— 562 t). Die Zufuhr an Manganerz von einer unterhalb gelegenen Schiffsladestelle und die Überführung auf die Bahn in Bingen sind weggefallen. Die Verladung zur Bahn erfolgt jetzt im Anschluß an einen Hochbahnbetrieb ohne vorhergehende Schiffsbeförderung. Das Weniger bei weichen Stämmen hängt mit geringeren Floßzufuhren zusammen, die sich durch mangelnde Bautätigkeit vermindert haben. Verbrauchszucker wurde von einer niederrheinischen Zuckerfabrik mehr nach einem oberhalb gelegenen Hafen befördert und von dort aus verteilt.

Die Abfuhr weist Steigerungen auf bei Eisenerz (+ 11 778 t), Weizen und Spelz (+ 8901 t), hartem Stammholz (+ 743 t), gebranntem Kalk (+ 16 352 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 5683 t), Pflastersteinen (+ 19 332 t).

Eisenerz wurde aus dem besetzten Gebiet mit der Bahn zugefahren und am Platz auf den Wasserweg gebracht. Weizen gelangte nach Reinigung im Lagerhaus nach rheinabwärts gelegenen

Häfen zur Beförderung (siehe Zufuhr). Bei hartem Stammholz handelte es sich um Buchen- und sonstige Laubhölzer, die aus den Wäldern im Hunsrück angebracht und nach niederrheinischen Plätzen verladen wurden, wo sie als Grubenholz verwendet werden. Bei gebranntem Kalk kommen Kalksteine in Betracht, die nach niederrheinischen Werken in beträchtlichen Mengen eingeschifft wurden. Bau-, Bruch- und Werksteine und Pflastersteine (Steinschotter) wurden für die Heeresverwaltung in größeren Mengen verladen.

Ein Ausfall in der Abfuhr ist zu verzeichnen bei hölzernen Eisenbahnschwellen (— 1464 t) und Grubenholz (— 594 t).

Aus Mangel an Arbeitskräften konnten die genannten Gegenstände in genügender Menge nicht angefahren und verladen werden.

Im Nahverkehr wurden zugefahren 19 649 t gegen 22 653 t im vorausgegangenen Jahr. Hierbei hat es sich um Sand und Kies gehandelt.

18. Hafen zu Oberlahnstein.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	4 155	102 554	106 709	1418	431 619	433 037	539 746
1915	12 901	66 357	79 258	380	318 550	318 930	398 188
Mithin 1916							
{ mehr	—	36 197	27 451	1038	113 069	114 107	141 558
{ weniger	8 746	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,6 %, in der Abfuhr um 35,8 %, im ganzen um 35,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Eisen- und Stahlbruch (+ 66 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 36 528 t), Glas und Glaswaren (+ 189 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 53 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1494 t), Ton, Lehm usw. (— 817 t), Farberden, Graphit (— 814 t), Fische und Schaltiere (— 171 t), Hafer (— 3263 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 109 t), Kleie (— 120 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 344 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 304 t), Steinkohlen (— 1438 t), Umschließungen, gebraucht (— 193 t).

Bei der Abfuhr haben besonders zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 102 872 t), Kalk, gebrannter (+ 9349 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 7500 t), Farben (+ 103 t), sonstige Güter (+ 773 t); abgenommen haben besonders: Chemikalien und Drogen (— 189 t), Farberden, Graphit (— 131 t), Kupfererze, Kupferstein (— 2383 t), Hafer (— 300 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 104 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1164 t), Pflastersteine aller Art (— 2077 t).

Auf die Hebung des Verkehrs und seine schnellere Abwicklung wirkte, wie auch schon im Vorjahr, die häufigere Beurlaubung von Schiffen aus dem Heeresdienst günstig ein. Die versandten Güter dienten überwiegend Kriegszwecken.

19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	14 416	38 452	52 868	1146	26 287	27 433	80 301
1915	18 774	24 092	42 866	2307	27 184	29 491	72 357
Mithin 1916							
{ mehr	—	14 360	10 002	—	—	—	7 944
{ weniger	4 358	—	—	1161	897	2 058	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,3 % zu-, in der Abfuhr um 7,0 % ab-, im ganzen um 11,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 11 407 t), Gerste (+ 2937 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 1437 t), Mais (Kukuruz) (+ 1858 t), Roggenmehl (+ 324 t), Steinkohlen (+ 5935 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 402 t), tierischer Dünger (— 2420 t), andere künstliche Düngemittel (— 650 t), Schlacken zur Verhütung (— 588 t), Hafer (— 1443 t), Bau- und Nutzholz (— 1673 t), Kartoffeln (— 317 t), Küchengewächse, Gemüse (— 460 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 739 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 2799 t), Verbrauchszucker (— 422 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 318 t), sonstige Güter (— 1141 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 304 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 3606 t), Ton, Lehm usw. (— 4746 t), Kartoffeln (— 210 t), Papier und Pappe (— 253 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (— 696 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 256 t), sonstige Güter (— 2809 t); zugenommen haben: Grubenholz (+ 321 t), Bau- und Nutzholz (+ 244 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 2408 t), Pflastersteine aller Art (+ 7598 t), Steinkohlen (+ 357 t), Wein (+ 233 t).

Die Zunahme des Verkehrs ist in der Hauptsache auf Massengüter, wie Sand, Kies, Holz, Kohlen und Frucht zurückzuführen, welche durch den infolge des Krieges hervorgerufenen Wagenmangel mit Schiffen befördert werden mußten. Der Stückgüterverkehr ist dagegen beträchtlich zurückgegangen; die Ursache hierfür liegt darin, daß die Zufuhr aus dem Ausland infolge des Krieges fast vollständig ruhte.

20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	2096	159 242	161 338	101	100 792	100 893	262 231
1915	68	112 335	112 403	2301	104 927	107 228	219 631
Mithin 1916	mehr	2028	46 907	48 935	—	—	42 600
	weniger	—	—	—	2200	4 135	6 335

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,5 % zu-, in der Abfuhr um 5,9 % ab-, im ganzen um 19,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Sonstige Erden, Traß (+ 676 t), Kalk, gebrannter (+ 47 697 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 350 t), Steinkohlen (+ 2096 t); abgenommen haben: Bau- und Nutzholz (— 672 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1144 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 3703 t), Pflastersteine aller Art (— 10 135 t), sonstige Güter (— 117 t); zugenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 640 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 6982 t).

Die erhebliche Mehrzufuhr an Kalksteinen ist auf die gesteigerte Produktion der Zementfabrik in Ramersdorf zurückzuführen. Eine Zufuhr von Jute hat infolge des Krieges nicht stattgefunden; auch war die Abfuhr von Jutewaren dadurch sehr gering. Die Abnahme von Zement bei der Abfuhr ist hauptsächlich auf die Erschwerung der Ausfuhrgenehmigung nach Holland zurückzuführen.

21. Hafen zu Bonn.

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		
1916	3168	4810	7 978	361	879	1240	9 218
1915	5684	6829	12 513	748	1139	1887	14 400
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	2516	2019	4 535	387	260	647	5 182

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr 36,2 %, in der Abfuhr 34,3 %, im ganzen 36,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 183 t), Fische und Schalthiere (— 137 t), Bau- und Nutzholz (— 384 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 344 t), gebrannter Kalk (— 743 t), Kartoffeln (— 205 t), Küchengewächse, Gemüse (— 110 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 811 t), Papier und Pappe (— 306 t), Stärke, Traubenzucker (— 128 t), Verbrauchszucker (— 539 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 164 t), sonstige Güter (— 804 t); zugenommen haben: Gerste (+ 153 t), Mais (Kukuruz) (+ 149 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 250 t), Steinkohlen (+ 223 t).

Bei der Abfuhr haben besonders abgenommen: Bier (— 17 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 25 t), Obst und Beeren (— 21 t), Küchengewächse, Gemüse (— 111 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 59 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 31 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 59 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 89 t), sonstige Güter (— 215 t); zugenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 15 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 18 t), Umschließungen, gebraucht (+ 17 t).

Die Verkehrsabnahme gegen das Vorjahr erstreckt sich auf fast alle Güter und findet ihre Erklärung in dem wirtschaftlichen Rückgang infolge des Krieges.

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		
1916	48 343	11 298	59 641	1 001 643	24 335	1 025 978	1 085 619
1915	13 495	7 387	20 882	881 690	12 324	894 014	914 896
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	34 848	3 911	38 759	119 953	12 011	131 964	170 723

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 185,6 %, in der Abfuhr um 14,8 %, im ganzen um 18,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Hafer (+ 8478 t), Mais (Kukuruz) (+ 303 t), Bau- und Nutzholz (+ 936 t), Weizenmehl (+ 848 t), Roggenmehl (+ 5155 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 1700 t), Steinkohlen (+ 28 848 t), Steinkohlenkoks (+ 552 t); abgenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (— 2942 t), Ton, Lehm usw. (— 970 t), Schlacken zur Verhüttung (— 343 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 339 t), gebrannter Kalk (— 3169 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 298 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 147 932 t), Chemikalien und Drogen (+ 1600 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 2978 t), Korb- und Floßweiden (+ 1950 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 496 t), Steinkohlenkoks (+ 3299 t); abgenommen haben:

Braunkohlen, rohe (— 2807 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1318 t), Kartoffeln (— 1196 t), Steinkohlen (— 18 282 t), Steinkohlenbriketts (— 2395) t.

Die Zunahme bei der Zufuhr besteht hauptsächlich in größeren Mengen Steinkohlen aus dem Ruhrgebiet, welche mit der Eisenbahn ab Wesseling weiterbefördert wurden. Letzteres hat seinen Grund besonders in dem an der Ruhr herrschenden Wagenmangel, und sodann in der Anregung der Militärbehörde, für Massengüter nach Möglichkeit den Wasserweg zu benutzen.

Die Steigerung in der Abfuhr ist in der Hauptsache auf den immer mehr zunehmenden Schiffsversand von Braunkohlenbriketts nach dem Oberrhein zurückzuführen; auch hat der Versand von Braunkohlenbriketts nach Holland zugenommen. Für letzteres sind dieselben Gründe maßgebend, wie für die Mehrzufuhr von Steinkohlen.

23. Hafen zu Cöln (einschließlich Cöln-Deutz und Cöln-Mülheim a. Rh.).¹⁾

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		
1916	126 662	296 673	423 335	37 102	312 897	349 999	773 334
1915	203 323	252 642	455 965	73 369	61 599	134 968	590 933
Mithin 1916							
{ mehr	—	44 031	—	—	251 298	215 031	182 401
{ weniger	76 661	—	32 630	36 267	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,2 % ab-, in der Abfuhr um 159,3 % zu-, im ganzen um 30,9 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 8773 t), Zement (— 6259 t), Chemikalien und Drogen (— 4020 t), phosphorsaurer Kalk (— 3064 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 19 247 t), Zinkerze (— 3313 t), Bau- und Nutzholz (— 15 416 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 4759 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 6347 t), Bitter- und Glaubersalz (— 7766 t), Stärke, Traubenzucker (— 5775 t), Zink, Zinkbrocken (— 3146 t), sonstige Güter (— 8388 t); zugenommen haben dagegen hauptsächlich: Luppen von Schweißisen (+ 3961 t), Weizen und Spelz (+ 10 430 t), Hafer (+ 14 898 t), Mais (Kukuruz) (+ 3994 t), Roggenmehl (+ 2460 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 3216 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 5655 t), Steinkohlen (+ 33 333 t), Teer, Pech, Harz (+ 2595 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Platten und Bleche aus Eisen (+ 5929 t), Eisen und Stahldraht (+ 3261 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 36 980 t), Schwefelkies (+ 59 100 t), Weizen und Spelz (+ 7734 t), Bau- und Nutzholz (+ 4836 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 13 029 t), Pflastersteine aller Art (+ 133 018 t); abgenommen haben dagegen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 2321 t), Braunkohlenbriketts (— 5000 t), Chemikalien und Drogen (— 8457 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 3030 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 5432 t), Kartoffeln (— 5951 t), Weizenmehl (— 2484 t), Papier und Pappe (— 2907 t), Verbrauchszucker (— 2409 t), sonstige Güter (— 3154 t).

Der Umschlag von Gütern im allgemeinen gegen das Jahr 1915 hat zugenommen, obwohl der Hafen seit Ausbruch des Krieges für Privatgüter gesperrt und die große Mehrzahl der Schuppen der Schiffs- und Speditionsgeschäfte für militärische Zwecke in Anspruch genommen wurde. Dadurch gingen dem Hafen große Transporte verloren. Daß die Verkehrsziffern sich dennoch auf einer unter den derzeitigen Verhältnissen stattlichen Höhe hielten, hat seinen Grund darin, daß hauptsächlich Massengüter umgeschlagen wurden, während früher mehr Stückgüter, die weniger von Gewicht sind, zum Umschlag gelangten.

¹⁾ 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.

24. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal			
1916	238 946	118 774	357 720	5902	138 398	144 300	502 020	
1915	181 798	29 160	210 958	4651	87 272	91 923	302 881	
Mithin 1916	mehr weniger	57 148 —	89 614 —	146 762 —	1251 —	51 126 —	52 377 —	199 139 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 69,6 %, in der Abfuhr um 57,0 %, im ganzen um 65,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Zement (+ 4425 t), Chemikalien und Drogen (+ 5220 t), Schwefelkies (+ 42 280 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 15 298 t), Bau- und Nutzholz (+ 2025 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 6325 t), Schwefelsäure (+ 4923 t), Steinkohlen (+ 77 887 t); abgenommen haben: phosphorsaurer Kalk (— 9031 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 6879 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schwefelkies (+ 2005 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 56 447 t), Schwefelsäure (+ 2019 t); abgenommen haben: Chemikalien und Drogen (— 4285 t), Chilesalpeter (— 1969 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1497 t).

Die Zunahme des Verkehrs ist auf die möglichste Ausnutzung des Wasserweges gegenüber der Eisenbahn zurückzuführen.

25. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1916	192 490	4513	197 003	6 252	5 751	12 003	209 006
1915	202 534	8382	210 916	25 926	12 001	37 927	248 843
Mithin 1916	mehr weniger	10 044 3869	13 913	19 674	6 250	25 924	39 837

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,6 %, in der Abfuhr um 68,4 %, im ganzen um 16,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 26 287 t), Weizen und Spelz (— 471 t), Gerste (— 1956 t), Mais (Kukuruz) (— 1200 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1934 t), Rübensirup, Melasse (— 522 t), Soda aller Art (— 2173); zugenommen haben hauptsächlich: Ton, Lehm usw. (+ 659 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 1100 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 1723 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 2897 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 468 t), Steinkohlen (+ 19 150 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 1196 t), Chemikalien und Drogen (— 818 t), Mais (Kukuruz) (— 453 t), Bau- und Nutzholz (— 13 948 t), Papier und Pappe (— 599 t), Soda aller Art (— 5303 t), sonstige Güter (— 4684 t); zugenommen haben: andere Müllereierzeugnisse (+ 999 t).

Der Rückgang im Gesamtversand gegen das Vorjahr ist zurückzuführen teils auf geringere Bautätigkeit und Wagenmangel, auf Mangel an inländischen Produkten und Rohmaterialien

sowie das Ausbleiben ausländischer Produkte. Eine erhebliche Mehrzufuhr ist bei Steinkohlen zu verzeichnen, dadurch begründet, daß die Kohlenzufuhr wegen der geringen Entfernung des Rheinisch-Westfälischen Kohlengrubenbezirks bisher ausschließlich mit der Eisenbahn erfolgte. Infolge der stetigen Wagensperre sahen sich die Fabrikunternehmungen zu Reisholz jedoch genötigt, einen Teil des Kohlenbedarfs auf dem bedeutend teureren und umständlicheren Wasserweg zu beziehen. Auch bei einzelnen anderen Gütern wurde durch den Wagenmangel der Wasserweg begünstigt.

26. Hafen zu Neuß.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	23 569	75 867	99 436	144 275	131 678	275 953	375 389
1915	27 397	71 734	99 131	272 515	42 249	314 764	413 895
Mithin 1916	mehr weniger	— 4 133	305	— 128 240	89 429 —	— 38 811	— 38 506

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,3 % zu-, in der Abfuhr um 12,3 % ab-, im ganzen um 9,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1518 t), Roggen (+ 3137 t), Bau- und Nutzholz (+ 1471 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 4499 t), Steinkohlen (+ 16 971 t), Steinkohlenkoks (+ 1271 t); dagegen haben abgenommen: Zement (— 1082 t), tierischer Dünger (— 2800 t), phosphorsaurer Kalk (— 1410 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 1873 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 2085 t), Hafer (— 1037 t), Lein- und Ölsamen (— 3938 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1563 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 5677 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 1016 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Schwefelkies (— 1245 t), Bau- und Nutzholz (— 2170 t), Weizenmehl (— 1526 t), Steinkohlen (— 130 454 t), Steinkohlenkoks (— 2667 t), sonstige Güter (— 1044 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 2235 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 13 029 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 66 812 t), Weizen und Spelz (+ 7602 t), Roggen (+ 2335 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 10 434 t).

Die größte Zunahme ist bei dem Umschlag von Kies zu verzeichnen, und zwar durch die großen Mengen Kies, welche die Heeresverwaltung für die Westfront nötig hatte.

Der höhere Erzumschlag wurde dadurch erzielt, daß große Sendungen von den Gruben im besetzten französischen Gebiet zeitweise über den hiesigen Hafen nach der Phönix-Aktien-Gesellschaft, Duisburg, zum Umschlag kamen.

Der erhöhte Getreideumschlag ist begründet durch die Zufuhr für die am hiesigen Platz errichteten Zweigstellen der Proviantämter Cöln und Düsseldorf.

Der geringere Umschlag in Kohlen, Koks usw. wird hauptsächlich auf den bestehenden Wagenmangel zurückzuführen sein, welcher besonders im letzten Viertel des Berichtsjahres den Kohlenumschlag von den Zechen im Wurmgebiet nach den Plätzen am Oberrhein sehr beeinträchtigte.

Gegen Ende des Jahres 1916 wurde bekanntlich ein großer Teil des Ruhrkohlenverkehrs durch die Verkehrsschwierigkeiten im Betrieb der Staatsbahn auf den Wasserweg über den Rhein-Herne-Kanal verwiesen. Da die Umleitung erst gegen Ende des Jahres den Verkehr am hiesigen Platz beeinflusste, tritt der in der letzten Zeit einsetzende starke Kohlenumschlag für das Berichtsjahr noch nicht in Erscheinung.

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

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t			
1916	53 270	243 338	296 608	59 595	112 601	172 196	468 804	
1915	74 315	286 466	360 781	50 328	80 300	130 628	491 409	
Mithin 1916	{ mehr weniger	21 045	43 128	64 173	9 267	32 301	41 568	22 605

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,8 % ab-, in der Abfuhr um 31,8 % zu-, im ganzen um 4,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 1355 t), Chemikalien und Drogen (— 1393 t), tierischer Dünger (— 1106 t), phosphorsaurer Kalk (— 1104 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1238 t), Eisen- und Stahldraht (— 1360 t), Blei-, Kobalt-, Nickel-erze (— 1403 t), Fische und Schalthiere (— 1532 t), Garne und Twiste (— 2649 t), Hafer (— 4955 t), Bau- und Nutzholz (— 57 041 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1868 t), Kartoffeln (— 4373 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 12 984 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 3035 t), Stärke, Traubenzucker (— 2415 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 4941 t), Heu und Stroh (— 3025 t), sonstige Güter (— 1469 t); zugenommen haben dagegen: Zement (+ 1380 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2988 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 17 461 t), Roggen (+ 1964 t), Gerste (+ 1816 t), Mais (Kukuruz) (+ 2601 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1635 t), Soda aller Art (+ 1947 t), Steinkohlen (+ 26 304 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Dach-, Stein- und Teerpappe (+ 698 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 57 195 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 518 t), Bau- und Nutzholz (+ 29 317 t); dagegen haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 2426 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1645 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 13 253 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 947 t), eiserne Röhren und Säulen (— 2181 t), Eisen- und Stahlwaren (— 1582 t), Holzzeug-masse, Strohmasse (— 882 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 971 t), Papier und Pappe (— 1961 t), Steinkohlen (— 13 532 t), sonstige Güter (— 4401 t).

Das Berichtsjahr 1916, das 21. Betriebsjahr des rechtsrheinischen Düsseldorfer Hafens seit seiner Eröffnung im Jahr 1896, blieb mit seinem Gesamtergebnis im Güterumschlag, gleich wie das Vorjahr, bedeutend gegen die in den letzten Friedensjahren erreichten Verkehrszahlen zurück.

28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1916	65 055	84 395	149 450	12 805	10 658	23 463	172 913
1915	91 056	64 282	155 338	31 071	48 544	79 615	234 953
Mithin 1916	{ mehr weniger	26 001	20 113	5 888	37 886	56 152	62 040

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,8 % ab-, in der Abfuhr um 70,5 % ab-, im ganzen um 26,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 1019 t), tierischer Dünger (— 7047 t), phosphorsaurer Kalk (— 41 243 t), andere künstliche Düngemittel (— 3659 t), sonstige Erden, Traß (— 3086 t), Lein- und Ölsamen (— 3796 t), andere Müllereierzeug-nisse (— 1229 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 4155 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1640 t).

Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 1215 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (— 8663 t), sonstige Güter (— 3617 t); zugenommen haben: Braunkohlen, rohe (+ 2631 t), Zement (+ 14 133 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2244 t), Ton, Lehm usw. (+ 1702 t), Weizen und Spelz (+ 2667 t), Roggen (+ 4550 t), Bau- und Nutzholz (+ 5324 t), Steinkohlen (+ 43 719 t), Steinkohlenkoks (+ 1065 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 509 t), tierischer Dünger (— 10 625 t), andere künstliche Düngemittel (— 702 t), Bau- und Nutzholz (— 2015 t), Roggenmehl (— 485 t), Papier und Pappe (— 868 t), Steinkohlen (— 53 940 t); zugenommen haben: phosphorsaurer Kalk (+ 400 t), Weizen und Spelz (+ 3614 t), Roggen (+ 8614 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 464 t), Schwefelsäure (+ 1900 t).

29. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1916	29 652	17 098	46 750	28 050	2 212	30 262	77 012
1915	37 799	23 436	61 235	34 354	10 186	44 540	105 775
Mithin 1916	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	8 147	6 338	14 485	6 304	7 974	14 278

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,7 %, in der Abfuhr um 34,3 %, im ganzen um 27,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Schwefelkies (— 1214 t), Hafer (— 1637 t), Gerste (— 4929 t), Lein- und Ölsamen (— 13 352 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 6662 t), sonstige Güter (— 1301 t); zugenommen haben dagegen: Weizen und Spelz (+ 1602 t), Roggen (+ 1740 t), Bau- und Nutzholz (+ 1428 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1681 t), Steinkohlen (+ 4356 t), Steinkohlenkoks (+ 1095 t), Zucker, roh (+ 5927 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 537 t), Roggen (— 611 t), Hafer (— 1329 t), Lein- und Ölsamen (— 4505 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 991 t), Steinkohlen (— 585 t), Verbrauchszucker (— 8115 t), Farben (— 218 t); zugenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 130 t), Weizen und Spelz (+ 668 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1815 t), Papier und Pappe (+ 133 t).

Die Abnahme bei Hafer ist darauf zurückzuführen, daß die Militärverwaltung das Lagerhaus der Firma Schon & Co. im Crefelder Hafen gemietet hat, infolgedessen wird in Uerdingen kein Hafer mehr gelagert.

Die Zufuhr von Gütern aus dem neutralen Ausland, namentlich aus Holland, war fast völlig eingestellt; die Ausfuhr dorthin beschränkte sich auf einzelne Fälle von Papier- und Tapetensendungen. Die Zunahme bei einzelnen Güterarten hat in dem großen Wagenmangel ihren Grund, wodurch die Güter mehr auf den Wasserweg angewiesen waren.

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1916	191 142	320 396	511 538	1359	12 037	13 396	524 934
1915	294 501	151 590	446 091	3358	22 388	25 746	471 837
Mithin 1916	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	103 359	168 806	65 447	1999	10 351	12 350

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,7 % zu-, in der Abfuhr um 48,0 % ab-, im ganzen um 11,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: phosphorsaurer Kalk (+ 19 265 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 12 281 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 9754 t), Manganerze, Braunstein (+ 5307 t), gebrannter Kalk (+ 17 170 t), Steinkohlen (+ 19 591 t), Steinkohlenkoks (+ 7960 t); abgenommen haben: Zement (- 837 t), Roheisen aller Art (- 11 282 t), Schwefelkies (- 1656 t), Schlacken zur Verhüttung (- 8602 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (- 2738 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (- 6279 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (- 1400 t), Eisen- und Stahldraht (- 1801 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (- 915 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (- 5241 t); zugenommen haben dagegen: Zement (+ 2350 t), Eisenbahnschienen (+ 526 t), Stärke, Traubenzucker (+ 410 t).

31. Duisburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1916	1 394 550	2 032 849	3 427 399	4 684 668	2 269 191	6 953 859	10 381 258
1915	1 162 614	1 812 833	2 975 447	5 766 753	2 194 847	7 961 600	10 937 047
Mithin 1916	mehr 231 936	weniger 220 016	451 952	1 082 085	74 344	1 007 741	555 789

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,1 % zu-, in der Abfuhr um 12,7 % ab-, im ganzen um 5,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Eisen- und Stahlbruch (+ 40 183 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 168 169 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 31 025 t), Hafer (+ 23 633 t), Grubenholz (+ 34 210 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 8542 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 22 238 t), Steinkohlen (+ 546 452 t), Zucker, roh (+ 19 405 t); abgenommen haben dagegen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (- 9956 t), tierischer Dünger (- 10 225 t), Thomasmehl (- 34 397 t), phosphorsaurer Kalk (- 9279 t), Roheisen aller Art (- 49 537 t), Luppen von Schweißisen (- 15 555 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (- 134 435 t), Zinkerze (- 8982 t), Schwefelkies (- 30 481 t), Mais (Kukuruz) (- 15 627 t), Lein- und Ölsamen (- 9395 t), Bau- und Nutzholz (- 28 149 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (- 11 094 t), Erdöl und andere Mineralöle (- 11 112 t), Zink, Zinkbrocken (- 15 594 t), sonstige Güter (- 10 925 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (- 20 291 t), Kalisalze zum Düngen (- 14 544 t), Roheisen aller Art (- 19 486 t), Eisen und Stahl in Stäben (- 36 728 t), Schlacken zur Verhüttung (- 9004 t), Fische und Schaltiere (- 8436 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (- 17 021 t), Steinkohlen (- 1 655 640 t), Steinkohlenbriketts (- 8386 t), Teer, Pech, Harz (- 10 275 t), Verbrauchszucker (- 9350 t); zugenommen haben besonders: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 59 183 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 196 554 t), Weizen und Spelz (+ 11 479 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 10 886 t), Bau- und Nutzholz (+ 29 644 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 18 614 t), Pflastersteine aller Art (+ 345 580 t), Steinkohlenkoks (+ 111 367 t), Zucker, roh (+ 15 695 t).

Die Zunahme bei der Zufuhr zu Berg ist auf die vermehrte Kohleanfuhr von Belgien und aus dem Rhein-Herne-Kanal zurückzuführen. Die vermehrte Zufuhr zu Tal ist in der Hauptsache durch die Anfuhr von Kies vom Oberrhein, welcher im Duisburg-Ruhrorter Hafen von Schiff zu Schiff nach Belgien umgeschlagen wurde, begründet.

Die Abnahme bei der Abfuhr zu Berg ist auf die geringere Kohlenabfuhr, welche in den letzten Monaten des Berichtsjahres infolge des Wagenmangels und den hierdurch bedingten Übergang der Kohlenabfuhr auf den Rhein-Herne-Kanal hervorgerufen wurde, zurückzuführen. Daß die Abfuhr zu Tal trotz des weiteren Rückgangs der Kohlenabfuhr nach Holland und Belgien zugenommen hat, ist durch die Versorgung des militärisch besetzten Gebiets mit Wegebaumaterialien, Holz und dergleichen begründet.

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

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

im Jahr 1916	5 816 522 t
„ „ 1915	7 259 829 t

also 1916 weniger 1 443 307 t,

b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1916 . . . 875 738 t, gegen 317 290 t im Jahr 1915, sonach 1916 mehr 558 448 t,

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1916 t	1915 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich	893	2 156
Cöln bis Coblenz ausschließlich	22 793	30 537
Coblenz	—	453
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	47 500	99 768
den Mainhäfen	616 570	774 401
Mainz bis Mannheim ausschließlich	745 405	928 036
Mannheim und oberhalb	2 963 388	3 501 146
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	83 484	107 266
Emden (Rhein-Herne-Kanal)	176 156	65 432
Holland	720 736	991 174
Belgien	144 938	574 153
Zusammen	5 521 863 ¹⁾	7 074 522 ²⁾
also 1916 weniger	1 552 659	

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

Jahr	Zufuhr			Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t			
1916	2234	24 620	26 854	716 466	389 534	1 106 000	1 132 854	
1915	302	21 176	21 478	543 995	390 215	934 210	935 688	
Mithin 1916	mehr weniger	1932	3 444	5 376	172 471	—	171 790	177 166
		—	—	—	681	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,0 %, in der Abfuhr um 18,4 %, im ganzen um 18,5 % zugenommen.

¹⁾ Außerdem 195 267 t Bootekohlen.

²⁾ Außerdem 176 506 t Bootekohlen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 804 t), Weizen und Spelz (+ 1100 t), Bau- und Nutzholz (+ 165 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 2048 t), Steinkohlen (+ 2232 t); abgenommen hat: Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1061 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3713 t), Steinkohlen (+ 65 642 t), Steinkohlenkoks (+ 105 074 t); abgenommen haben Schlacken zur Verhüttung (— 2639 t).

Die Zunahme des Verkehrs, hauptsächlich in den letzten Monaten des Berichtsjahres, ist teils auf Wagenmangel, teils auf größere Ausnutzung des Schiffsraumes behufs Entlastung der Eisenbahn zurückzuführen.

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

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1916	87 135	789 046	876 181	476 372	245 584	721 956	1 598 137
1915	258 834	535 374	794 208	559 411	359 850	919 261	1 713 469
Mithin 1916	f mehr		81 973	—		—	—
	weniger		—	83 039		197 305	115 332

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,3 % zu-, in der Abfuhr um 21,5 % ab-, im ganzen um 6,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahlbruch (+ 22 247 t), Farberden, Graphit (+ 1159 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 89 500 t), Steinkohlen (+ 57 785 t); abgenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (— 2639 t), Thomasmehl (— 1624 t), Roheisen aller Art (— 5861 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 54 644 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 10 111 t), Ton, Lehm usw. (— 2380 t), Manganerze, Braunstein (— 3285 t), Grubenholz (— 4495 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1240 t), Schwefelsäure (— 1460 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 700 t), andere künstliche Düngemittel (— 3933 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 31 187 t), Steinkohlen (— 211 870 t); zugenommen haben dagegen: Eisen- und Stahldraht (+ 2297 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 42 534 t), Steinkohlenkoks (+ 5808 t), Teer, Pech, Harz (+ 790 t).

34. Hafen zu Walsum (Aktienverein „Gutehoffnungshütte“).

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1916	36 267	205 057	241 324	596 981	217 250	814 231	1 055 555
1915	80 245	120 746	200 991	506 996	311 385	818 381	1 019 372
Mithin 1916	f mehr		40 333	89 985		—	36 183
	weniger		—	94 135		4 150	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,1 % zu-, in der Abfuhr um 0,5 % ab-, im ganzen um 3,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahlbruch (+ 1822 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 12 996 t), Manganerze, Braunstein (+ 13 036 t), Steinkohlenkoks (+ 2816 t); abgenommen haben Schlacken zur Verhüttung (— 12 509 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (— 13 597 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 8768 t), Eisenbahnschienen (— 7719 t); zugenommen haben dagegen: Roheisen aller Art (+ 1460 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 615 t), Steinkohlen (+ 24 493 t).

35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1916	911	200	1111	153 047	29 420	182 467	183 578
1915	3808	307	4115	114 265	19 106	133 371	137 486
Mithin 1916	mehr	—	—	38 782	10 314	49 096	46 092
	weniger	2897	107	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 73,0 % ab-, in der Abfuhr um 36,8 % zu-, im ganzen um 33,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1659 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 118 t), Papier und Pappe (— 55 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 40 t), Pflastersteine aller Art (— 745 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (— 951 t); zugenommen haben: Tabak, roh, Tabakrippen (+ 69 t), Zucker, roh (+ 504 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4359 t), Bau- und Nutzholz (+ 696 t), Steinkohlenkoks (+ 45 674 t); abgenommen haben Steinkohlen (— 1607 t).

36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1916	9025	143 249	152 274	100	1380	1480	153 754
1915	5800	93 345	99 145	2899	4344	7243	106 388
Mithin 1916	mehr	—	—	—	—	—	47 366
	weniger	3225	49 904	53 129	—	—	—
		—	—	2799	2964	5763	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 53,6 % zu-, in der Abfuhr um 80,0 % ab-, im ganzen um 44,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr sind nur Zunahmen zu verzeichnen, und zwar: Kalk, gebrannter (+ 19 203 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 620 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 30 690 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 2616 t).

Bei der Abfuhr hat nur abgenommen Soda aller Art (— 5763 t).

37. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1916	65 590	202 858	268 448	2605	106 515	109 120	377 568
1915	128 609	189 047	317 656	1388	1 500	2 888	320 544
Mithin 1916	mehr	—	—	1217	105 015	106 232	57 024
	weniger	63 019	13 811	—	—	—	—
		—	49 208	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,5 % ab-, in der Abfuhr um 3678,4 % zu-, im ganzen um 17,8 % zugenommen.

Bei der Einfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Kalisalze zum Düngen (— 678 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 40 701 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 220 t), Hafer (— 670 t), Lein- und Ölsamen (— 672 t), hölzerne Eisenbahnschienen (— 403 t), Bau- und Nutzholz (— 1660 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 204 t), Kartoffeln (— 742 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 3977 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 197 t), Verbrauchszucker (— 212 t), Farben (— 350 t), Heu und Stroh (— 3496 t); zugenommen haben dagegen: Roggen (+ 1314 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 221 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 775 t), Steinkohlen (+ 2324 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 359 t), sonstige Güter (+ 684 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 107 677 t), Roggen (+ 310 t), hölzerne Eisenbahnschienen (+ 145 t), Papier und Pappe (+ 70 t), Soda aller Art (+ 64 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 184 t); abgenommen haben: Ton, Lehm usw. (— 77 t), Bau- und Nutzholz (— 64 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 590 t), Steinkohlen (— 969 t), Steinkohlenbriketts (— 123 t), sonstige Güter (— 371 t).

Die Abweichungen im Verkehr gegen frühere Jahre dürften ausschließlich auf den Krieg zurückzuführen sein.

Im Anschluß an die Verkehrsangaben über die wichtigeren Rheinhäfen folgt nachstehend nach den Angaben der Handelskammer Duisburg-Ruhrort¹⁾ eine Übersicht nebst Erläuterungen über den Gesamtverkehr — 1916 und 1915 — in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum.

Auch im Jahr 1916 standen die Verkehrsbeziehungen unter dem hemmenden Einfluß des Krieges. Der starke Rückgang, der im Vorjahr im Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen gegenüber den letzten Friedensjahren zu verzeichnen war, hat sich während des Berichtsjahres noch etwas vergrößert. Der Gesamtverkehr²⁾ des Jahres 1916 blieb hinter dem des Vorjahres um nahezu 600 000 t, hinter dem im Jahr 1914 um annähernd 14 000 000 t zurück. Der Ausfall gegen 1915 entfällt ausschließlich auf die Abfuhr, die sich um 1 055 000 t verringert hat, während sich die Anfuhr um 460 000 t erhöhen konnte, wenn sie auch im Vergleich zu 1914 noch immer ein Weniger von 4 396 000 t aufweist. Der Rückgang in der Gesamtabfuhr gegenüber 1914 beziffert sich auf nahezu 9 500 000 t. Die Verringerung der Anfuhr gegen 1914 wurde hauptsächlich durch das fast vollständige Versiegen der Einfuhr von Gütern über die ausländischen Häfen verursacht. Der Ausfall in der Abfuhr aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen lag in den schon im vorjährigen Bericht hervorgehobenen Umständen begründet. Wie sehr die Mitte des Jahres 1914 erfolgte Inbetriebnahme des Rhein-Herne-Kanals in Verbindung mit amtlichen Kriegsmaßnahmen dem Verkehr der Rhein-Ruhr-Häfen abträglich gewesen ist, ist daran erkennbar, daß in den ersten neun Monaten des Jahres 1916 von den Kanalhäfen an Kohlen bereits über 2 400 000 t unmittelbar nach dem Rhein verladen wurden, während sich in früheren Jahren der gesamte Kohlenumschlagverkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen abwickelte.

¹⁾ 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.

²⁾ Der Übersichtlichkeit halber sind die Zahlen im Text auf volle Tausend abgerundet.

Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in den Jahren 1916 und 1915.

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1916	1915	1916		1915 zu- sammen	1916			1915 zu- sammen	
			zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal	zu- sammen		
Ruhrorter Hafen	7295781	7167743	853415	752990	1606405	1056672	3598481	2090895	5689376	6111071
Duisburger Hafen	1757814	2258258	282371	331969	614340	579748	1029584	113890	1143474	1678510
D.-Hochfelder Hafen	183147	308093	32403	88672	121075	183610	28008	34064	62072	124483
D.-Ruhrorter Eisen- bahnhof	460565	392618	136885	296156	433041	392170	7460	20064	27524	448
DuisburgerRheinufer	495782	810316	187348	253888	441236	763247	30300	24246	54546	47069
Verladestelle d. A.-G. Phönix (Laar)	253225	290860	4054	249171	253225	284873	—	—	—	5987
Hamborner Werft	3457	13235	3202	209	3411	13235	45	0	45	—
Häfen in Alsum und Schwelgern	1682014	1805908	373387	574729	948116	849392	449401	284497	733898	956515
Hafen in Walsum	1047435	1013982	36276	205513	241789	201397	595727	209919	805646	812585
Verladestelle der A.- G. für Maschinen- papierfabrikation Walsum	55277	25302	785	48022	48807	16848	6470	—	6470	8454
Hafen Rheinhausen	682007	630124	338 518	330485	669003	603776	4463	8541	13004	26348
Verladestelle Dier- gardt	136376	100643	—	—	—	—	134164	2212	136376	100643
Homborg-Essen- berger Rheinufer	98358	62301	5608	47703	53511	28297	9388	35659	45047	34004
Hafen Rheinpreußen	935193	802257	—	—	—	—	576319	358874	935193	802257
Zusammen	15086432	15681642	2254252	3179507	5433759	4973266	6469810	3182862	9652672	10708375

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

I. Eisenerz¹⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
Ruhrorter Hafen	68 994	283 423	352 417	337 044
Duisburger Hafen	636	15 492	16 128	56 327
Duisburg-Hochfelder Hafen	—	1 943	1 943	1 732
Duisburger Rheinufer	14 033	130 944	144 977	425 590
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar)	4 054	246 741	250 795	284 873
Häfen in Alsum und Schwelgern	230 228	484 509	714 737	689 388
Hafen in Walsum	35 359	173 048	207 407	193 308
Hafen in Rheinhausen	268 705	259 854	528 559	569 828
Homborg-Essenberger Rheinufer	—	22 170	22 170	10 081
Zusammen	622 009	1 618 124	2 239 133	2 568 172

¹⁾ Eisenerz, Manganerz, Braunstein, Schwefelkies und zur Verhüttung bestimmte Schlacken.

Die Gesamtzufuhr an Eisenerzen blieb hinter der im Jahr 1915 um über 300 000 t zurück. Gegen das Jahr 1914 ist eine Abnahme von über 4 000 000 t zu verzeichnen. Dieser bedeutende Rückgang ist in erster Linie auf die Unterbrechung der Zufuhr fremder Erze auf dem Seeweg zurückzuführen. Im Gegensatz zum Verkehr in den Friedensjahren übertraf, wie schon im Vorjahr, 1916 die Erzzufuhr zu Tal die Zufuhr zu Berg, und zwar diesmal um nahezu 1 000 000 t. Die Zufuhr zu Tal stieg um 285 000 t gegen 1915; gegen 1914 belief sich der Zuwachs der talwärts verfrachteten Erzmengen auf über 1 000 000 t. Der vermehrte Talverkehr wurde in der Hauptsache durch reichere Zufuhren aus dem Minettegebiet verursacht. Diese Erzladungen wurden mit der Bahn den oberrheinischen Häfen zugeführt und von dort zu Wasser weiterbefördert.

H. Getreide¹⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	15 365	4 398	19 763	7 236
Duisburger Hafen	28 299	37 801	66 100	61 698
Duisburg-Hochfelder Hafen	—	44	44	92
Homburg-Essenberger Rheinufer	—	7 319	7 319	1 313
Zusammen	43 664	49 562	93 226	70 339

Der Getreideverkehr, der infolge der gänzlichen Stockung der Einfuhr ausländischen Getreides in besonderem Maß in Mitleidenschaft gezogen ist, weist gegen das Vorjahr wieder eine geringe Steigerung auf, die auf die Anfuhr rumänischen Getreides zurückzuführen ist. Die Zunahme belief sich gegen 1915 auf rund 23 000 t, während gegenüber dem Jahr 1914 eine Abnahme von über 500 000 t zu verzeichnen ist. Bei der geringen Zufuhr zu Berg war 1916 gleich wie im Vorjahr die Zufuhr zu Tal überwiegend.

III. Holz²⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	21 567	49 789	71 356	37 317
Duisburger Hafen	848	45 530	46 378	59 514
Duisburg-Hochfelder Hafen	783	60 693	61 476	73 423
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	194	613	807	259
Duisburger Rheinufer	—	425	425	4 719
Häfen in Alsum und Schwelgern	—	23 033	23 033	33 087
Hafen in Walsum	485	669	1 154	1 015
Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum	—	41 489	41 489	16 217
Homburg-Essenberger Rheinufer	1 051	—	1 051	1 475
Zusammen	24 928	222 241	247 169	227 027

Auch der Holzumschlagsverkehr hat im Jahr 1916 gegen das Vorjahr eine mäßige Zunahme, gegen 1914 dagegen einen beträchtlichen Rückgang erfahren. Der Gesamtzuwachs bezif-

¹⁾ Weizen und Spelz, Roggen, Hafer, Gerste, Mais (Kukuruz).

²⁾ Nutzholz ausschließlich Brennholz, Reisig, Späne (31 g des Güterverzeichnisses).

fernte sich gegenüber 1915 auf etwas über 20 000 t, der Gesamtausfall gegen 1914 auf über 150 000 t. Dieser Ausfall erklärt sich vor allem aus der nahezu völligen Unterbindung der Holzeinfuhr aus dem Ausland (Zufuhr zu Berg), die sich im Vergleich zum Jahr 1914 um 140 000 t verringert hat. Die Zufuhr zu Tal zeigte gegen die beiden Vorjahre keine nennenswerte Veränderung.

IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
	t	t	t	t
Ruhrorter Hafen	3 415 881	1 088 037	4 503 918	5 560 482
Duisburger Hafen	979 184	36 984	1 016 168	1 487 334
Duisburg-Hochfelder Hafen	1 484	293	1 777	26 906
Häfen in Alsum und Schwelgern	434 777	223 060	657 837	882 927
Hafen in Walsum	593 335	189 614	782 949	761 369
Hafen Rheinpreußen	576 319	358 874	935 193	802 257
Verladestelle Diergardt	134 164	—	134 164	100 261
Zusammen	6 135 144	1 896 862	8 032 006	9 621 537

Der Kohlenumschlagsverkehr zeigt gegenüber 1915 eine weitere Abnahme, und zwar von über 1 500 000 t. Im Vergleich zum Jahr 1914 stellt sich der Rückgang auf über 9 000 000 t. Oben ist schon auf den Ausfall hingewiesen worden, den der zwangsweise Übergang der Kohlenabfuhr auf den Rhein-Herne-Kanal gerade dem Kohlenumschlagsverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen verursacht hat. Die im Ruhrbezirk geförderten Kohlen mußten zudem vornehmlich für die Bedürfnisse der inländischen Verbraucher in Anspruch genommen werden, sodaß immer geringere Mengen für Ausfuhrzwecke zur Verfügung standen. Die Abfuhr zu Tal ging gegen 1915 um fast 800 000 t, gegen 1914 um nahezu 7 500 000 t zurück. Es ist im übrigen bemerkenswert, daß die meisten Privatzeehäfen 1916 eine Zunahme in der Kohlenabfuhr ausweisen können, während sämtliche öffentliche Häfen an dem Weniger der Gesamtabfuhr beteiligt sind. Bei diesen zeigen sich damit auch die durch den Rhein-Herne-Kanal bewirkten Verkehrsverschiebungen; andererseits sind ferner die Privathäfen infolge der Benutzung eigener Wagen in ihrem Betrieb von den schweren Stokkungen, die zeitweise in der Gestellung der Staatsbahnwagen vorlagen und den Umschlagsverkehr der öffentlichen Häfen beeinträchtigten, unberührt geblieben.

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
	t	t	t	t
Ruhrorter Hafen	20 760	105 444	126 204	163 453
Duisburger Hafen	4 681	2 734	7 415	30 634
Duisburg-Hochfelder Hafen	9 884	371	10 255	7 312
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	7 042	11 605	18 647	448
Duisburger Rheinnufer	25 016	—	25 016	40 306
Häfen in Alsum und Schwelgern	14 500	24 671	39 171	68 786
Hafen in Walsum	2 392	20 305	22 697	51 216
Hafen in Rheinhausen	1 613	8 541	10 154	21 186
Zusammen	85 888	173 672	259 560	383 342

Die Abfuhr von Roheisen und verarbeitetem Eisen aller Art ist im Berichtsjahr weiter zurückgegangen, und zwar um annähernd 125 000 t. Die Abnahme gegenüber 1914 belief sich auf über 950 000 t. Dieser Ausfall hat seine Ursache in dem Brachliegen der überseeischen Ausfuhr, in dem gesteigerten Bedarf der heimischen Kriegswirtschaft und der durch sie bedingten Beschränkung der Ausfuhr nach Holland. Die Abfuhr zu Tal hat denn auch eine besonders starke Einbuße aufzuweisen. Während 1914 noch rund 1 000 000 t talwärts versandt wurden, belief sich diese Menge im Jahr 1916 auf nur 174 000 t.

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
1916	515	6 915	7 430
1915	1585	10 690	12 275
Mithin 1916	mehr weniger	— 3 775	— 4 845

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 67,5 %, die Zufuhr zu Tal um 35,3 % und die Gesamtzufuhr um 39,5 % abgenommen, gegen 39,2 %, 158,5 % und 82,3 % Abnahme im Vorjahr.

39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1916	8 410	2831	11 241
1915	19 546	2413	21 959
Mithin 1916	mehr weniger	— 418	— 10 718

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 57,0 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 17,3 % zu- und die Gesamtzufuhr um 49,3 % abgenommen, gegen 58,0 %, 972,4 % und 53,3 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1916	955	—	955
1915	8078	1044	9122
Mithin 1916	mehr weniger	— 1044	— 8167

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 88,2 %, die Zufuhr zu Tal um 100 % und die Gesamtzufuhr um 89,5 % abgenommen, gegen 38,7 %, 54,7 % und 41,7 % Abnahme im Vorjahr.

41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1916	26 496	24 527	51 023
1915	32 706	9 036	41 742
Mithin 1916	mehr weniger	— 15 491	— 9 281
	6 210	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 19,0 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 171,4 % zu- und die Gesamtzufuhr um 22,2 % zugenommen, gegen 53,1 %, 70,4 % und 48,4 % Abnahme im Vorjahr.

42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1916	217 790	—	217 790
1915	156 891	—	156 891
Mithin 1916	mehr weniger	60 899 —	60 899 —

Die Zufuhr hat demnach um 38,8 % zugenommen, gegen 68,8 % 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	10 145 288 t ¹⁾
„ Vorjahr	8 567 290 t

sonach im Jahr 1916 mehr 1 577 998 t oder 18,4 %.

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	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr t
	t	t	
1916	49 217	327	49 544
1915	36 994	2584	39 578
Mithin 1916	mehr weniger	— 2257	9 966 —

¹⁾ 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 8394 Tonnen.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33 % zu-, in der Abfuhr um 87 % ab-, im ganzen um 25,2 % zugenommen.

44. Hafen zu Tiel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	9 079	31	9 110
1915	11 840	—	11 840
Mithin 1916	mehr weniger	31 —	— 2 730

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,4 % ab-, im ganzen um 23,1 % abgenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	3 459	—	3 459
1915	4 724	—	4 724
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— 1 265

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27 %, im ganzen um 27 % abgenommen.

46. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	25 321	17	25 338
1915	26 937	—	26 937
Mithin 1916	mehr weniger	17 —	— 1 599

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6 %, im ganzen um 6 % abgenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	236 137	1517	237 654
1915	201 356	4254	205 610
Mithin 1916	mehr weniger	— 2737	32 044 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,3 % zu-, in der Abfuhr um 64 % ab-, im ganzen um 15,6 % zugenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	32 890	475	33 365
1915	33 135	1563	34 698
Mithin 1916	{ mehr	—	—
	{ weniger	245	1 333

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,7 %, in der Abfuhr um 70 %, im ganzen um 3,9 % abgenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	7579	—	7579
1915	5483	—	5483
Mithin 1916	{ mehr	—	2096
	{ weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,2 %, im ganzen um 38,2 % zugenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	6696	95	6791
1915	6421	50	6471
Mithin 1916	{ mehr	45	320
	{ weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,3 %, in der Abfuhr um 90 %, im ganzen um 49 % zugenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	5353	—	5353
1915	9445	—	9445
Mithin 1916	{ mehr	—	—
	{ weniger	4092	4092

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,3 %, im ganzen um 43,3 % abgenommen.

52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	4033	—	4033
1915	2159	—	2159
Mithin 1916	{ mehr weniger	{ 1874 —	{ 1874 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 87 % im ganzen um 87 % zugenommen.

53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	66 077	—	66 077
1915	38 345	—	38 345
Mithin 1916	{ mehr weniger	{ 27 732 —	{ 27 732 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,4 % im ganzen um 72,4 % zugenommen.

54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	1 179 888	265 446	1 445 334
1915	1 274 509	1 275 178	2 549 687
Mithin 1916	{ mehr weniger	{ — 1 009 732	{ — 1 104 353

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,4 % in der Abfuhr um 78,1 % im ganzen um 43,3 % abgenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	634 521	109 370	743 891
1915	695 560	143 884	839 444
Mithin 1916	{ mehr weniger	{ — 34 514	{ — 95 553

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,8 % in der Abfuhr um 24 % im ganzen um 11,4 % abgenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1916	1 781 109	45 221	1 826 330
1915	1 697 388	122 057	1 819 445
Mithin 1916	mehr weniger	83 721 —	6 885 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5 % zu-, in der Abfuhr um 63 % ab-, im ganzen um 0,4 % zugenommen.

57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1916	4 454 351	1 227 079	5 681 430
1915	1 689 034	1 284 390	2 973 424
Mithin 1916	mehr weniger	2 765 317 —	2 708 006 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 163 % zu-, in der Abfuhr um 4,5 % ab-, im ganzen um 91 % zugenommen.

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 1916	—
im Jahr 1915	2 643 t
Mithin 1916 weniger	2 643 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
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —

59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

61. Hafen zu Danzig.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	2 643 ¹⁾	—	2 643 ¹⁾
Mithin 1916	{ mehr weniger	2 643	2 643

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 100 %, im ganzen um 100 % abgenommen.

¹⁾ Hiervon gingen 110 t durch niederländische Kanäle nach deutschen Emshäfen.

64. Englische Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

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 1916 10 145 288 t

„ 1915 8 569 933 t

Sonach 1916 1 575 355 t oder 18,4 % Zunahme, gegen 66,7 % 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
1916	13 016	1 691 802	13 037	8 416 447	26 053	10 108 249
1915	11 567	2 827 087	11 966	5 694 929	23 533	8 522 016
Mithin 1916	{ mehr weniger	1 449 1 135 285	1 071	2 721 518	2 520	1 586 233

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 40,2 % ab-, bei der Ausfuhr um 47,8 % zu-, im ganzen um 18,6 % zugenommen.

Von der Abnahme des Verkehrs über die deutsch niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland besonders folgende Güter betroffen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 27 480 t), Thomasmehl (— 29 484 t), phosphorsaurer Kalk (— 55 809 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 737 471 t), Schwefelkies (— 28 127 t), Schlacken zur Verhüttung (— 49 151 t), Weizen und Spelz (— 24 295 t), Lein- und Ölsamen (— 70 387 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 99 218 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 27 004 t); zugenommen haben dagegen besonders: Steinkohlen (+ 234 288 t), Steinkohlenbriketts (+ 37 511 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 21 162 t), Zucker, roh (+ 17 342 t).

Die Hauptzunahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze erstreckt sich auf: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2 461 728 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 28 044 t), Bau- und Nutzholz (+ 37 332 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (73 802 t), Pflastersteine aller Art (+ 850 161 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 45 539 t), Steinkohlenkoks (+ 54 435 t); abgenommen haben hauptsächlich: Zement (— 20 635 t), Kalisalze zum Düngen (— 17 527 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 76 488 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 24 542 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 11 747 t), Steinkohlen (— 563 684 t).

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

A. Bei der Einfuhr nach Deutschland:

ein Weniger von	10 783 t	bei	Blei in Blöcken, Bleiwaren,
"	4 491 t	"	Borke, Lohe, Gerbstoffen,
"	6 489 t	"	Chemikalien und Drogen,
"	19 433 t	"	tierischem Dünger,
"	8 691 t	"	Roheisen aller Art,
"	6 700 t	"	Eisen und Stahl in Stäben,
"	4 535 t	"	Platten und Blechen aus Eisen,
"	4 375 t	"	unedlen Metallen, Waren daraus,
"	5 312 t	"	Ton, Lehm usw.,
"	5 065 t	"	Blei-, Kobalt-, Nickelerzen,
"	9 088 t	"	Zinkerzen,
"	4 388 t	"	Manganerzen, Braunstein,
"	5 224 t	"	Fischen und Schaltieren,
"	5 639 t	"	Gerste,
"	15 058 t	"	Mais (Kukuruz),
"	9 187 t	"	Rundholz zu Zellstoff,
"	14 086 t	"	Bau- und Nutzholz,
"	15 188 t	"	Kaffee, Kakao, Tee,
"	12 481 t	"	Kartoffeln,
"	3 343 t	"	Obst und Beeren,
"	17 963 t	"	Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
"	7 927 t	"	Erdöl und anderen Mineralölen,
"	10 273 t	"	Rüben, Futter-, Zuckerrüben,
"	16 943 t	"	Stärke-, Traubenzucker,
"	8 274 t	"	Pflastersteinen aller Art,
"	10 553 t	"	Teer, Pech, Harz,
"	18 210 t	"	Zink, Zinkbrocken,
"	14 669 t	"	Heu und Stroh,
"	20 365 t	"	sonstigen Gütern;

ein Mehr von	4 162 t	bei	Eisen- und Stahlbruch,
„ „ „	2 543 t	„	Erde, Kies, Sand, Mergel,
„ „ „	6 892 t	„	Kalk, gebranntem,
„ „ „	11 813 t	„	Küchengewächsen, Gemüse,
„ „ „	7 007 t	„	Zucker, roh.

Geflößt wurde bei der Einfuhr nichts.

B. Bei der Ausfuhr aus Deutschland:

ein Mehr von	2 944 t	bei	Braunkohlenbriketts,
„ „ „	12 574 t	„	Ton, Lehm usw.,
„ „ „	3 022 t	„	Schlacken zur Verhüttung,
„ „ „	3 320 t	„	Grubenholz,
„ „ „	5 137 t	„	Bitter- und Glaubersalz,
„ „ „	5 416 t	„	Schwefelsäure,
„ „ „	14 954 t	„	Alabaster, Marmor usw., roh od. bearb.,
„ „ „	10 067 t	„	gebrannten Steinen und Ziegeln,
„ „ „	2 868 t	„	Tonwaren, Porzellan, Steingut,
„ „ „	3 195 t	„	Farben;
ein Weniger von	2 341 t	„	Bier,
„ „ „	9 637 t	„	Chemikalien und Drogen,
„ „ „	4 287 t	„	anderen künstl. Düngemitteln,
„ „ „	9 573 t	„	Eisenbahnschienen,
„ „ „	6 083 t	„	eisernen Röhren und Säulen,
„ „ „	5 062 t	„	sonstigen Erden, Traß,
„ „ „	2 748 t	„	Glas und Glaswaren,
„ „ „	9 970 t	„	Kalk, gebranntem,
„ „ „	2 322 t	„	Lumpen,
„ „ „	3 879 t	„	Papier und Pappe,
„ „ „	3 000 t	„	Soda aller Art,
„ „ „	4 970 t	„	Steinkohlenbriketts,
„ „ „	3 001 t	„	Tabak, roh, Tabakrippen,
„ „ „	9 348 t	„	Teer, Pech, Harz,
„ „ „	5 985 t	„	Verbrauchsucker.

Geflößt wurden bei der Ausfuhr 5901 t weniger.

Kaffee, Rohkaffee	17 181 t		
Kartoffeln	12 481 t		
Obst mit Beeren	3 313 t		
Öl aus Oliven	17 981 t		
Öl aus anderen Mineralien	7 927 t		
Ruben, Rohr, Zuckerrohr	19 273 t		
Trankwasser	10 943 t		
Plastikstoffe aller Art	8 274 t		
Teer, Pech, Harz	10 553 t		
Zink, Zinkblech	18 210 t		

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 ¹⁾ 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 ¹⁾ 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 1916 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 1916	135	670	10	815
Abgang „ „ 1916	—	9	—	9
Bestand Ende 1916	1880	9287	1328	12 495
gegen „ 1915	1832	8967	1322	12 121
Mithin Ausgang 1916	{ mehr weniger	48	320	6
		—	—	—

¹⁾ Bei den niederländischen Schiffen sind sämtliche Schiffe mitgezählt, für die ein Schiffsattest nach Artikel 22. der revidierten Rheinschiffahrtsakte 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 Berthold“. 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“, 7,20 m lang, 8,80 m breit und 1450 indizierten Pferdestärken, „Raab, Karcher & Cie. Nr. VI und VII“ mit je 73,20 m Länge, 8,80 m Breite und 1400 indizierten Pferdestärken, „Mathias Stinnes XVII und XXI“ mit 73,0 m Länge und 9,0 m Breite beziehungsweise 73,3 m Länge und 8,84 m Breite sowie mit je 1400 indizierten Pferdestärken, „Kannengießer III und IV“ mit gleichfalls 1400 Pferdestärken.

In Baden waren im Jahr 1916 im Betrieb:

a) Motorboote:	bei Karlsruhe	4
	„ Rheinau	3
	„ Mannheim	11
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:		
	bei Karlsruhe	1
	„ Mannheim	3
	Zusammen	22 gegenüber 19 im Vorjahr

Auf der hessischen Rheinstrecke waren 32 Motorboote mit rund 531 Pferdestärken vorhanden. Davon dienten 2 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 11 dem Ortspersonenverkehr und 16 dem Privatgebrauch.

Außerdem verkehrten auf der hessischen Mainstrecke 6 Motorboote mit zusammen 115 Pferdestärken, von denen 2 dem Ortspersonenverkehr und 4 dem Privatgebrauch dienten. Für militärische Zwecke waren 2 weitere Motorboote eingestellt. — Als Betriebsmittel wurde fast durchweg Benzin benutzt; bei 2 Booten wird Petroleum, bei 6 Benzol und bei 3 Rohöl verwendet. Durch die infolge des Krieges erfolgte Beschlagnahme des Benzins war der Motorbootsverkehr im Berichtsjahr sehr beschränkt.

In der preußischen Stromstrecke waren 200 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3169,02 indizierten Pferdestärken, gegen 209 mit 3304,52 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:

4 dem Strompolizei- und Baudienst,
80 „ Fährdienst,
61 „ Ortspersonenverkehr,
7 anderen gewerblichen Zwecken,
43 dem Privatgebrauch,
5 sonstigen Zwecken.

Mit Beginn des Krieges sind davon 32 Motorboote in den Dienst der Heeresverwaltung eingestellt worden, von welchen sich Ende des Berichtsjahres noch 31 Motorboote im Dienst befanden.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main	20	Motorboote mit zusammen	301,6	Pferdestärken
2. Lahn	12	„ „ „	110	„
3. Mosel	8	„ „ „	78	„
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen	33	„ „ „	555,0	„
5. Schifffahrtsweg Cleve-Rhein	1	„ „ „	4,5	„

Zusammen 74 Motorboote mit zusammen 1049,1 Pferdestärken

gegen 77 Motorboote mit 1114,6 Pferdestärken im Vorjahr.

Von diesen Motorbooten ist 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 im Jahr 1916 vermehrt um 195 Segelschiffe, 19 Dampfschiffe und 4 Motorboote. Abgegangen sind — soweit bekannt geworden — 7 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	„ „ 1906 = 17
„ „ 1906 = 6	„ „ 1896 = 17

Von den 1382 eisernen Schleppkähnen über 1000 t Tragfähigkeit gehören 627 der preußischen Rheinflotte an.

Eine Übersicht der größten Schleppkähne gibt die nachfolgende Zusammenstellung:

Lfde. Nr.	N a m e	A b m e s s u n g e n			Tragfähigkeit t
		Länge m	Breite m	Tiefgang m	
1	Karl Schroers 31	123,0	14,08	2,85	3583
2	Transport I	105,9	12,10	2,84	2596
3	Thyssen VI	105,9	12,12	2,83	2583
4	„ VII	105,9	12,11	2,80	2568
5	„ IV	105,7	12,10	2,82	2581
6	„ V	105,7	12,10	2,83	2581
7	Richard IV	102,9	12,08	2,98	2635
8	T. Schürmann Söhne Nr. 24	100,0	12,00	2,85	2530
9	„ „ „ 23	100,0	12,00	2,80	2430

4. Schiffsverkehr.

Für den Schiffsverkehr oberhalb Mannheim ist bezeichnend die Schiffsbewegung durch die Schiffbrücken zu Maximiliansau und Speyer, die aus nachstehender Übersicht ersichtlich ist:

Schiffbrücke	Personen- dampfer	Güter- und Schlepp- dampfer	Zusammen Dampfer	Schlepp- schiffe	Segel- schiffe	Zusammen Schleppkähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
Maximiliansau:							
zu Berg	6	1846	1852	3177	—	3177	5 029
zu Tal	6	1846	1852	3153	—	3153	5 005
Zus. Maximiliansau gegen 1915	12	3692	3704	6330	—	6330	10 034
	26	3600	3626	6188	—	6188	9 814
Speyer:							
zu Berg	92	2034	2126	3660	—	3660	5 786
zu Tal	91	2025	2116	3670	—	3670	5 786
Zusammen Speyer	183	4059	4242	7330	—	7330	11 572
gegen 1915	239	3306	3545	6630	—	6630	10 175

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

die Schiffbrücke zu	1916			1915		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	13 080	24 618	37 698	13 787	25 698	39 485
Wesel	8 412	20 860	29 272	8 917	20 827	29 744

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	2538	10 542	13 080	24 496	122	24 618	37 698
Wesel	596	7 816	8 412	19 179	1681	20 860	29 272

Der gesamte Schiffsverkehr ausschließlich der Flöße durch die Schiffbrücke bei Wesel in den letzten 15 Jahren betrug:

Jahr	Fahrzeuge insgesamt:		Darunter freifahrende Segelschiffe:	
	Anzahl	Prozentsatz	Anzahl	Prozentsatz
1916	29 272	5,7	1681	5,7
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:

Durchgefahrte Schiffe	1916	1915	1914	1913	1912	1911
Rheinschiffe	4 628	4 777	9 547	13 851	15 407	13 686
Sonstige Flußschiffe	2 521	2 283	2 329	2 769	2 797	3 213
Flußdampfschiffe	9 325	9 415	16 631	22 558	22 239	20 264
Seeschiffe	550	289	1 140	1 598	1 646	1 359
Zusammen	17 024	16 764	29 647	40 776	42 089	38 522
Durchschnittlich in 24 Stunden	47	46	81	112	115	105

B. Schiffsverkehr in Deutschland.

Nachweisungen über die Zahl der in den größeren deutschen Rheinhäfen angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Berg- und Talfahrt, unter Angabe der Schiffsgattung, der Tragfähigkeit, des Heimatstaats sowie der beladenen und unbeladenen Fahrzeuge sind in den Beilagen Va und VIa enthalten.

Nach den vom Bundesrat am 25. Juni 1908 erlassenen, am 1. Januar 1909 in Kraft getretenen Vorschriften für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen findet bei Fahrzeugen mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ($\frac{1}{2}$ Tonne) eine Anschreibung der Güter nicht statt. Diese Fahrzeuge sind bei der Ankunft und dem Abgang in Häfen als leer anzuschreiben. Hierzu wird preußischerseits bemerkt, daß in einzelnen Häfen die ohne Ladung ein- und auslaufenden Schiffe nicht angeschrieben werden, wodurch die größere Verschiedenheit in den entsprechenden Zahlen sich erklärt.

Einen Vergleich des Schiffsverkehrs in 22 deutschen Rheinhäfen mit dem Vorjahr gibt folgende Übersicht:

Im Hafen zu	a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n			
	1916	darunter Dampf- schiffe	1915	darunter Dampf- schiffe	1916	darunter Dampf- schiffe	1915	darunter Dampf- schiffe
Straßburg	986 ¹⁾	49	1104 ²⁾	110	977 ³⁾	50	1139 ⁴⁾	110
Kehl	909	45	698	102	911	48	693	106
Lauterburg	332	—	335	—	342 ⁵⁾	—	328	—
Karlsruhe	1689	124	1584	158	1690	119	1561	157
Speyer	240	10	305	17	242	10	304	17
Mannheim mit Rheinau	7610	639	8406	954	8125	677	8425	988
Ludwigshafen	3245	581	3527	786	3231	581	3535	787
Worms	1261	498	1711	956	1266	490	1723	961
Gernsheim	357	111	498	223	354	108	500	225
Gustavsburg	1168	193	1443	227	1159	193	1438	227
Mainz	2229	732	3024	1125	2178	737	3060	1194
Biebrich	840	734	1060	957	750	647	967	834
Schierstein	15	—	38	1	15	—	38	1
Bingen	677	438	1029	816	680	440	1030	819
Oberlahnstein	1062	464	1293	828	798	417	922	636
Coblenz	1322	1148	2002	1794	839	797	1261	1205
Cöln-Mülheim ⁶⁾	4392	3062	5990	4487	3343	2885	4440	4199
Neuß	525	21	720	101	518	20	702	87
Düsseldorf	2627	1347	3468	2100	2003	1336	2875	2063
Uerdingen	741	550	1322	1056	763	566	1358	1086
Duisburg-Ruhrorter Häfen	18105	963	20171	1365	17779	751	19505	1030
Wesel	1307	613	1931	1122	1138	450	1711	916

¹⁾ Hierunter 2 Kanalschiffe (1 beladen und 1 leer), die auf dem Rhein ankamen und nach den Kanälen abgingen.

²⁾ „ 11 „ (5 „ „ 6 „), „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „

³⁾ „ 11 „ die auf den Kanälen ankamen und nach dem Rhein abgingen.

⁴⁾ „ 18 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 16 Schiffe fahren leer

zu Tal; 2 Schiffe haben einen Teil der Ladung gelöscht und fahren mit dem Rest talwärts.

⁵⁾ Davon 101 Schiffe, die in Lauterburg geleichtert haben und nach Straßburg weiterfahren.

⁶⁾ Mülheim wurde am 1. April 1914 Cöln eingemeindet.

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 der Beilage VII 1. A. nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle zu Emmerich zusammengestellt.

Es fuhren hiernach über die Grenze:

	zu Berg	13 016 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr	—
	„ Tal	13 037 „ „ „ „	—
zusammen 1916		26 053 Schiffe,	—
gegen 1915		23 533 „ „ „ „	—

Sonach 1916 mehr 2 520 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr —

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

im Jahr 1916: 10 337 von insgesamt 24 696 Segelschiffen und Schleppkähnen.

„ „ 1915: 9 433 „ „ „ „

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

18 887 = 72,5 %	die niederländische Flagge,
6 951 = 26,7 %	„ Flagge deutscher Staaten,
138 = 0,5 %	„ belgische Flagge,
— = 0,0 %	„ britische Flagge,
77 = 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	12 908 Schiffe, gegen 11 610 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal	12 999 „ „ 12 050 „ „

Zusammen 25 907 Schiffe, gegen 23 660 Schiffe im Vorjahr.

Von den 25 907 Schiffen führten:

18 462 = 71,3 %	die niederländische Flagge,
6 754 = 26,1 %	„ Flagge deutscher Staaten,
582 = 2,2 %	„ belgische Flagge,
109 = 0,4 %	andere Flaggen.

VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen.

1. Die Rhein-See-Flotte.

Unmittelbarer Rhein-See-Verkehr, für den im Jahr 1888 nur 3 Dampfer mit zusammen 1860 t Tragfähigkeit eingestellt waren, hat im Jahr 1916 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	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferdestärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rhein ¹⁾	Bemerkungen
					cbm	Register-ton			
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	Stockholm	—	—	—	—	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	Kristiania	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	Stockholm	—	—	—	—	1 100	
Zu übertragen								22 357	

¹⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde- stärken	Größte Trag- fähigkeit auf dem Rhein ¹⁾	Bemerkungen
					cbm	Re- gister- tons			
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	Persens	Neptun	Bremen	Q. J. S. B.	1 026	362	350	960	
20	Bacchus	"	"	Q. J. S. W.	1 026	362	350	960	
21	Phoebus	"	"	Q. J. S. V.	1 025	362	350	960	
22	Andromeda	"	"	Q. J. S. P.	1 028	363	350	960	
23	Ceres	"	"	Q. K. B. L.	1 028	363	350	960	
24	Nereus	"	"	Q. H. W. R.	1 086	383	320	950	
25	Latona	"	"	Q. H. W. S.	1 086	383	320	950	
26	Orest	"	"	Q. J. C. K.	1 084	383	320	950	
27	Pylades	"	"	Q. J. C. S.	1 084	383	320	950	
28	Niobe	"	"	Q. J. R. B.	1 028,5	363,05	350	950	
29	Cöln	Argo	"	Q. G. P. V.	1 204	425	360	935	
30	Pallas	Neptun	"	Q. H. V. C.	1 047	370	300	900	
31	Elin	"	"	Q. H. N. J.	987	348	300	900	
32	Jupiter	"	"	Q. H. J. G.	933	329	270	875	
33	Ariadne	"	"	Q. H. N. H.	1 058	373	370	870	
34	Juno	"	"	Q. H. L. P.	926	327	300	870	
35	Phädra	"	"	Q. G. N. K.	1 055	372	370	868	
36	Egeria	"	"	Q. G. M. N.	1 082	382	350	850	
37	Vulkan	"	"	Q. H. S. W.	983	347	350	850	
38	Leda	"	"	Q. H. S. G.	983	347	300	850	
39	Thalia	"	"	Q. G. D. J.	809	286	250	827	
40	Stella	"	"	Q. G. B. C.	834	294	250	819	
41	Mannheim	Argo	"	Q. G. S. P.	1 176	415	360	800	
42	Venus	Neptun	"	Q. G. B. T.	1 023	361	360	782	
43	Elbing II	Schichau	Elbing	H. J. C. G.	1 075	379	250	774	
44	Diana	Neptun	Bremen	Q. H. G. V.	848	300	270	760	
45	Fortuna	"	"	Q. F. S. P.	861	304	350	700	
46	Pax	"	"	Q. F. S. M.	854	301	300	700	
47	Castor	"	"	Q. G. D. R.	906	320	250	640	
48	Pollux	"	"	Q. G. D. V.	905	319	250	640	
49	Themis	"	"	Q. F. M. N.	777	274	250	612	
50	Rea	"	"	Q. F. P. N.	831	293	300	600	
51	Saturn	"	"	Q. F. M. G.	758	267	250	588	
52	Luna	"	"	Q. F. R. S.	791	279	300	560	
53	Flora	"	"	Q. F. N. K.	556	196	200	559	
54	Iris	"	"	Q. F. L. P.	571	201	200	557	
55	Elbing I	Schichau	Elbing	Q. J. C. D.	787	278	300	550	
56	Jason	Neptun	Bremen	Q. F. L. K.	558	197	200	512	
57	St. Antonio	A. Hammer- stein	Rotter- dam	—	—	—	—	470	
58	Rensiena	J. Albert	Groningen	—	—	—	—	390	
59	Arion	Neptun	Bremen	K. M. F. T.	483	170	160	342	
							Zusammen	55 839	

¹⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Neben diesen 60 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 und ruhte auch im Berichtsjahr 1916. Im Jahr 1914 waren folgende Rhein-See-Dampfer im Betrieb:

1. Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Cöln:

„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 befuhren, kamen einzelne kleinere bis Remagen herauf, um dort Mineralwasser zu laden.

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

1916 hat ein solcher Verkehr nicht stattgefunden.

Jahr	Zahl	Tragfähigkeit in t
1910	32	1900 bis 150
1911	32	1900 bis 150
1912	32	1900 bis 150
1913	32	1900 bis 150
1914	32	1900 bis 150
1915	32	1900 bis 150
1916	0	0

Der Flossverkehr in den westlichen deutschen Rheinstrecken hat seine Bedeutung verloren. In der Abfuhr von Holz im ganzen um 6,4% zugenommen; gegen 18,5% Abfuhr von Mineralwasser und 10,2% Abfuhr von Wein im Vergleich mit 1913.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den westlichen deutschen Rheinstrecken von 1913 den Flossverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, so ergibt sich als Gesamtverkehr auf dem Rhein 785 511 t.

Gegen den Verkehr mit zusammengefaßten 1913 besteht das ein Jahr von 87 422 t über 12,6% zugenommen. Abfuhr im Vergleich mit 1913.

Der Flossverkehr hat seine Bedeutung verloren. In der Abfuhr von Holz im ganzen um 6,4% zugenommen; gegen 18,5% Abfuhr von Mineralwasser und 10,2% Abfuhr von Wein im Vergleich mit 1913.

Rechnet man zu dem Flossverkehr in den westlichen deutschen Rheinstrecken von 1913 den Flossverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, so ergibt sich als Gesamtverkehr auf dem Rhein 785 511 t.

Das Gewicht ist auf halbe Tonne (bis 1913) abgenommen. Die durchschnittliche Länge der Flossen beträgt 200 m.

Wie im Vorjahr hat auch im Berichtsjahr wieder auf der Rhein-See-Segelschiffahrt von Basel bis Mannheim noch ein Flossverkehr stattgefunden. Die Flossen sind zum größten Teil aus Holz gefertigt und haben eine Länge von 200 m bis 300 m. Die Flossen sind zum größten Teil aus Holz gefertigt und haben eine Länge von 200 m bis 300 m.



VII. Floßverkehr im besonderen.

Über den Floßverkehr in den deutschen Rheinhäfen geben die Beilagen IIa, IIIa, IVa, Va und VIa nähere Auskunft; danach beträgt der Floßverkehr in den wichtigeren Rheinhäfen:

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	zusammen
	t	t	t
1916	338 843	224 293	563 136
1915	299 348	229 857	529 205
Mithin 1916	{ mehr weniger	39 495 — 5 564	33 931 —

Der Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 13,2 % zu-, in der Abfuhr um 2,4 % ab-, im ganzen um 6,4 % zugenommen; gegen 26,5 % Abnahme, 5,8 % Zunahme und 15,2 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen von 563 136 t den Floßverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, Beilage IIb, IIIc, IVc, Vb und VIb, nämlich mit 1610 t vom Rhein her und 220 768 t nach dem Rhein hin, also zusammen 222 378 t

so ergibt sich als **Gesamtfloßverkehr auf dem Rhein 785 514 t**

Gegen das Vorjahr mit zusammen 698 092 t bedeutet dies eine Zunahme von 87 422 t oder 12,6 %, gegen 21,1 % 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			
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Floßhafen u. sonstigen Hafenteilungen										
1916	145	—	—	—	34 596	7	—	34 603	—	
gegen 1915	70	—	—	—	12 612	11	—	12 623	—	
Mithin 1916	mehr	75	—	—	21 984	—	—	21 980	—	
	weniger	—	—	—	—	4	—	—	—	
b) Abgang (Rhein) im Floßhafen:										
1916	44	264	—	—	19 799	38	—	20 101	—	
gegen 1915	31	996	—	—	14 198	29	—	15 223	—	
Mithin 1916	mehr	13	—	—	5 601	9	—	4 878	—	
	weniger	—	732	—	—	—	—	—	—	

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			
				Anderes Nutzholz			Anderes Nutzholz			
Januar	6	—	—	—	3 384 _z	26 _z	—	3 411 _z	—	
Februar	12	—	—	—	9 382 _z	87 _z	—	9 469 _z	—	
März	11	—	—	—	12 142 _z	64 _z	4 _z	12 211 _z	—	
April	13	802 _z	—	—	14 062 _z	88 _z	20 _z	14 973 _z	—	
Mai	9	120 _z	—	—	7 114 _z	45 _z	6 _z	7 285 _z	—	
Juni	13	—	—	—	14 684 _z	111 _z	63 _z	14 859 _z	—	
Juli	15	—	—	—	16 247 _z	88 _z	—	16 335 _z	—	
August	13	284 _z	—	—	15 805 _z	77 _z	—	16 167 _z	—	
September	12	—	—	—	13 589 _z	74 _z	—	13 663 _z	—	
Oktober	15	140 _z	—	—	17 107 _z	86 _z	—	17 334 _z	—	
November	9	68 _z	—	—	9 204 _z	43 _z	—	9 315 _z	—	
Dezember										
Zusammen 1916	128	1414 _z	—	—	132 725 _z	793 _z	94 _z	135 027 _z	—	
gegen 1915	139	1420 _z	—	225 _z	116 529 _z	699 _z	27 _z	118 901 _z	—	
Mithin 1916	mehr	—	—	—	16 196 _z	94 _z	67 _z	16 125 _z	—	
	weniger	11	6 _z	—	225 _z	—	—	—	—	

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

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beige-ladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
a) Ankunft . . .	1049	2104	—	—	193 864	60	—	196 028	—	gegen 144 776 t im Vorjahr.
b) Abgang . . .	209	1094	—	—	180 626	409	—	182 129	—	gegen 162 125 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		Wesel		
	F l ö ß e				
	Zahl	Gewicht t	Zahl	Gewicht t	
1916	163	176 922	78	71 514	
1915	172	160 781	81	82 617	
Mithin 1916	{ mehr weniger	— 9	16 141 —	— 3	— 11 103

Bei Coblenz wurden sämtliche 163 Flöße von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 163 Flößen hatte das größte ein Gewicht von 1953 t, das kleinste ein Gewicht von 60 t. Unter den 163 Flößen hatten:

140 Flöße (große) ein Gewicht 750 t,

23 „ (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
1916	— ¹⁾	— ¹⁾	53	54 105	53	54 105
1915	—	—	67	60 006	67	60 006
Mithin 1916	{ mehr weniger	— —	— 14	— 5 901	— 14	— 5 901

Die Einfuhr an Floßholz hat sonach um 0,0 %, die Ausfuhr um 9,8 % und der gesamte Grenzverkehr mit Floßholz um 9,8 % abgenommen.

¹⁾ Von der niederländischen Rheinstrecke nach dem deutschen Rhein, beziehungsweise dem Spoy-Kanal gingen 4 Flöße mit zusammen 1610 t, die an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben wurden, gegen 4 Flöße mit 2232 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 IIb, IIIc, IVc, Vb und VIb.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1916	1915	
von dem Rhein her	1 502 184 t	1 485 326 t,	mithin 1916 mehr 16 858 t
nach dem Rhein hin	740 849 t	657 362 t,	„ „ „ 83 487 t

Zusammen 2 243 033 t 2 142 688 t mithin 1916 mehr 100 345 t

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 1,1 %, nach dem Rhein hin um 12,8 %, im ganzen um 4,7 % zugenommen, gegen 24,4 %, 35,7 % und 28,3 % 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 Floßverkehr 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			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	7	71	78	15 895	2 010	—	—	
nach dem Rhein hin	73	3	76	15 232	12 907	—	—	
1916 zusammen	80	74	154	31 127	14 917	—	—	
1915	127	125	252	50 367	22 959	—	—	
1916 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	47	51	98	19 240	8 042	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 38,9 % und der Güterverkehr um 35,0 % abgenommen.

Bezüglich der in Straßburg auf dem Rhein angekommenen (2) und von Straßburg nach dem Rhein abgegangenen Kanalschiffe (11) siehe die Fußnoten 1 und 3 zu Abschnitt V. B., Hafen Straßburg (Seite 110).

Die Verkehrsabnahme ist hauptsächlich auf den geringeren Bezug von Vogesensandsteinen für die Rheinregulierung (7789 t weniger) zurückzuführen.

Von dem Rhein kamen in 1916 (in 1915) hauptsächlich 519 t (0) Pflastersteine und 1265 t (1773 t) Steinkohlen zur Verfrachtung.

Nach dem Rhein gingen in 1916 (in 1915) insbesondere 10 529 t (18 144 t) Bruchsteine und 2178 t (2602 t) Steinkohlen.

Zu diesem Verkehr tritt der in den Beilagen IIa, IIIa und IVa verzeichnete Verkehr zwischen dem Hafenplatz Straßburg und dem Rhein mit 680 787 t in der Zufuhr und 286 501 t in der Abfuhr hinzu. (Vergl. S. 62, 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 . . .	133	—	133	29 303	23 598	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	251	—	251	46 606	41 648	23	5040	
1916 zusammen	384	—	384	75 909	65 246	23	5040	
1915 "	356	—	356	68 272	64 457	7	1518	
Mithin 1916 { mehr weniger	28	—	28	7 637	789	16	3522	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 7,8 %, der Güterverkehr um 1,2 % und der Floßverkehr um 232 % zugenommen.

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1916/17 überwintert: 1 Badeanstalt sowie die Schwimmkörper von 3 Heidelberger Badeanstalten.

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	%
1916	1845	550	115 500	48 498	88z	47,6
1915	1512	582	108 495	47 042	80s	43,4
Mithin 1916 { mehr weniger	333	—	7 005	1 456	7z	4,2

Das am 31. Dezember 1916 abgeschlossene Geschäftsjahr war gegenüber dem Vorjahr — soweit es die Zufuhr von Transportgütern betrifft — etwas günstiger. Dieses ist besonders auf Neubauten am mittleren Neckar und auf stärkere Salztransporte zurückzuführen. Infolgedessen konnten gegenüber dem Vorjahr 50 Schleppzüge mehr befördert werden. Infolge Mangels an Bergladungen mußten meistens leere Fahrzeuge geschleppt werden. Nur in den letzten Wochen des Berichtsjahres wurde die Nachfrage nach Laderaum etwas lebhafter, sodaß ein weiterer Dampfer von den im Vorjahr stillgelegten in Dienst gestellt werden soll.

Der Wasserstand war im Berichtsjahr günstiger als im Vorjahr. Der Betrieb wurde am 1. Januar aufgenommen und konnte bis Ende Dezember — mit einer einzigen Unterbrechung durch Hochwasser in der Zeit vom 17. bis 21. Februar — durchgeführt werden, sodaß die Zahl der Schifffahrtstage 361 betrug.

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld betrug 368 gegen 318 im Vorjahr. Außerdem wurde 1 Lokalzug nach Heidelberg und 4 Züge mit leeren Schiffen von Heilbronn nach Lauffen gefahren.

Die Kettendampfer legten zusammen 41 594 Bergkilometer zurück mit 1845 leeren und 550 beladenen Fahrzeugen, gegen 1512 leere und 582 beladene Fahrzeuge in 1915. Die 2395 leeren und beladenen Schiffe legten 213 401 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 89,1 Kilometer gegen 84,7 Kilometer im Vorjahr. Die 550 beladenen Fahrzeuge enthielten 48 498 Tonnen Ladung. Die Durchschnittsladung betrug demnach 88,2 t gegen 80,8 t im Vorjahr. Sämtliche beladene Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 115 500 t und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 47,6 % gegen 43,4 % im Vorjahr. Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 5 008 519 Tonnenkilometer, gegen 5 043 770 Tonnenkilometer im Jahr 1915.

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 . . .	32	—	32	3 718	3 718	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	—	32	32	3 718	—	—	—	
1916 zusammen	32	32	64	7 436	3 718	—	—	
1915	46	46	92	6 698	3 349	—	—	
Mithin 1916 { mehr	—	—	—	738	369	—	—	
Mithin 1916 { weniger	14	14	28	—	—	—	—	

Die Zufuhr hat betragen 3718 t gegen 3349 t im Vorjahr, sonach mehr 369 t.

Die Abfuhr hat betragen 0 t gegen 0 t im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr beläuft sich auf 3718 t gegen 3349 t im Vorjahr, sonach mehr 369 t. Angefahren wurden 3658 t Kies und 60 t Backsteine. — Abgefahren wurde nichts.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 32 gegen 46 im Vorjahr, sonach weniger 14.

Abgegangen sind keine beladenen Fahrzeuge gegen 0 im Vorjahr.

Flöße sind weder angekommen noch abgegangen.

4. Main.

Schiffs- und Güterverkehr. Wie zu erwarten war, blieb auch im 3. Kriegsjahr der Schiffs- und Güterverkehr weit zurück hinter dem Verkehr in den Friedensjahren. Die Anzahl der verkehrenden Schiffe sank weiter herab, die Ladung erfuhr jedoch gegen das Vorjahr eine geringe Zunahme. Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der **kanalisierten Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein** zeigt die folgende Übersicht:

Anschreibestelle: Kostheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . . .	2700	2801	5 501	1 962 182	1 459 125	—	—	1) In diesen Summen sind Personen- und Schleppboote einbegriffen. Kettenboote kamen nicht vor.
nach dem Rhein hin . . .	1623	3895	5 518	2 000 200	452 506	1139	215 728	
1916 zusammen	4323	6696	11 019	3 962 382	1 911 631	1139	215 728	
1915	4743	8074	12 817	4 214 719	1 825 782	945	165 137	
Mithin 1916 { mehr	—	—	—	—	85 849	194	50 591	
Mithin 1916 { weniger	420	1378	1 798	252 337	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat um 14,0 % ab-, der Güterverkehr um 4,7 % und der Floßverkehr um 30,6 % zugenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr

die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 1,1 % zugenommen,

„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ Frankfurt „ 12,0 % abgenommen,

„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ Kostheim „ 14,0 % „

Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr:

bei Offenbach zu Berg um 8,3 %, zu Tal um 20,1 % zugenommen,

„ Frankfurt „ „ „ 2,0 % „ „ „ 27,5 % „

„ Kostheim „ „ „ 1,9 % „ „ „ 19,7 % „

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

	im Jahr 1916 für	—	Schiffe in	—	Schleusungen
	gegen 1915	„	18	„	8
	1914	„	839	„	488
	1913	„	2429	„	1062
	1912	„	2383	„	959
	1911	„	2710	„	1028
	1910	„	1504	„	734
	1909	„	1344	„	663
	1908	„	1526	„	627

Nachtschleusungen waren nicht erforderlich, da infolge der Bekanntmachung des Stellvertretenden Generalkommandos XVIII. Armeekorps vom 4. August 1914 die Schifffahrt bei Nacht eingestellt war.

Für militärische Zwecke wurde die Wasserstraße des Mains zum Transport von Getreide und Hülsenfrüchten, welche aus Rumänien bezogen wurden, verhältnismäßig wenig, zu Verwundetentransporten überhaupt nicht in Anspruch genommen.

Die Anschreibung des Güterverkehrs einschließlich Floßholz bei den einzelnen Haltungen ergibt folgendes:

Lfde. Nr.	Haltung zu	Zufuhr zu Berg		Abfuhr zu Tal	
		insgesamt t	darunter durch Kette t	insgesamt t	darunter Floßholz t
1	Offenbach	354 289	57 416	454 103	218 323
2	Frankfurt	1 095 368	—	671 391	206 532
3	Höchst	1 223 478	—	491 915	Nach § 43 der Polizeiverordnung vom 28. Jan. 1899 wird der Floßver- kehr nicht mehr angeschrieben.
4	Okriftel	1 461 233	—	546 531	
5	Flörsheim	1 437 263	—	550 202	
6	Kostheim	1 459 125	—	883 962		215 728

Ein großer Teil der bei der Haltung Offenbach im Talverkehr angeschriebenen Güter ist für Frankfurt bestimmt und erscheint daher nicht mehr bei den Anschreibungen der übrigen

5 Haltungen. Um ein richtiges Bild von der Wirkung der Kanalisierung der Mainstrecke Offenbach—Frankfurt und dem Güterverkehr von und nach dem Rhein zu erhalten, sind in der folgenden Übersicht Anzahl und Ladung der während des Berichtsjahres durch die Haltung Offenbach gegangenen Rheinschiffe aufgeführt:

J a h r	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit			Ladung			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	
				t	t	t	t	t	t	
1916	678	667	1345	372 650	276 208	648 858	304 217	185 680	489 897	
1915	631	442	1073	376 480	188 195	564 675	281 864	132 928	414 792	
Mithin 1916	{ mehr	47	225	272	—	88 013	84 183	22 353	52 752	75 105
	{ weniger	—	—	—	3 830	—	—	—	—	—

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 25,3 %, der Tragfähigkeit nach um 15 % und der Ladung nach um 18,1 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 3 zu Berg und 7 zu Tal, das sind 2 und 11 weniger als im Vorjahr.

Floßverkehr: Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr wesentlich zugenommen, insbesondere hat sich der Verkehr in Weißflößen gesteigert.

Das Verhältnis dieser 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	
1916	216 843	205 308	214 224	1480	1224	1504	
1915	165 771	165 254	164 081	1088	1088	1056	
Mithin 1916	{ mehr	51 072	40 054	50 143	392	136	448
	{ weniger	—	—	—	—	—	—
	in Prozenten	30,9	24,2	30,6	36,0	12,5	42,4

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	
1916	45	209	90	406	100	422	
1915	86	420	114	554	111	558	
Mithin 1916	{ mehr	—	—	—	—	—	
	{ weniger	41	211	24	148	11	136

Verkehrsstörungen. Im Berichtsjahr sind Verkehrsstörungen nicht vorgekommen. Der Stau im ganzen kanalisiertem Main war im ganzen an 15 Tagen abgelaufen, davon an 9 Tagen wegen Hochwasser und an 6 Tagen wegen Eisbildung.

Unterhaltung der Fahrstraße. Zur Erhaltung der vorgeschriebenen Fahrtiefe waren auf der kanalisierten Mainstrecke umfangreiche Baggerungen oder Räumungsarbeiten nicht erforderlich. Die Fahrrinne wurde durch wiederholtes Absuchen von den an beiden Seiten der Rinne vorgefundenen Steinen befreit.

Schlammablagerungen in den Unterkanälen zu Okriftel und Flörsheim sowie in der großen Schleusenkammer zu Höchst mußten durch Baggerungen beseitigt werden, Auskolkungen hinter den Sturzbetten an den Wehren zu Höchst und Okriftel wurden mit besonders schweren Senksteinen verbaut.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle haben sich im Jahr 1916, abgesehen von kleineren Havarien, nicht ereignet.

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

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem kanalisierten Main, welche eine Bestrafung erforderlich machten, kamen in 5 Fällen vor, die in 2 Fällen durch richterliche Entscheidung ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes. Die Arbeiten zum Bau der „Kaiserbrücke“ bei Frankfurt an Stelle der „Alten Mainbrücke“ schreiten unter der Ungunst der äußeren Verhältnisse während des Krieges nur langsam fort. Am rechten Ufer ist der Landpfeiler (1) bis in Höhe des höchsten schiffbaren Wasserstandes aufgeführt und im Anschluß hieran die neue Ufermauer vorgetrieben. Der erste rechtsseitige Strompfeiler (2) ist bis zur Höhe von 3,0 Frankfurter Pegel aufgemauert und Pfeiler (3) behufs Einbringung des Betonfundaments ausgeschachtet. Der Abbruch der „Alten Brücke“ ist nunmehr bis auf zwei kleinere Pfeilerreste im Hauptstromarm zu Ende geführt. Die Durchfahrt durch die Brückenbaustelle war im Berichtsjahr wohl zeitweise erschwert, aber nicht verhindert. Bei höheren Wasserständen und stärkerer Strömung wurde durch die den Bau ausführende Firma eine Schleppkraft beim Durchfahren der Baustelle gestellt.

Was die Arbeiten für den Neubau einer zweiten Schleuse bei Kostheim anbetrifft, so ist die Erweiterung des Ober- und Unterkanals fertiggestellt, ebenso das 12 m weite Unterhaupt. Die Montage des unteren Tores, die durch Hochwasser unterbrochen wurde, ist im Gang.

Der untere Vorkopf zwischen altem und neuem Unterhaupt ist in der Ausführung begriffen. Auch hier leiden die Arbeiten im Fortgang unter den schwierigen äußeren Verhältnissen.

Hafenverkehr. Im Hafen zu Offenbach betrug der Verkehr in der für den Rheinverkehr maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	
1916	235 470	19 658	255 128
1915	202 086	17 501	219 587
Mithin 1916	{ mehr weniger	33 384 —	2 157 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,5 %, in der Abfuhr um 12,3 %, im ganzen um 16,2 % zugenommen. Die Zunahme in der Zufuhr zu Berg erstreckt sich hauptsächlich auf Steinkohlen, während für die Zunahme der Abfuhr zu Tal besonders Grubenholz, Eisenbahnschwellen, Weizen und Gerste in Betracht kommen.

Im Hafen zu Frankfurt a. M. betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	
1916	767 753	268 921	1 036 674
1915	752 507	201 986	954 493
Mithin 1916	15 246	66 935	82 181
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,0 %, in der Abfuhr um 33,1 %, im ganzen um 8,6 % zugenommen.

Die Zunahme bei der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Güter: Kalisalze zum Düngen (+ 1324 t), Mais (Kukuruz) (+ 959 t), Steinkohlen (+ 33 421 t), Steinkohlenkoks (+ 36 419 t), Teer, Pech, Harz (+ 12 862 t); dagegen haben abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 1499 t), Braunkohlenbriketts (— 13 736 t), Chemikalien und Drogen (— 962 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 21 488 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 2605 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 7989 t), Stärke, Traubenzucker (— 1352 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 2894 t), Pflastersteine aller Art (— 1774 t), Steinkohlenbriketts (— 1776 t), Zink, Zinkbrocken (— 1089), t Verbrauchszucker (— 902 t), sonstige Güter (— 2751 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 2975 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 18 560 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 1504 t), Weizen und Spelz (+ 6331 t), Gerste (+ 3791 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 2471), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 3106 t), Grubenholz (+ 5481 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 1538 t), Bau- und Nutzholz (+ 15 897 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 2152 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1957 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 5663 t), Pflastersteine aller Art (+ 18 885 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 7352 t), Steinkohlen (+ 3285 t), Steinkohlenkoks (+ 1915 t), Zucker, roh (+ 1391 t); abgenommen haben dagegen hauptsächlich: Zement (— 3721 t), Kalisalze zum Düngen (— 7683 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1996 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 8412 t), Hafer (— 7240 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 2475 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ hat Anschreibungen über ihren Verkehr aus Mangel an geeignetem Personal für das Jahr 1916 nicht geführt.

Die für die früheren Berichte gelieferten Zusammenstellungen können deshalb für das Berichtsjahr nicht erbracht werden.

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 . .	27	35	62	8 766	5 139	—	—	
nach dem Rhein hin . .	28	33	61	8 596	3 393	—	—	
1916 zusammen	55	68	123	17 362	8 532	—	—	
1915	106	110	216	22 281	10 660	—	—	
Mithin 1916 { mehr								
Mithin 1916 { weniger	51	42	93	4 919	2 128	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 43,1 %, der Güterverkehr um 20,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 195 t); zugenommen haben dagegen: Eisen- und Stahldraht (+ 903 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 178 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Rundholz zu Zellstoff (— 89 t), Pflastersteine aller Art (— 74 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (— 2922 t), sonstige Güter (— 272 t); zugenommen haben: Schlacken zur Verhüttung (+ 199 t), Kalk, gebrannter (+ 144 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 ¹⁾	1	61	62	9 532	200	—	—	1) Schiffe ohne eigene Triebkraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾	69	4	73	12 279	9 627	—	—	
1916 zusammen	70	65	135	21 811	9 827	—	—	
1915	82	77	159	39 805	17 866	—	—	
Mithin 1916	| mehr | weniger		—	—	—	—	—	
	12	12	24	17 994	8 039	—	—	

Der Verkehr — fast ausschließlich Verkehr nach dem Rhein hin — hat sonach um 45,0 % abgenommen.

Die Güterbewegung in dem Moselhafen zu Trier hat betragen:

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		
1916	182	—	182	—	191	191	373
1915	340	—	340	—	124	124	464
Mithin 1916	| mehr | weniger		—	—	67	67	—
	158	—	158	—	—	—	91

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 46,5 % ab-, in der Abfuhr um 54,0 % zu-, im ganzen um 19,6 % abgenommen.

7. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schiffsverbindungen 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	
1916	82	—	82	17 311	6 784	4	1610	
1915	206	7	213	42 281	28 728	4	2232	
Mithin 1916	| mehr | weniger		—	—	—	—	—	
	124	7	131	24 970	21 944	—	622	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 61,5 %, in der Ladung um 76,4 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 27,9 % abgenommen.

Die Abnahme erstreckt sich auf Zement (— 555 t), Lein- und Ölsamen (— 1400 t), Bau- und Nutzholz (— 3557 t), Korb- und Floßweiden (— 65 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 17 392 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1300 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 354 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 360 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 259 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 205 t), Heu und Stroh (— 96 t); zugenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1414 t), Steinkohlen (+ 1530 t), sonstige Güter (+ 123 t).

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	3019	3017	6 036	817 085	391 525	—	—	
zu Tal	5505	1084	6 589	872 425	776 750	63	31 158	
1916 zusammen	8524	4101	12 625	1 689 510	1 168 275	63	31 158	
1915 ..	9007	4112	13 119	1 669 080	1 171 470	50	20 610	
Mithin 1916 { mehr	—	—	—	20 430	—	13	10 548	
{ weniger	483	11	494	—	3 195	—	—	

Der Verkehr hat sonach der Schiffszahl nach um 3,8 % ab-, der Tragfähigkeit nach um 1,2 % zu- und der Ladung nach um 0,3 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 51,2 % 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	2762	962	3724	556 691	449 559	—	—	
von der Waal nach der Maas	1604	1254	2858	359 758	207 195	—	—	
1916 zusammen	4366	2216	6582	916 449	656 754	—	—	
1915 ..	2685	1670	4355	597 366	429 041	—	—	
Mithin 1916 { mehr	1681	546	2227	319 083	227 713	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 53,4 %, der Ladung nach um 53,1 % zugenommen.

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 ¹⁾ 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	3858	1381	5 239	408 022	349 704	8	120	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	3215	1898	5 113	386 495	249 894	—	—	
1916 zusammen	7073	3279	10 352	794 517	599 598	8	120	
1915 ..	6189	3145	9 334	660 113	486 996	3	45	
Mithin 1916 { mehr weniger	884	134	1 018	134 404	112 602	5	75	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 10,9 %, der Tragfähigkeit nach um 20,3 %, der Ladung nach um 23,1 % und der Floßverkehr um 166,6 % zugenommen.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung ¹⁾ 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	7 059	2506	9 565	1 426 871	1 317 210	47	705	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	4 206	3765	7 971	991 171	399 888	43	645	
1916 zusammen	11 265	6271	17 536	2 418 042	1 717 098	90	1350	
1915 ..	11 022	6117	17 139	2 484 419	1 832 676	100	1500	
Mithin 1916 { mehr weniger	243	154	397	66 377	115 578	10	150	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 2,2 % zugenommen, der Tragfähigkeit nach um 2,6 %, der Ladung nach um 6,3 % und der Floßverkehr um 10 % 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			23 377	5 126 170		134	80 491	
in der Richtung von Amsterdam			24 954	5 284 649		34	18 679	
1916 zusammen			48 331	10 410 819		168	99 170	
1915 ..			51 737	10 195 144		141	70 552	
Mithin 1916 { mehr weniger			3 406	215 675		27	28 618	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 2 % und der Floßverkehr um 45 % zugenommen.

12. Keulsche Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit	Ladung	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Länge m	
nach dem Vaartschen Rhein	11 776	4 391	16 167	917 628	673 476	12	1104	
nach dem Leek	4 150	12 594	16 744	904 055	180 211	2	140	
1916 zusammen	15 926	16 985	32 911	1 821 683	853 687	14	1244	
1915 ..	12 536	13 652	26 188	1 301 244	737 375	6	164	
Mithin 1916	mehr 3 390	3 333	6 723	520 439	116 312	8	1080	
	weniger —	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 25,7 %, der Tragfähigkeit nach um 40 % und der Ladung nach um 15,8 % zugenommen. Der Floßverkehr hat um 659 % zugenommen.

Verkehr im Jahr 1916

Verkehr	1916	1915	Veränderung
Schiffszahl	32 911	26 188	+ 25,7 %
Tragfähigkeit	1 821 683	1 301 244	+ 40,0 %
Ladung	853 687	737 375	+ 15,8 %
Floßanzahl	14	6	+ 659,0 %
Floßlänge	1244	164	+ 659,0 %

Mithin 1916

Verkehr	1916	1915	Veränderung
Schiffszahl	mehr 3 390	—	—
Tragfähigkeit	520 439	—	—
Ladung	116 312	—	—
Floßanzahl	8	—	—
Floßlänge	1080	—	—

IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1916 liegen folgende Angaben vor:

Nach badischen Mitteilungen:

Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal				
	mit eigenen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eigenen 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 1916 verglichen mit dem Jahr 1915 betrug:										
1916	1357	1 292 453	560	344 255	1 636 708	1287	1 426 371	556	13 204	1 439 575
1915	1131	1 037 561	645	341 554	1 379 115	914	547 692	546	62 310	610 002
Mithin 1916	{ mehr	226	254 892	—	2 701	257 593	373	878 679	10	—
	{ weniger	—	—	85	—	—	—	—	49 106	—
2. Der Verkehr der vereinigten Mannheimer Lagerhausgesellschaft und der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1916 verglichen mit dem Jahr 1915 betrug:										
1916	1088	752 285	—	—	752 285	329	301 208	—	—	301 208
1915	1042	571 722	—	—	571 722	159	50 881	—	—	50 881
Mithin 1916	{ mehr	46	180 563	—	180 563	170	250 327	—	—	250 327
	{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Der Verkehr der Gesellschaft August und Emil Nieten in Karlsruhe, Spedition und Schiffahrt, betrug:										
1916	74	45 370	110	82 370	127 740	70	42 867	182	106 683	149 550
1915	33	17 847	60	41 505	59 352	60	34 318	176	102 274	136 592
Mithin 1916	{ mehr	41	27 523	50	40 865	68 388	10	8 549	6	4 409
	{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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:										
1916	154	87 425	—	—	87 425	82	13 831	—	—	13 831
1915	199	103 398	—	—	103 398	100	16 818	—	—	16 818
Mithin 1916	mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	weniger	45	15 973	—	15 973	18	2 987	—	—	2 987
5. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahr 1916 verglichen mit dem Jahr 1915 betrug:										
1916	38	19 468	—	—	19 468	67	40 166	—	—	40 166
1915	176	113 488	12	5 138	118 626	79	48 035	—	—	48 035
Mithin 1916	mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	weniger	138	94 020	12	5 138	12	7 869	—	—	7 869
6. Der Verkehr der Speditionsgesellschaft Rhenania G. m. b. H. im Jahr 1916 verglichen mit dem Jahr 1915 betrug:										
1916	181	198 317	—	—	198 317	205	235 460	—	—	235 460
1915	194	187 318	—	—	187 318	121	95 430	—	—	95 430
Mithin 1916	mehr	—	10 999	—	10 999	84	140 030	—	—	140 030
	weniger	13	—	—	—	—	—	—	—	—

Nach hessischen Mitteilungen:

7. Die Rhein-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:

640 132 t in eigenen Kähnen,
281 518 t in fremden Kähnen,

zusammen 921 650 t in 1916

gegen 937 112 t in 1915

mithin 1916 weniger 15 462 t.

9. Die Reederei T. Schürmann Söhne in Duisburg-Ruhrort hatte 4 Rad- und 1 Schraubenschleppdampfer sowie 25 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.

Die beförderten Gütermengen sind nicht bekannt.

10. Die Reederei von Winschermann & Co. G. m. b. H. in Mülheim a. d. Ruhr hatte an eigenen Schiffen 3 Radschleppdampfer und 5 Schraubenschleppdampfer von zusammen 4500 indizierten Pferdestärken sowie 44 eiserne Schleppkähne und 1 Mietkahn von zusammen rund 54 550 t Tragfähigkeit im Betrieb. 2 Schraubenschleppdampfer von zusammen etwa 2700 i. P. S. sind im Bau; außerdem wurde 1 Radschleppdampfer von 1800 i. P. S. in Bau genommen.

Die Dampfer schleppten bergwärts

von Ruhrort bis Mannheim 291 008 t

auf der Oberrheinstraße zwischen Mannheim und Straßburg 171 177 t

zusammen 462 185 t.

Zu Tal geschleppt wurden 706 beladene und leere Schiffe. Die Kahnreederei leistete mit eigenen Kähnen:

zu Berg 221 423 t

zu Tal 228 420 t

zusammen 449 843 t.

11. Die Reederei von Hugo Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr, deren Schiffspark im Jahr 1916 aus 3 Räderdampfern und 27 eisernen Schleppkähnen bestand, beförderte mit eigenen und fremden Kähnen:

332 687 t auf der Strecke von der Ruhr bis Mannheim,

176 103 t von Mannheim bis Straßburg;

durch eigene und fremde Boote wurden ferner geschleppt:

491 210 t von der Ruhr bis Mannheim,

225 446 t von Mannheim bis Straßburg;

insgesamt 1 225 446 t.

12. Die „Vereinigten Frankfurter Reedereien“ G. m. b. H. in Duisburg-Homburg betrieben die Dampfschleppschiffahrt und den Transport im Jahr 1916 mit 5 Radschleppdampfern und 7 Schraubendampfern von zusammen 10 000 i. P. S. sowie mit 52 eisernen Kähnen mit einer Tragfähigkeit von zusammen 70 000 t.

13. Der Kohlen Großhandlung und Reederei de Gruyter & Co. G. m. b. H. zu Duisburg standen im Berichtsjahr 29 175 t eigenen Schiffsraumes zur Verfügung, während 5 Schleppboote den Dienst versahen. Für das im Mai stillgelegte Boot Nr. I trat im Juni der neue Doppelschraubendampfer Nr. VII in Betrieb, sodaß seit dieser Zeit die Dampfer II, IV, V, VI und VII den Verkehr bewerkstelligten. Das Boot Grete Nr. III wurde lediglich für Bugsierzwecke beschäftigt.

Die in eigenen Kähnen verfrachteten Mengen betragen:

ab Duisburg-Ruhrort rheinaufwärts 236 568 t

„ oberrheinische Häfen zu Tal 18 119 t

„ Duisburg-Ruhrort zu Tal 4 350 t

zusammen 259 037 t.

Die beförderten Schleppmengen bezifferten sich auf:

a) Hauptstrecke Duisburg-Ruhrort nach Mainz-Mannheim	337 571 t
b) Teilstrecke St. Goar nach Mainz-Mannheim	160 510 t
c) Oberrheinstrecke Mannheim—Lauterburg—Straßburg	213 629 t
	<u>zusammen 711 710 t.</u>

14. Gebr. Dörtelmann G. m. b. H. in Duisburg beförderten im Jahr 1916 mit 9 eigenen Kähnen 89 200 t zu Berg; ferner schleppte die Firma mit ihrem Dampfer Nr. I 66 200 t bergwärts. Boot II liegt seit Kriegsausbruch still.

15. Die Reederei von Franz Haniel & Cie. in Duisburg-Ruhrort hatte im Berichtsjahr 10 Schleppdampfer, 54 eiserne Schleppkähne und 2 Hafenboote im Betrieb. Eins der großen Boote (Nr. III) mußte wegen Personalmangels stillgelegt werden.

Befördert wurden:

zu Berg	1110 Schiffe mit	964 222 t für fremde Rechnung,
„	5 „	3 423 t „ eigene
„	5 „	leer „ fremde
„ Tal	123 „	„ „
„	562 „	„ eigene

16. Die Basalt-Aktiengesellschaft zu Linz a. Rh. beförderte im Jahr 1916 mit 9 eigenen und sonstigen Kähnen insgesamt 435 806 t Basalt nach Ladestellen zwischen Oberlahnstein und Cöln-Deutz.

17. Die Reederei von Stachelhaus & Buchloh G. m. b. H. in Mülheim a. d. Ruhr hatte im Berichtsjahr 3 Radschleppdampfer, 2 Schraubenschleppdampfer und 12 eiserne Kähne im Betrieb.

Verfrachtet und geschleppt wurden folgende Mengen:

144 556 t mit eigenen Schiffen,
62 349 t mit fremden Schiffen,

zusammen 206 905 t.

270 348 t mit eigenen Booten,
73 766 t mit fremden Booten,

zusammen 344 114 t.

18. Die Reederei H. Paul Disch G. m. b. H. in Duisburg besitzt 4 Schleppdampfer von zusammen 3700 i. P. S. sowie 21 Kähne mit zusammen 23 782 t Ladefähigkeit.

Befördert wurden 1916 im ganzen 224 138 t, und zwar hauptsächlich Kohlen und Koks.

19. Die Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Main-Schiffahrt in Frankfurt a. M. hatte bis zum August 1916 2 Dampfboote und 30 Schleppkähne für den Rhein- und Mainverkehr in Dienst gestellt. — Im August 1916 hat die Firma ihre Schiffe an die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft in Dortmund und die Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-Aktien-Gesellschaft in Münster i. W. verkauft und verladet nur noch mit Partikulierschiffen.

Güterdampferverkehr.

20. Die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Cöln unterhielt im Jahr 1916 in ihren Schiffahrtsbetrieben, soweit solche des Krieges wegen noch aufrechterhalten werden konnten:

1. einen Güterdampferdienst und Schleppkähndienst 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 Schleppekahndienst Duisburg-Ruhrort, Mainz, Mannheim und zurück.

Die Gesellschaft beförderte mit 12 Güterschraubendampfern, 8 Schleppdampfern, 48 Schleppkähnen und einer Anzahl Mietschiffen im Jahr 1916:

bergwärts	48 503 t
talwärts	131 153 t

zusammen 179 656 t Güter,

gegen 154 177 t im Vorjahr,

mithin 1916 mehr 25 479 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 4 Rhein-Seedampfern der Gesellschaft wurden im Jahr 1916 in der Nord- und Ostsee einige Reisen ausgeführt. Zwei dieser Dampfer fuhren für fremde Rechnung in Zeitcharter, während die beiden anderen Dampfer neun Reisen für eigene Rechnung machten. Verladen wurden Kohlen, Koks, Holz und Erz.

21. Die Firma Lehnkering & Cie., Aktiengesellschaft, Spedition und Reederei in Duisburg beförderte im Jahr 1916 mit 20 eigenen Kähnen und mit fremden Schiffen ungefähr 465 000 t.

Personenverkehr.

22. Die Vereinigte Cölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat einen Verkehr mit 20 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam unterhalten.

Für das Jahr 1916 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe	788	159	159	785
Personen	45 154	335	329	86 405
	(eingeladen)		(ausgeladen)	
Güter in Tonnen	3 884	868	1543	4 638

Die Dampfschiffe machten 1916 im ganzen 1493 Fahrten, und zwar:

157 zwischen Mannheim—Mainz,

586 „ Mainz—Coblenz,

592½ „ Coblenz—Cöln,

11 „ Cöln—Düsseldorf,

1½ „ „ —Emmerich,

½ „ „ —Arnhem,

144½ „ „ —Rotterdam,

zusammen 1493,

in denen sie, einschließlich 75 178 km verschiedener unvollständiger Fahrten, im ganzen 413 245 km zurücklegten, gegen 1678 Fahrten mit 437 564 km Fahrstrecke im Jahr 1915 (einschließlich 54 553 km verschiedener unvollständiger Fahrten).

Über die mit dem Ortspersonenverkehr befaßten Dampfschiffahrts-Gesellschaften ist zu bemerken:

23. Die Cöln-Mülheimer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft zu Cöln-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—Marienburg—Strandbad	1 bis 2 Dampfer.

Der Dienst auf den ersten 5 Strecken war durch Fahrplan geregelt, auf der Strecke Cöln—Marienburg—Strandbad verkehrten die Dampfer nur während der Dauer der Herbst-Schulferien und wurden hier nur Schulkinder befördert.

Außerdem wurden ab Düsseldorf Vergnügungsfahrten nach dem Siebengebirge sowie nach Xanten ausgeführt, auch wurden die Dampfer mehrfach zu Erholungsfahrten für Verwundete benutzt.

Nach niederländischen Mitteilungen:

24. Die Nederlandsche Stoomboot-Reederij in Rotterdam unterhielt mit 10 Salondampfern einen regelmäßigen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim zur Beförderung von Personen und Gütern. Ferner wurden vom 1. Juni bis zum 10. September tägliche Schnellfahrten (nur für Personenbeförderung) zwischen Cöln und Mainz in beiden Richtungen mit 2 Salondampfern sowie zwischen Coblenz und Mainz in beiden Richtungen solche mit einem Schnelldampfer fahrplanmäßig ausgeführt.

25. Die Firma J. W. Koenigsfeld in Rotterdam beförderte zu Berg 17 091 034 kg, zu Tal 7 135 589 kg Güter.

26. H. Kersken jr. in Amsterdam beförderte zu Berg 42 913 459 kg, zu Tal 16 006 483 kg Güter.

27. Die „Nieuwe Rijnvaart Maatschappij“ in Amsterdam beförderte zu Berg 36 434 000 kg, zu Tal 40 615 000 kg 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 Karlsruhe—Antwerpen und umgekehrt zwischen Karlsruhe—Rotterdam und zwischen Mannheim—Antwerpen. Ganz vereinzelt haben Verfrachtungen stattgefunden zwischen Antwerpen—Mannheim 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: 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: Über Frachtsätze können für das Berichtsjahr 1916 keine Mitteilungen gemacht werden, da der Verkehr mit dem Ausland ein unregelmäßiger war oder von den mit Auskunftserteilung früher befaßten Gesellschaften ganz eingestellt gewesen ist.

Aufzeichnungen sind keine geführt worden.

5. Preußen: Wie in den vergangenen Jahren sind die Frachtsätze für die Hauptverkehrsstrecken:

1. Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim
2. „ „ —Straßburg i. E.
3. „ „ —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. Die Notierungen nach Rotterdam waren 1916 so selten, daß sich eine monatliche Durchschnittsfracht nicht berechnen ließ. Es ist daher als Ersatz hierfür, wie in früheren Jahren, eine Nachweisung über Frachten für mittlere Schiffe von Duisburg-Ruhrort nach Schiedam, soweit sie zur Notierung kamen, beigelegt. Frachtennotierungen für Kohlenladungen nach Belgien fanden 1916 an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort überhaupt nicht statt.

Zu den in der Tabelle im Verkehr zwischen den Rhein-Ruhrhäfen und Mannheim aufgeführten Schlepplöhnen (Seite 148) ist noch zu bemerken, daß während der Monate Januar-März unter einer Anzahl Schleppreedern eine Abmachung bestand, wonach der Schlepplohn im Bergverkehr in Stäffeln nach der Größe der Schiffsladungen bemessen wurde. Eine Aufstellung darüber, wie die Schlepplöhne notiert wurden, ist beigelegt.¹⁾

Seit Anfang Februar 1916 ist bei den Notierungen nach Holland insofern eine Änderung eingetreten, als die Frachtsätze nach dem jeweiligen Guldenkurs berechnet werden. Vor Februar 1916 wurde bei den Notierungen nach Holland der Gulden ohne Berücksichtigung des derzeitigen Kursstandes stets mit 1,70 Mark bewertet.

6. Niederland: Hinsichtlich der für die Rheinschiffahrt außergewöhnlichen Verhältnisse fanden Frachtennotierungen nicht regelmäßig statt, so daß die Angaben im allgemeinen beschränkt sind.

Nachstehend folgen die von den Uferstaaten gelieferten Übersichten der Frachtsätze.

¹⁾ Schlepplöhne von Januar bis März 1916:

Monat	Schlepplohn	Größe der Schiffsladungen					Bemerkungen
		ohne Größenunterschied	bis 600 t	bis 900 t	bis 1200 t	bis 1500 t		über 1500 t
1. bis 18. Januar	niedrigster	1,20					
	mittlerer	1,25					
	höchster	1,30					
19. bis 31. Januar	niedrigster		1,40	1,35	1,30	1,25	1,20
	mittlerer		1,50	1,44	1,39	1,38	1,33
	höchster		1,80	1,75	1,70	1,65	1,60
1. bis 9. Februar	niedrigster		2,00	1,10	1,05	—	—
	mittlerer		2,23	1,58	1,51	—	—
	höchster		2,70	1,90	2,00	—	—
15. Februar bis 17. März	niedrigster		bis 500 t 1,40	über 500 t 1,30			
	mittlerer		1,40	1,30			
	höchster		1,40	1,30			
20. bis 31. März	niedrigster	1,00					
	mittlerer	1,06					
	höchster	1,10					

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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Elsaß-Lothringen.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Schleppdienst	Antwerpen.		<table border="1"> <tr> <td colspan="18" style="text-align: center;">A. Berg-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Straßburg. 811 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Rotterdam.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Straßburg. 700 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Beförderung im Schleppdienst</td> <td colspan="2">Ruhrhäfen.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Straßburg. 486 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">Beförderung im Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Kahnfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>—</td><td>—</td><td>1,75</td><td>—</td><td>—</td><td>2,00</td><td>—</td><td>—</td><td>1,75</td><td>—</td><td>—</td><td>1,75</td><td>—</td><td>—</td><td>1,65</td><td>—</td><td>—</td><td>1,65</td> </tr> <tr> <td>Schlepplohn</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>—</td><td>—</td><td>1,77</td><td>—</td><td>—</td><td>2,67</td><td>—</td><td>—</td><td>1,90</td><td>—</td><td>—</td><td>1,75</td><td>—</td><td>—</td><td>1,69</td><td>—</td><td>—</td><td>1,65</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td rowspan="3">Schlepplohn</td> <td>niedr.</td> <td>—</td><td>—</td><td>2,00</td><td>—</td><td>—</td><td>3,50</td><td>—</td><td>—</td><td>2,00</td><td>—</td><td>—</td><td>1,75</td><td>—</td><td>—</td><td>1,75</td><td>—</td><td>—</td><td>1,65</td> </tr> <tr> <td>mittl.</td> <td>—</td><td>—</td><td>2,10</td><td>—</td><td>—</td><td>1,95</td><td>—</td><td>—</td><td>1,90</td><td>—</td><td>—</td><td>1,80</td><td>—</td><td>—</td><td>1,80</td><td>—</td><td>—</td><td>1,70</td> </tr> <tr> <td>höchst.</td> <td>—</td><td>—</td><td>2,35</td><td>—</td><td>—</td><td>2,59</td><td>—</td><td>—</td><td>2,22</td><td>—</td><td>—</td><td>1,94</td><td>—</td><td>—</td><td>1,86</td><td>—</td><td>—</td><td>1,82</td> </tr> <tr> <td>höchst.</td> <td>—</td><td>—</td><td>2,90</td><td>—</td><td>—</td><td>4,70</td><td>—</td><td>—</td><td>2,50</td><td>—</td><td>—</td><td>2,00</td><td>—</td><td>—</td><td>2,00</td><td>—</td><td>—</td><td>1,95</td><td>—</td><td>1,95</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Straßburg.</td> <td colspan="18" style="text-align: center; vertical-align: middle;"> <table border="1"> <tr> <td colspan="18" style="text-align: center;">B. Tal-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Ruhrhäfen. 486 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Straßburg.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Mannheim. 134 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="20" style="text-align: center;">Baden.</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Schleppdienst</td> <td colspan="2">Antwerpen.</td> <td colspan="18" rowspan="18" style="text-align: center; vertical-align: middle;"> <table border="1"> <tr> <td colspan="18" style="text-align: center;">A. Berg-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Karlsruhe. 745 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="3">Karlsruhe. 745 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> </table>																		A. Berg-																		Straßburg. 811 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Rotterdam.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Straßburg. 700 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung im Schleppdienst	Ruhrhäfen.		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Straßburg. 486 km.		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,75	—	—	2,00	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	1,65	—	—	1,65	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,77	—	—	2,67	—	—	1,90	—	—	1,75	—	—	1,69	—	—	1,65	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Schlepplohn	niedr.	—	—	2,00	—	—	3,50	—	—	2,00	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	1,65	mittl.	—	—	2,10	—	—	1,95	—	—	1,90	—	—	1,80	—	—	1,80	—	—	1,70	höchst.	—	—	2,35	—	—	2,59	—	—	2,22	—	—	1,94	—	—	1,86	—	—	1,82	höchst.	—	—	2,90	—	—	4,70	—	—	2,50	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	1,95	—	1,95	Straßburg.		<table border="1"> <tr> <td colspan="18" style="text-align: center;">B. Tal-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Ruhrhäfen. 486 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Straßburg.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Mannheim. 134 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> </table>																		B. Tal-																		Ruhrhäfen. 486 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Straßburg.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Mannheim. 134 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Baden.																				Schleppdienst	Antwerpen.		<table border="1"> <tr> <td colspan="18" style="text-align: center;">A. Berg-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Karlsruhe. 745 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> </table>																		A. Berg-																		Karlsruhe. 745 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Karlsruhe. 745 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	A. Berg-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
	Straßburg. 811 km.																				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.																			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Rotterdam.																					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Straßburg. 700 km.																					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Beförderung im Schleppdienst	Ruhrhäfen.																				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Straßburg. 486 km.																				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz																			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahnfrachtsatz																			niedr. mittl. höchst.	—	—	1,75	—	—	2,00	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	1,65	—	—	1,65																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
		Schlepplohn																			niedr. mittl. höchst.	—	—	1,77	—	—	2,67	—	—	1,90	—	—	1,75	—	—	1,69	—	—	1,65																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Schlepplohn																			niedr.	—	—	2,00	—	—	3,50	—	—	2,00	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	1,65																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																					mittl.	—	—	2,10	—	—	1,95	—	—	1,90	—	—	1,80	—	—	1,80	—	—	1,70																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																					höchst.	—	—	2,35	—	—	2,59	—	—	2,22	—	—	1,94	—	—	1,86	—	—	1,82																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
höchst.	—	—																			2,90	—	—	4,70	—	—	2,50	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	1,95	—	1,95																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Straßburg.		<table border="1"> <tr> <td colspan="18" style="text-align: center;">B. Tal-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Ruhrhäfen. 486 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Straßburg.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Mannheim. 134 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Kleine, mittl. u. große Schiffe</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> </table>																			B. Tal-																		Ruhrhäfen. 486 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Straßburg.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Mannheim. 134 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
B. Tal-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Ruhrhäfen. 486 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Straßburg.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Mannheim. 134 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Baden.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Schleppdienst	Antwerpen.		<table border="1"> <tr> <td colspan="18" style="text-align: center;">A. Berg-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Karlsruhe. 745 km.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Beförderung mit Güterdampfern</td> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schleppdienst</td> <td rowspan="2">Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t</td> <td>Gesamtfrachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> <tr> <td>Frachtsatz</td> <td>niedr. mittl. höchst.</td> <td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td><td>•</td> </tr> </table>																		A. Berg-																		Karlsruhe. 745 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	A. Berg-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
	Karlsruhe. 745 km.																				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz																			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
		Frachtsatz																			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Karlsruhe. 745 km.																					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz																			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
		Frachtsatz																			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			
fahrt.																								
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	15,0	—	6,00	Kohlen
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	6,80	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	12,0	—	—	Kohlen
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	10,0	—	6,00	Kohlen
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	6,50	
—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,60	—	—	2,15	—	—	—	—	—	1,69	Kohlen
—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,73	—	—	2,43	—	—	—	—	—	1,80	
—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	2,00	—	—	2,50	—	—	—	—	—	1,93	Kohlen
—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,80	—	—	1,80	—	—	1,90	—	—	—	—	—	1,82	
—	—	1,75	—	—	1,76	—	—	1,79	—	—	1,88	—	—	1,90	—	—	2,06	—	—	—	—	—	1,99	Kohlen
—	—	1,85	—	—	1,90	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,10	—	—	2,20	—	—	—	—	—	2,34	
fahrt.																								
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	7,00	—	—	Erz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	8,00	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	9,50	—	—	Erz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	1,40	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	1,60	Holz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	1,80	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	5,50	2,50	2,80	Holz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	6,00	3,00	3,50	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	7,00	4,50	4,00	Holz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4,00	—	—	Holz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	5,00	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	6,00	—	—	Holz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	2,30	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4,00	2,50	2,00	Holz
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	—	3,00	—	
fahrt.																								
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

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
Antwerpen. Mannheim. 677 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Rotterdam. Karlsruhe. 638 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Rotterdam. Mannheim. 570 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Ruhrhäfen. 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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Mannheim. 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

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
Karlsruhe. Antwerpen. 745 km.				B. T a l -																	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Mannheim. Antwerpen. 677 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Karlsruhe. Rotterdam. 638 km.																					
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Mannheim. Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Mannheim. 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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Karlsruhe. 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
Bayern.																					
Antwerpen. Ludwigshafen. 686 km.				A. Berg-																	
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	
		mittl.	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	
		höchst.	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	
Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Rotterdam. Ludwigshafen. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	
		mittl.	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	
		höchst.	12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	
Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Gesamtfrachtsatz	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	—	—	
Ruhrort. Ludwigshafen. 355 km.																					
Beförderung im Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schleppdienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	—	—	—	1,27	—	—	2,16	—	—	1,42	—	—	1,25	—	—	1,20	—	—	
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ludwigshafen. Straßburg. 131 km.	Frachtsatz	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.	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	
Schleppdienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	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	—	—	
Ludwigshafen. Antwerpen. 686 km.				B. Tal-																	
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	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	—	—	
Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Ludwigshafen. Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	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.	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	
Schleppdienst Große Schiffe über 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	5,00	2,50	5,00	5,00	2,50	5,00	5,00	2,50	5,00	5,00	2,50	5,00	5,00	2,50	5,00	5,00	2,50	5,00	
		mittl.	6,00	3,50	6,00	6,00	3,50	6,00	6,00	3,50	6,00	6,00	3,50	6,00	6,00	3,50	6,00	6,00	3,50	6,00	
		höchst.	7,00	4,50	7,00	7,00	4,50	7,00	7,00	4,50	7,00	7,00	4,50	7,00	7,00	4,50	7,00	7,00	4,50	7,00	
Hessen.																					
Antwerpen. Mainz. 613 km.				A. Berg-																	
Schleppdienst Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	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
fahrt.																					
9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	9,00	—	—	
10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	
13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	13,5	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	7,50	—	—	
8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	
12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	12,5	—	—	
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	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,05	—	—	1,20	—	—	1,90	—	—	1,30	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,95	—	—	1,05	—	—	1,05	—	—	1,15	—	—	1,10	
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	—	—	
4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	
2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	2,00	—	—	
2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	2,25	—	—	
2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	
fahrt.																					
13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	13,0	—	—	
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	—	—	
8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	8,50	—	—	
5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	5,00	—	2,50	
6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	6,00	—	3,50	
7,00	—	4,50	7,00	—	4,50	7,00	—	4,50	7,00	—	4,50	7,00	—	4,50	7,00	—	4,50	7,00	—	4,50	
fahrt.																					
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

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	Rotterdam. 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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Amsterdam. Mainz. 486 km.			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Beförderung im Schleppdienst	Duisburg-Ruhrort. 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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Mainz. Antwerpen. 613 km.																			
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Mainz. Rotterdam. 488 km.																			
	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Mainz. Amsterdam. 486 km.																			
	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

B. Tal.

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne																																				
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni																					
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c																			
Preußen.																																						
Rhein-Ruhrhäfen. Straßburg. 486 km.		A. Berg-																																				
Große Schiffe über 400 t	Kahnfrachtsatz	niedr.	—	1,75	—	—	2,00	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	1,65	—	—	1,65	—																		
		mittl.	—	1,77	—	—	2,67	—	—	1,90	—	—	1,75	—	—	1,69	—	—	1,65	—																		
		höchst.	—	2,00	—	—	3,50	—	—	2,00	—	—	1,75	—	—	1,75	—	—	1,65	—																		
Rhein-Ruhrhäfen. Mannheim. 355 km.		Siehe Übersicht Seite 137																																				
Große Schiffe über 400 t	Kahnfrachtsatz																			niedr.	—	1,25	—	—	1,50	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,15	—	—	1,15	—
																				mittl.	—	1,27	—	—	2,17	—	—	1,40	—	—	1,25	—	—	1,19	—	—	1,15	—
																				höchst.	—	1,50	—	—	3,00	—	—	1,50	—	—	1,25	—	—	1,25	—	—	1,15	—
über 400 t	Schlepplohn																			niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
																				mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
																				höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rhein-Ruhrhäfen. Antwerpen-Süd. 331 km.																				B. Tal-																		
Große Schiffe über 600 t	Gesamtfrachtsatz																			niedr.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
																				mittl.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		höchst.																		
Rhein-Ruhrhäfen. Brüssel. km.		.																																				
Große Schiffe 400 bis 500 t	Gesamtfrachtsatz																			niedr.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
																				mittl.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rhein-Ruhrhäfen. Schiedam. 220 km.		Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	—	2,45	—	—	3,30	—	—	3,25	—	—	2,85	—	—	2,70	—	—	2,80	—																
mittl.	—			2,45	—	—	3,32	—	—	3,32	—	—	3,16	—	—	2,78	—	—	2,80	—	—																	
höchst.	—			2,45	—	—	3,40	—	—	3,35	—	—	3,10	—	—	2,85	—	—	2,80	—	—																	
Rhein-Ruhrhäfen. Rotterdam. 215 km.		Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.																	
Große Schiffe über 500 t	mittl.			höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
				niedr.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederland.																																						
Amsterdam. Ludwigshafen- Mannheim. 600 km. Frankfurt. 559 km.		Frachtsätze für die Last = 2000 kg																																				
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr.	.															mittl.	.															höchst.			
				.																.																		
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	.															mittl.	.															höchst.			
				.																.																		

in Mark in den Betriebsmonaten												Durchschnitt	Bemerkungen						
Juli			August			September			Oktober					November			Dezember		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c			a	b	c	a	b	c
fahrt.																			
—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,60	—	—	2,15	—	Amsterd. am. Günstl. 281 km. Mülheim a. Rh. 204 km. Köln. 88 km.	
—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,73	—	—	2,45	—		
—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	2,00	—	—	2,50	—		
fahrt.																			
—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,10	—	—	1,65	—	Amsterd. am. Rhein. 277 km. Köln. 277 km.	
—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,23	—	—	1,93	—		
—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,50	—	—	2,00	—		
—	0,90	—	—	0,90	—	—	0,90	—	—	1,00	—	—	1,00	—	—	1,10	—	Hofbelegung mit 40000 Stück. Köln. 88 km. Mülheim a. Rh. 204 km.	
—	0,93	—	—	0,94	—	—	0,96	—	—	1,05	—	—	1,05	—	—	1,15	—		
—	0,95	—	—	1,00	—	—	1,10	—	—	1,10	—	—	1,10	—	—	1,20	—		
fahrt.																			
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Rotterdam. 170 km. Köln. 88 km. Mülheim a. Rh. 204 km.	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
—	2,80	—	—	2,85	—	—	2,80	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Rotterdam. 170 km. Köln. 88 km. Mülheim a. Rh. 204 km.	
—	2,81	—	—	2,85	—	—	2,95	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
—	2,85	—	—	2,85	—	—	3,30	—	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
fahrt.																			
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Rotterdam. 170 km. Köln. 88 km. Mülheim a. Rh. 204 km.	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
fahrt.																			
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Rotterdam. 170 km. Köln. 88 km. Mülheim a. Rh. 204 km.	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		

in Gulden in den Betriebsmonaten

fahrt.

•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Rotterdam. 170 km. Köln. 88 km. Mülheim a. Rh. 204 km.
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

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			
Amsterdam. Düsseldorf. 281 km. Mülheim a. Rh. 334 km. Cöln. 338 km.																						
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Amsterdam. Rhein-Ruhrhäfen. 245 km.																						
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Rotterdam. Mannheim. 570 km.																						
Beförderung im Schleppdienst	Mittl. Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	2,00	—	—	2,10	—	—	1,59	—	—	1,55	
	200 bis 600 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,80	—	—	1,70	—	—	1,70	—	—	1,37	—	—	1,47	—	—	1,50	
	Große Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,50	—	—	1,50	—	—	2,00	—	—	2,10	—	—	1,49	—	—	1,50	
	über 600 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,75	—	—	1,64	—	—	1,57	—	—	1,37	—	—	1,43	—	—	1,45	
	Rotterdam. Mainz. 497 km.																					
	Mittl. Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,40	—	—	1,41	—	—	1,90	—	—	2,00	—	—	1,49	—	—	1,45	
	200 bis 600 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,75	—	—	1,62	—	—	1,32	—	—	1,40	—	—	1,40	—	—	1,40	
	Große Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,40	—	—	1,41	—	—	1,90	—	—	2,00	—	—	1,44	—	—	1,40	
	über 600 t	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,65	—	—	1,53	—	—	1,47	—	—	1,30	—	—	1,35	—	—	1,35	
	Rotterdam. Coblenz. 404 km.																					
	Kleine Schiffe bis 200 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepp- lohn	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.	—	—	0,95	—	—	0,96	—	—	1,01	—	—	1,05	—	—	0,99	—	—	0,95
200 bis 600 t		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,55	—	—	1,37	—	—	1,20	—	—	0,97	—	—	0,97	—	—	0,97	
Große Schiffe		Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,85	—	—	0,86	—	—	0,91	—	—	0,95	—	—	0,89	—	—	0,85	
über 600 t		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	1,20	—	—	1,11	—	—	1,05	—	—	0,87	—	—	0,87	—	—	0,87	
Rotterdam. Andernach. 382 km.		Kleine Schiffe bis 200 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		Mittl. Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		200 bis 600 t	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	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,80	—	—	0,85	—	—	0,85	—	—	0,90	—	—	0,81	—	—	0,80
		200 bis 600 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,95	—	—	0,82	—	—	0,73	—	—	0,58	—	—	0,58	—	—	0,58
		Große Schiffe über 600 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,70	—	—	0,75	—	—	0,76	—	—	0,80	—	—	0,71	—	—	0,75
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,76	—	—	0,63	—	—	0,52	—	—	0,42	—	—	0,42	—	—	0,42	

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
—	—	0,94	—	—	0,95	—	—	1,07	—	—	1,14	—	—	1,16	—	—	1,25	—	—	1,03	Erze
—	—	0,93	—	—	0,97	—	—	1,06	—	—	1,11	—	—	1,19	—	—	1,80	—	—	1,17	
—	—	0,84	—	—	0,85	—	—	1,04	—	—	1,02	—	—	1,06	—	—	1,15	—	—	0,93	
—	—	0,83	—	—	0,87	—	—	0,95	—	—	1,00	—	—	1,05	—	—	1,40	—	—	1,00	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	—	0,79	—	—	0,80	—	—	0,90	—	—	0,73	—	—	0,97	—	—	1,10	—	—	0,85	Erze
—	—	0,55	—	—	0,58	—	—	0,64	—	—	0,67	—	—	0,72	—	—	1,20	—	—	0,71	
—	—	0,69	—	—	0,70	—	—	0,80	—	—	0,97	—	—	0,87	—	—	1,00	—	—	0,79	
—	—	0,40	—	—	0,42	—	—	0,46	—	—	0,48	—	—	0,52	—	—	1,01	—	—	0,53	

Einladeort, Bestimmungsort			Frachtsätze für die Last = 2000 kg																	
			Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
			a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Rotterdam. 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.	—	—	0,70	—	—	0,76	—	—	0,76	—	—	0,80	—	—	0,71	—	—	0,70
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,75	—	—	0,66	—	—	0,57	—	—	0,49	—	—	0,49	—	—	0,49
Große Schiffe über 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,60	—	—	0,65	—	—	0,66	—	—	0,70	—	—	0,61	—	—	0,60
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,70	—	—	0,53	—	—	0,44	—	—	0,35	—	—	0,35	—	—	0,35
Rotterdam. 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.	—	—	0,60	—	—	0,65	—	—	0,65	—	—	0,70	—	—	0,61	—	—	0,60
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,57	—	—	0,50	—	—	0,43	—	—	0,35	—	—	0,35	—	—	0,35
Große Schiffe über 600 t	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,50	—	—	0,60	—	—	0,56	—	—	0,60	—	—	0,51	—	—	0,50
	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,45	—	—	0,37	—	—	0,31	—	—	0,25	—	—	0,25	—	—	0,25
Dordrecht. 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															Einheitspreis			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			
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Gordorf Erze
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	—	0,69	—	—	0,70	—	—	0,81	—	—	0,86	—	—	0,89	—	—	1,00	—	—	0,78	—	—	—	Gordorf Erze
—	—	0,46	—	—	0,49	—	—	0,54	—	—	0,56	—	—	0,59	—	—	0,97	—	—	0,58	—	—	—	
—	—	0,59	—	—	0,60	—	—	0,71	—	—	0,76	—	—	0,79	—	—	0,90	—	—	0,68	—	—	—	Gordorf Erze
—	—	0,34	—	—	0,35	—	—	0,39	—	—	0,40	—	—	0,44	—	—	0,82	—	—	0,45	—	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Ludwigshafen Erze
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	—	0,59	—	—	0,60	—	—	0,71	—	—	0,76	—	—	0,79	—	—	0,90	—	—	0,68	—	—	—	Ludwigshafen Erze
—	—	0,36	—	—	0,35	—	—	0,38	—	—	0,40	—	—	0,40	—	—	0,78	—	—	0,43	—	—	—	
—	—	0,49	—	—	0,50	—	—	0,61	—	—	0,66	—	—	0,69	—	—	0,80	—	—	0,58	—	—	—	Cöln Erze
—	—	0,24	—	—	0,25	—	—	0,28	—	—	0,29	—	—	0,31	—	—	0,65	—	—	0,32	—	—	—	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Rhein Erze
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Klein Erze
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

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	Dordrecht. Düsseldorf. 232 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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Dordrecht. Ruhrort- Duisburg. 200 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.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ludwigshafen- Mannheim. 600 km. Frankfurt. 559 km. Amsterdam.																		
	Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Cöln. 338 km. Mülheim. 334 km. Düsseldorf. 281 km. Amsterdam.																			
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Rhein-Ruhrhäfen. Amsterdam. 245 km.																			
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schlepp- dienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

B. Tal-

B. Schiffs-Versicherungswesen.

Nach preußischen Mitteilungen wurden 252 Schiffe im Jahr 1916 nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Verbandes klassifiziert, gegen 292 im Vorjahr.

Von diesen 252 Schiffen waren

247 eiserne Schiffe, nämlich	183 der Klasse A ¹	61 „ „ A ²	3 „ „ A ³
5 hölzerne Schiffe, nämlich	1 „ „ A ¹	4 „ „ A ²	

Die Lage der Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften ist im allgemeinen unverändert geblieben. Bei den preußischen Gesellschaften waren ausgangs 1916 versichert:

1. „Harmonie“ (Coblenz-Neuendorf)	207 Schiffe mit 5 040 128 Ztr. Tragfähigkeit
2. „Germania“ (Duisburg-Ruhrort)	154 „ „ 3 452 000 „ „
3. „Gute Hoffnung“ (Mülheim a. d. Ruhr)	101 „ „ 2 151 415 „ „
4. „Vater Rhein“ (Mülheim a. d. Ruhr)	80 „ „ 1 820 148 „ „

Bei der vorwiegend aus preußischen Schiffen bestehenden Kasko-Versicherungsgesellschaft „Jus et Justitia“ mit dem Sitz in Mannheim waren außerdem für das Jahr 1916 versichert 190 Schiffe mit 3 788 346 Ztr. Tragfähigkeit im Wert von 8 976 500 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 2½ %.

Ludwigshafen Mannheim 40 km Frankfurt 50 km Anst. 30 km		Rhein-Schiffsregister-Verband										
	1916	1915	1914	1913	1912	1911	1910	1909	1908	1907	1906	
1. Harmonie (Coblenz-Neuendorf)	207	207	207	207	207	207	207	207	207	207	207	
2. Germania (Duisburg-Ruhrort)	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	
3. Gute Hoffnung (Mülheim a. d. Ruhr)	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	
4. Vater Rhein (Mülheim a. d. Ruhr)	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	
Rhein-Schiffsregister-Verband Anst. 30 km												
5. Jus et Justitia (Mannheim)	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	
6. Rhein-Schiffsregister-Verband												
7. Rheinschiffsregister-Verband												
8. Rhein-Schiffsregister-Verband												
9. Rhein-Schiffsregister-Verband												
10. Rhein-Schiffsregister-Verband												

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.

Die aus den Uferstaaten nach diesen Gesichtspunkten vorliegenden Angaben sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Ord- nungs- Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verun- glückten Per- sonen	Zahl der gesun- kenen Schiffe	Der Fahrwasser- sperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Mindest- dauer u. Höchst- dauer	
1	Basel—Straßburg	—	—	—	—	—	—	—	
2	Straßburg—Sondernheim	15	—	2	—	—	—	—	
3	Sondernheim—Bingen	16	1	1	—	4	—	—	
4	Bingen—St. Goar	24	—	1	—	3	2	2 Tage	Motorboot „Rheinstein“ Fahrwasser gesperrt vom 11. III. Nm. 4 1/2 Uhr bis 13. III.
5	St. Goar—Bonn	12	1	1	—	6	—	61 Tage	Schleppkahn „Gottver- trauen“ Fahrwasser gesperrt vom 27. I. Nm. 2 1/2 Uhr bis 28. III.
6	Bonn—Duisburg	19	2	1	—	7	—	—	
7	Duisburg—Lobith	14	2	—	—	10	—	—	
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas	14	1	—	—	13	—	—	
9	Niederrhein u. Leck	6	—	—	—	1	—	—	
	1916 zusammen	120	7	6	—	44	2	63	
	gegen 1915	88	4	—	2	?	?	?	
	Mithin 1916	{							
		{ mehr	32	3	6	—			
		{ weniger	—	—	—	2			

Über die im Jahr 1916 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Elsaß-Lothringen.

Innerhalb des Wasserbaubezirks Straßburg-Rhein ereigneten sich 4 Unfälle. In 2 Fällen ist ein Talschleppzug infolge falscher Steuerung auf Grund geraten und gegen den Uferbau gefahren.

Die beiden übrigen Unfälle ereigneten sich beim Aufdrehen infolge plötzlich eingetretenen Nebels auf der Talfahrt durch Auflaufen auf den Uferbau bzw. auf eine Buhne.

Baden.

Auf der Stromstrecke Straßburg—Sondernheim sind in 9 Fällen Schleppkähne außerhalb des Fahrwassers auf Grund geraten. Im 10. Falle wurde ein Schleppkahn auf der Bergfahrt beschädigt und mußte geleichtert werden. Die Schifffahrt war in keinem Fall behindert.

Auch auf der Stromstrecke Sondernheim—Bingen handelt es sich um zwei Unfälle leichter Art, wobei die Schifffahrt nicht behindert war.

Bayern.

Zur Anzeige kamen 11 Unfälle gegen 8 im Vorjahr. Alle ereigneten sich bei Tag. Ein Unfall traf auf die obere Stromstrecke oberhalb Germersheim, wodurch ein Kahn vorübergehend festfuhr; 10 auf die untere Strecke Germersheim—Ludwigshafen. In 7 Fällen fuhren Schiffe auf Kiesbänke oder Schwellen fest. Bemerkenswert waren die folgenden Unfälle:

1. Am 6. Januar nachmittags 5 Uhr wurde die mit 10 Personen besetzte Altriper Fähre beim Übersetzen vom bayerischen zum badischen Ufer infolge Reißens des Gierseiles abgetrieben, rannte darauf gegen den hier manövrierenden Schleppkahn „Mannheim 33“ und trieb ab, bis endlich der ausgeworfene Anker die Fähre mit dem Buchtnachen und Döppern zum Stehen brachte. Die Fähre wurde durch Gieren an das badische Ufer gebracht und befestigt.

Verletzt wurde niemand, auch hat weder die Fähre noch der Schleppkahn beim Zusammenstoßen Schaden genommen.

2. Der neunte Fall betraf die Militärschiffbrücke Germersheim. Am 22. Februar vormittags fuhr das Räderboot „Raab, Karcher & Cie.“ mit drei leeren Kähnen im Anhang. Durch das plötzlich einsetzende Schneetreiben und infolge des Nebels war die Fernsicht sehr beeinträchtigt. Dadurch konnte man nicht sehen, ob das Vorsignal an der Brücke gezogen war oder nicht. Tatsächlich war dies nicht der Fall. Das Brückenpersonal hörte das Signal des Bootes und begann darauf mit dem Anschlagen des Schlusses. Das Boot befand sich schon kurz vor der Brücke, konnte nicht mehr aufdrehen und war gezwungen, um größeres Unglück zu verhüten, durch die noch geschlossene Brücke zu fahren. Das Durchlaßglied Nr. 1 wurde dadurch abgetrieben, Nr. 2 wurde zertrümmert und mit dem Motorschiff abwärts getrieben. Doch ist nur Materialschaden entstanden. Der Verkehr wurde mittelst Nachen aufrechterhalten.

3. Am 17. Juli nachmittags 6 Uhr 20 Minuten war das der Militärbehörde Germersheim gehörige Motorboot „Maximiliansau“ mit Wegschleppen eines angeschwemmten Baumstammes beschäftigt. Als das Boot unmittelbar vor der Armierungsbrücke war, setzte der Motor aus, auch der ausgeworfene Anker faßte nicht. Das Boot kam infolge der starken Strömung ins Treiben und fiel quer vor den Eisenständer der Armierungsbrücke. Der Dampfer „Pfeil“ wollte es abschleppen; beim Anziehen faßte das Motorboot Wasser und sank. Das Boot wurde von der Schiffs-Maschinenbau-Aktiengesellschaft Mannheim gehoben.

Hessen.

Im Berichtsjahr kamen im ganzen 4 Schiffsunfälle zur Anzeige gegen 7 im Vorjahr. Hier von entfallen 3 Unfälle auf die Strecke Worms—Mainz und 1 Unfall auf die Strecke Mainz—Bingen. Von den Unfällen ereigneten sich 3 bei Tag und 1 bei Nacht. Zu den Unfällen ist zu bemerken:

1. Die hölzerne Baggermaschine des Johann Lerch VII. von Nierstein, die unterhalb der fliegenden Brücke bei Oppenheim bei km 313,5 in der Nähe des rechten Ufers im Strom hielt, neigte sich in der Nacht vom 8. auf 9. Januar infolge starken Sturmes auf die Seite und fiel um. Da ein

Heben des Baggers nicht möglich war, wurde er abgebaut und in einzelnen Teilen aus dem Strom entfernt.

2. Der mit 1800 t Kohlen beladene eiserne Schleppkahn Nr. 19 der Rheinischen Schiffahrts-Gesellschaft in Duisburg-Ruhrort befand sich am 31. Januar mit anderen Kähnen im Anhang des Schleppdampfers „Louis Gutjahr Nr. X“ auf der Bergfahrt. Unterhalb Budenheim bei km 340,5 + 400 m lief der Kahn auf eine Sandschwelle und fuhr fest. Nach erfolgter Leichterung konnte er seine Fahrt wieder fortsetzen.

3. Der mit 410 t Basaltgrus beladene eiserne Schleppkahn des Schiffers B. H. Gentjes aus Millingen in Holland fuhr am 23. Dezember im Anhang des Schraubendampfers „Gerhard“ zu Tal. Unterhalb Nackenheim bei km 320,5 + 320 m, etwa 150 m vom rechten Ufer entfernt, wurde auf dem Schiff ein Stoß wahrgenommen, worauf sich im Vorderschiff ein Leck zeigte und das Schiff sank. Die Hebung konnte im Berichtsjahr nicht erfolgen.

4. Die Baggermaschine des Sebastian Nagel in Gernsheim, die oberhalb der Pfrimmündung bei km 279,5 aufgestellt war, bekam am 28. Dezember beim Heben der Eimerleiter aus unbekanntem Gründen im Baggerschlitz zwei Risse, die nicht rasch genug abgedichtet werden konnten. Das eindringende Wasser brachte den Bagger zum Sinken; am Jahresschluß war er noch nicht gehoben.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahr 74 Unfälle, davon 5 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

26 Unfälle im Bezirk Bingerbrück,

13 „ „ „ „ Coblenz,

8 „ „ „ „ „ Cöln,

21 „ „ „ „ „ Düsseldorf,

6 „ „ „ „ „ Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 12 Dampfer, 43 Schleppkähne, 3 Segelschiffe, 1 Elevator, 1 Baggermaschine, 4 Schokker, 1 Motorboot, 1 Landebrücken-Ponton, 8 Elevator-, Kies- und Kohlennachen.

Das Fahrwasser im Binger Loch war im Jahr 1916 in 2 Fällen gesperrt, und zwar:

vom 11. März, nachmittags 4½ Uhr, bis 13. März = etwa 2 Tage,

„ 27. Januar, „ „ 2½ „ „ 28. „ = 61 „ „

Von außergewöhnlicher Dauer und daher von besonderer Bedeutung war die letztere Fahrwassersperrung (vgl. Nr. 1 der nachstehend geschilderten Schiffsunfälle).

1. Am 27. Januar 1916, nachmittags 2½ Uhr, befand sich der eiserne Schleppkahn „Gottvertrauen“ mit Kalksteinen beladen, mit noch einem beladenen Schleppkahn im 1. Anhang und zwei leeren Schleppkähnen im 2. Anhang des Schleppbootes „De Gruyter & Co. Nr. IV“ auf der Talfahrt. Beim Passieren des Binger Lochs geriet der auf Steuerbordseite befindliche Kahn „Gottvertrauen“ auf den rechtsseitigen Felsen, kam festzuliegen und wurde von der Strömung so gedreht, daß er oberhalb des Binger Lochs quer zum Strom lag und kurze Zeit darauf durchbrach und sank. — Nachdem die Hebungs- bzw. Dichtungsarbeiten durch das im Monat Februar eintretende Hochwasser mehrere Wochen unterbrochen worden waren, gelang es erst bis zum 21. März eine Anzahl Laderäume leer zu pumpen, sodaß das Schiff sich hob und stromrecht an das rechte Ufer unterhalb des Binger Lochs sich legte. Erst am 28. März konnte das Schiff abgefahren und hierauf das Fahrwasser durch das Binger Loch wieder freigegeben werden. Die Sperrung des Binger Lochs währte somit 61 Tage und bildete für die Rheinschiffahrt eine Erschwerung, wie sie in solch großer Ausdehnung wohl noch nicht vorgekommen ist.

2. Am 5. April 1916, nachmittags 5 Uhr, kam der eiserne Schleppkahn „Vereinigung Nr. 10“ im Anhang des Schraubenschleppdampfers „Fendel Nr. 10“ beladen zu Tal. Auf Backbordseite war noch ein Schiff angekuppelt. Bei Oberspay wollte das Schleppboot aufdrehen, weil es noch einen anderen Schleppzug zu Berg bringen sollte; es fuhr deshalb mit den beiden Anhängeschiffen nach dem rechten Ufer zu. Zur selben Zeit kam ein zweiter Schleppzug zu Tal, sowie ein Personendampfer zu Berg. Wahrscheinlich ist durch den hierbei entstandenen starken Wellenschlag der Kahn „Vereinigung Nr. 10“ dem Ufer zu nahe gekommen, das Schiff rackte plötzlich und sank gleich darauf so rasch, daß der Schiffsführer sich kaum in Sicherheit bringen konnte. — Es war beabsichtigt, das gesunkene Schiff zu heben, doch gestalteten sich die hierzu erforderlichen Arbeiten mit Rücksicht darauf, daß die Ladung aus Zement bestand, welcher eine feste Masse bildete, derart schwierig, daß von der Hebung Abstand genommen wurde. Das Schiff soll nun gesprengt werden, die bezüglichen Arbeiten sind jedoch mit Rücksicht auf die schwierigen Verhältnisse vorläufig zurückgestellt worden. Das Schiff ist daher zurzeit (Oktober 1917) noch nicht beseitigt; ein Hindernis für die durchgehende Schifffahrt bildet es nicht, da es auf der Grenze des Fahrwassers am rechten Ufer liegt.

3. Am 11. April 1916, nachmittags 3 Uhr, hatte der Hafenbugsierdampfer Schraubenschleppboot „Mentor“ bei Homberg (Niederrhein) einen Schleppkahn auf Strom gebracht und ihn an einen anderen Dampfer abgegeben. Das Boot wollte hierauf wieder nach dem Hafen zurückkehren. Durch die bei Homberg liegenden Schiffe war dem Boot nun die Aussicht bergwärts verdeckt, sodaß es den zu Tal kommenden Raddampfer „Hugo Stinnes I“ übersah und mit demselben zusammenstieß. Boot „Mentor“ erhielt an Backbordseite ein großes Leck und sank am linken Ufer. — Das Boot wurde bis 27. April gehoben und abgeschleppt.

4. Am 21. Juni 1916, vormittags 8 Uhr, lag der eiserne Schleppkahn „H. Ristelhuebers Nachfolger Nr. 1“ mit Kohlen beladen am linken Ufer oberhalb Salzig vor Anker. Der mit einem Schleppzug zu Berg kommende Schleppdampfer „Math. Stinnes Nr. 7“ fuhr dem Schleppkahn „Ristelhueber“ in die Backbordseite, sodaß derselbe sofort sank. — Der gesunkene Kahn wurde bis 18. September gehoben und abgeschleppt.

5. Am 25. September, nachmittags 3 Uhr, fuhr das eiserne Segelschiff „Sonneck I“ mit Steinen beladen auf sich selbst bei St. Goarshausen zu Tal. Der Raddampfer „Franz Haniel IV“ fuhr mit einem Schleppkahn im Anhang bergwärts an Schiff „Sonneck I“ vorbei. Vielleicht infolge des durch den Dampfer verursachten starken Wellenschlages ging das Wasser in solchem Maße über die Steuerbordseite des Schiffes „Sonneck I“, daß dasselbe sofort sank. — Das gesunkene Schiff wurde am 6. Oktober durch Sprengung beseitigt.

6. Am 18. Oktober 1916, nachmittags 5 Uhr, war der eiserne Bagger „G. Hülskens & Co. Nr. 2“ in der Mündung des Duisburg-Ruhrorter Hafenkanals beschäftigt. Während der Arbeit fiel die Eimerkette des Baggers von dem unteren Sechskant des Baggerschlittens. Bei dem Versuch, die Eimerkette wieder auf das Sechskant zu bringen, rissen die Eimer ein großes Loch in den Schiffsboden. Dichtungsversuche waren erfolglos; die eine Seite lief schnell voll Wasser, der Bagger fiel nach dem linken Ufer zu um und sank. — Der Bagger konnte erst nach großen Schwierigkeiten (vgl. den in Ziffer 7 geschilderten Unfall des Schiffes „Magdalena“) am 29. August 1917 gehoben und abgeschleppt werden.

7. Am 20. November 1916, nachmittags 3 Uhr, fuhr der eiserne Schleppkahn „Magdalena“ mit Eisenerz beladen im Anhang des Schleppbootes „Franz Haniel VIII“ aus dem Duisburg-Ruhrorter Hafenkanal und sollte zum Löschen der Ladung in den Hafenumund gebracht werden. Das Boot hatte die Absicht, mit dem Schiff zwischen dem rechten Ufer (Hafenmole) und dem gesunkenen Bagger „G. Hülskens & Co. Nr. 2“ durchzufahren. Da aber ein Bergschleppzug anscheinend in den Hafenkanal einfahren wollte, versuchte Boot „Haniel“ noch vor dem Bagger her nach der

Strommitte zu gelangen. Dies mißglückte jedoch, Kahn „Magdalena“ fuhr mit dem Hinterschiff gegen den Bagger an, wurde leck und sank.

Die gesunkenen Fahrzeuge bildeten ein Hindernis für die Schifffahrt, da das Fahrwasser durch sie beschränkt wurde. Daher wurde die Anordnung getroffen, daß die beladenen Schiffe nicht den Hafenskanal zur Ausfahrt benutzen dürften. Es war beabsichtigt, beide Schiffe gemeinsam zu heben. Zu diesem Zweck wurden dem Bagger Ketten unterzogen und mit der Entladung des Kahns „Magdalena“ mittels Greifbaggers im November begonnen. Die Entladung war jedoch dadurch sehr erschwert, daß nach Entfernung der größeren Erzstücke die Greifer das Feinmaterial nicht mehr beförderten. Ende Dezember 1916 mußten die Arbeiten wegen Hochwasser eingestellt werden und ruhten dann infolge strengen Frostes und des hierauf eintretenden Eisgangs bis Ende Februar 1917. Nun wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, doch hatten sie nicht den gewünschten Erfolg, weil die Fahrzeuge teilweise ineinander lagen. Im Mai 1917 wurden die Arbeiten zur Aufrichtung und Hebung des Baggers erneut in Angriff genommen; diese gestalteten sich sehr schwierig und langwierig, so daß erst am 29. August 1917 der Bagger gehoben war und abgeschleppt werden konnte.

Kahn „Magdalena“ wird mittels Erzschwimmkran entladen, sodann gesprengt und gehoben; die betreffenden Arbeiten sind zurzeit (Oktober 1917) noch nicht zum Abschluß gelangt.

8. Am 25. Dezember 1916, nachmittags 4 Uhr, lag der eiserne Elevator „Industrie“, welcher Kies aus den Schiffen in Bahnwagen befördern sollte, am Bendorfer Werft, rechtes Ufer. Wegen der Weihnachtsfeiertage wurde nicht gearbeitet. Nachmittags drang plötzlich Wasser in den Elevator, wahrscheinlich infolge des orkanartigen Sturmes durch die Aschenlöcher in den Kesselraum, worauf der Elevator so schnell sank, daß sich der Elevatormeister nur mit großer Mühe ans Land retten konnte.

Mit den Hebungsarbeiten konnte erst im Mai 1917 begonnen werden, dieselben sind zurzeit (Oktober 1917) noch nicht beendet.

9. Am 31. Dezember 1916 kam der eiserne Schleppkahn „Bertha“ mit Kohlen beladen im Anhang des Schraubenschleppdampfers „Haniel II“ bei Weißenthurm zu Berg. Der Schleppzug fuhr im linken Fahrwasser längs der Weißenthurmer Insel und ging dann auf die Weißenthurmer Seite über. In der Nähe des Werfts geriet Schleppkahn „Bertha“ in die hier herrschende starke Nehrung und lief mit dem Kopf auf die Werftmauer auf. Der Kahn wurde stark leck und sank am folgenden Morgen infolge des stark steigenden Wassers gänzlich. — Das gesunkene Schiff wurde bis Ende Mai 1917 gedicht und ausgepumpt, sodaß es wieder schwimmfähig war und abgeschleppt werden konnte.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 11. Januar sank aus unbekannter Ursache außerhalb des Fahrwassers bei Valburg das eiserne Segelschiff „Geertruida“, beladen mit Kies.
2. Am 13. Januar sank infolge starken Wellenschlags im Fahrwasser bei Spijk das eiserne Segelschiff „Bernardiena“, beladen mit Kohlen.
3. Am 22. Februar sank infolge Antreiben gegen die Eisenbahnbrücke bei Nijmwegen das eiserne Segelschiff „Maria“, beladen mit Ziegelsteinen.
4. Am 14. September sank infolge starken Wellenschlags im Fahrwasser bei Herwijnen das eiserne Segelschiff „Drie Gebroeders“, beladen mit Zementsteinen.
5. Am 23. Dezember sank infolge Antreiben gegen eine Landungsbrücke außerhalb des Fahrwassers bei Hulhuizen der eiserne Passagierdampfer „Eendracht“, beladen mit Stückgüter.

Niederrhein und Leek.

6. Am 16. Februar sank infolge Sturmes und Wellenschlags bei Streefkerk das eiserne Schleppschiff „Feyenoord“, beladen mit Getreide.

Merwede und Noord.

7. Am 16. Februar sank in der unteren Merwede infolge überschlagenden Wassers das eiserne Schiff „Dankbaarheid“, beladen mit Kies.

8. Am 4. April sank in der unteren Merwede durch Zusammenstoß mit einem Schleppdampfer das eiserne Tjalkschiff „Verandering“, beladen mit Sand.

9. Am 8. April sank in der unteren Merwede das eiserne Motorschiff „Maaike“, das beim Ausweichen für ein Segelschiff auf eine Buhne gestoßen war.

10. Am 22. Juni sank in der unteren Merwede durch Zusammenstoß mit einem Dampfer das eiserne Schiff „Barkas“.

11. Am 27. November sank in der oberen Merwede durch Zusammenstoß mit einem Dampfer der eiserne Güterdampfer „Luik VII“.

Neue Maas.

12. Am 23. Februar sank in der Neuen Maas am rechten Ufer in Rotterdam infolge überschlagenden Wassers ein hölzernes Kähnen, beladen mit Dachziegel.

13. Am 29. Mai sank in der Neuen Maas am rechten Ufer bei Kralingsche Veer das mit Sand beladene Schiff „Nr. 15“, das auf eine Buhne gestoßen war.

14. Am 24. Juni sank durch Zusammenstoß am linken Ufer der Neuen Maas bei Rotterdam das eiserne Segelschiff „Johanna“, beladen mit Steinen.

Die oben erwähnten Schiffe sind sämtlich aus dem Strom beseitigt.

XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission.

Die Zentral-Kommission trat zu ihrer außerordentlichen Sitzung am 9. Mai 1916 in Mannheim zusammen. Für den im militärischen Dienst stehenden elsäß-lothringischen Bevollmächtigten hatte die elsäß-lothringische Regierung einen Vertreter nicht entsandt.

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 4 Rechtsstreite, in denen sie die höchstrichterliche Entscheidung zu treffen hatte. In einer Sache wurde die Berufung als unzulässig und in drei Sachen als unbegründet abgewiesen.

Die Fragen der Bemannung der Rheinschiffe und der Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe wurden unter Zuziehung der technischen Beamten der Rheinuferstaaten beraten. Als solche waren zugezogen:

- für Baden: Oberbaurat Kupferschmid, Karlsruhe,
- „ Hessen: Geh. Baurat Schmitt, Mainz,
- „ Niederland: Rheinschiffahrtsinspektor Dittlinger, Haag,
- „ Preußen: Rheinstrombaudirektor Oberbaurat Stelkens, Coblenz.

Von Preußen ist eine Änderung des § 25 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung angeregt, um die Wiederkehr von Sperrungen des Binger Lochs zu verhüten, wie sie im Winter 1915/16 durch das Sinken eines Kahns verursacht wurden. Den von der preußischen Regierung mitgeteilten Änderungen bei dem Bau der neuen Eisenbahnbrücken bei Urmitz (Neuwied) und Remagen (Erpel) wird zugestimmt.

Der Jahresbericht für 1914 ist im Februar 1916 ausgegeben worden.

Zur Kenntnis der Zentral-Kommission wurde gebracht: daß die Arbeiten zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Waal zu Ende geführt seien und daß die Stelle des Rheinschiffahrtsinspektors für den zweiten Bezirk für die nächsten 5 Jahre, vom Mai 1916 ab, dem hessischen Geh. Baurat Schmitt in Mainz übertragen worden ist. Die Sitzung dauerte bis zum 19. Mai 1916.

Die ordentliche Sitzung begann am 31. August und dauerte bis 5. September 1916.

Als Bevollmächtigter für Hessen an Stelle des am 9. Juni 1916 verstorbenen Geheimen Oberbaurats Imroth wurde der ordentliche Professor der Ingenieurwissenschaft an der Großherzoglich Technischen Hochschule in Darmstadt, Geheimer Baurat Koch berufen.

Der Vorsitz für das nächste Geschäftsjahr fiel durch das Los dem Bevollmächtigten für Elsaß-Lothringen zu.

Die richterliche Tätigkeit erstreckte sich auf einen Rechtsstreit. Die Berufung wurde als unbegründet abgewiesen.

Die Anweisung für die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen über die Bemannung der Rheinschiffe hat die Zustimmung der Regierungen gefunden und soll am 1. Oktober 1916 in Kraft treten. Die von Preußen vorgeschlagenen Abänderungen der Entwürfe für die neuen Eisenbahnbrücken über den Rhein bei Urmitz und Remagen haben die Zustimmung der Uferregierungen gefunden.

Die von der preußischen Regierung weiter angeregte Änderung des § 25 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung soll zunächst Gegenstand einer Beratung von Vertretern der Regierungen und der Schifffahrttreibenden sein.

Über die Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen. Beabsichtigt ist weiter, im Jahresbericht eine Übersicht aufzunehmen über die Einrichtungen, die für die Trinkwasserversorgung in den verschiedenen Rheinhäfen, Anlege- und Liegestellen getroffen sind.

Die von dem hessischen Bevollmächtigten vorgelegten Unterlagen für den nach Artikel 45 der revidierten Rheinschiffahrtsakte von der Zentral-Kommission zu erstattenden Jahresbericht wurden für 1915 zum Druck genehmigt.

Am 5. August 1916 waren 100 Jahre verflossen, seitdem die durch Artikel 10 der Wiener Rheinartikel eingesetzte Zentral-Kommission zu ihrer ersten Sitzung zusammentrat. Aus Anlaß dieses Erinnerungstages hat die niederländische Regierung die Herausgabe eines Werkes angeregt, in dem alle auf den Rhein sich beziehenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen und landesrechtlichen Ausführungsbestimmungen sowie die sonstigen wichtigen Urkunden abgedruckt werden sollen.

Die Zentral-Kommission bestand am Ende des Berichtsjahres aus folgenden Mitgliedern:

- für Baden: Wiener, Geheimer Rat,
- „ Bayern: Freiherr von Hirschberg, Staatsrat i. a. o. D.,
- „ Elsaß-Lothringen: Schlössingk, Geheimer Regierungsrat,
- „ Hessen: Koch, Geheimer Baurat, ordentlicher Professor an der Technischen Hochschule zu Darmstadt,
- „ Niederland: Jonkheer van Eysinga, ordentlicher Professor der Rechte an der Reichsuniversität zu Leiden,
- „ Preußen: Franke, Geheimer Oberregierungsrat.

Mit der Vertretung des letzteren für die Fälle der Behinderung ist der Geheime Regierungsrat Gerbault im Ministerium für Handel und Gewerbe beauftragt.

Mannheim, am 7. September 1917.

Schlössingk, Vorsitzender.

Wiener.

Freiherr von Hirschberg.

Koch.

v. Eysinga.

Franke.

Beilagen-Verzeichnis

177-180
181-184
185-188
189-192
193-196
197-200
201-204
205-208
209-212
213-216
217-220
221-224
225-228
229-232
233-236
237-240
241-244
245-248
249-252
253-256
257-260
261-264
265-268
269-272
273-276
277-280
281-284
285-288
289-292
293-296
297-300
301-304
305-308
309-312
313-316
317-320
321-324
325-328
329-332
333-336
337-340
341-344
345-348
349-352
353-356
357-360
361-364
365-368
369-372
373-376
377-380
381-384
385-388
389-392
393-396
397-400
401-404
405-408
409-412
413-416
417-420
421-424
425-428
429-432
433-436
437-440
441-444
445-448
449-452
453-456
457-460
461-464
465-468
469-472
473-476
477-480
481-484
485-488
489-492
493-496
497-500
501-504
505-508
509-512
513-516
517-520
521-524
525-528
529-532
533-536
537-540
541-544
545-548
549-552
553-556
557-560
561-564
565-568
569-572
573-576
577-580
581-584
585-588
589-592
593-596
597-600
601-604
605-608
609-612
613-616
617-620
621-624
625-628
629-632
633-636
637-640
641-644
645-648
649-652
653-656
657-660
661-664
665-668
669-672
673-676
677-680
681-684
685-688
689-692
693-696
697-700
701-704
705-708
709-712
713-716
717-720
721-724
725-728
729-732
733-736
737-740
741-744
745-748
749-752
753-756
757-760
761-764
765-768
769-772
773-776
777-780
781-784
785-788
789-792
793-796
797-800
801-804
805-808
809-812
813-816
817-820
821-824
825-828
829-832
833-836
837-840
841-844
845-848
849-852
853-856
857-860
861-864
865-868
869-872
873-876
877-880
881-884
885-888
889-892
893-896
897-900
901-904
905-908
909-912
913-916
917-920
921-924
925-928
929-932
933-936
937-940
941-944
945-948
949-952
953-956
957-960
961-964
965-968
969-972
973-976
977-980
981-984
985-988
989-992
993-996
997-1000

I. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1916
II. Bildliche Darstellung der Wasserstandsänderung des Rheins an 11 Hauptstellen während des Jahres 1916
III. Übersicht des Gesamtverkehrs im Jahr 1916, nämlich:
1. in den deutschen Rheinstrecken nach den Aufzeichnungen der Aufschreibungen der Aufschreibungen
2. in den niederländischen Rheinstrecken nach den Aufzeichnungen der Aufschreibungen der Aufschreibungen
IV. Übersicht des Durchgangs Verkehrs von und nach den Niederländischen Rheinstrecken nach den Aufzeichnungen der Aufschreibungen der Aufschreibungen
V. Übersicht der Zufuhr in Schiffe und Flossen in den wichtigsten deutschen Rheinstrecken im Jahr 1916
VI. Übersicht der Abfuhr in Schiffe und Flossen in den wichtigsten deutschen Rheinstrecken im Jahr 1916
VII. Übersicht der Schiffe und Flossen in den niederländischen, belgischen und französischen Rheinstrecken im Jahr 1916
VIII. Übersicht der Schiffe und Flossen nach dem Rhein hin von den bedeutendsten Nebenflüssen und Seitenarmen des deutschen Rheins im Jahr 1916
IX. Übersicht der Schiffe und Flossen, die im Jahr 1916 in 22 deutschen Rheinstrecken angekommen sind
X. Übersicht der Schiffe und Flossen, die im Jahr 1916 im deutschen Rheinstrom angekommen sind
XI. Übersicht der Schiffe und Flossen, die im Jahr 1916 in 21 deutschen Rheinstrecken abgegangen sind
XII. Übersicht der Schiffe und Flossen, die im Jahr 1916 nach dem Rhein hin gelangt von den bedeutendsten Nebenflüssen und Seitenarmen des deutschen Rheins durchgegangen sind
XIII. Nachweise:
1. der Schiffe mit eigener Triebkraft (dampf-, elektrisch- und andere Motorschiffe) und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Kähnpflöze, der Gewichte ihrer Ladungen sowie ihrer Heimathorten (Flaggen))
2. der Flossen
die im Jahr 1916 im Rheinstrom bestandsweise vorüber die deutschen Rheinstrecken durchgegangen sind
XIV. Güterverkehrsübersicht
Nachträge und Berichtigungen

BEILAGEN

ZUM

JAHRES-BERICHT DER ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

RHEINSCHIFFFAHRT

1916.

Beilagen-Verzeichnis

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1916	169—177
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1916.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1916, 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 1916	185—186
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1916	187—201
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1916 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 1916	211—213
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen im Jahr 1916	215—229
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1916 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 1916	239—241
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1916 in 22 deutschen Rheinhäfen angekommen sind	243—251
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1916, 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 1916 in 22 deutschen Rheinhäfen abgegangen sind	255—263
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1916, 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 1916 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis	275—277
Nachträge und Berichtigungen	278

Ia.

Übersicht

der

Wasserstände des Rheins

während des Jahres 1916.

Ort	Wasserstand 1916	Wasserstand 1915	Wasserstand 1914	Wasserstand 1913
Wesel	0,11 m	0,11 m	0,11 m	0,11 m
Strasbourg	1,70 m	1,70 m	1,70 m	1,70 m
Maxau	2,13 m	2,13 m	2,13 m	2,13 m
Speyer	2,52 m	2,52 m	2,52 m	2,52 m
Landweyher	2,49 m	2,49 m	2,49 m	2,49 m
Mannheim	2,10 m	2,10 m	2,10 m	2,10 m
Worms	0,11 m	0,11 m	0,11 m	0,11 m

Anmerkung: In der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 sind die Marken für die Beschränkung der Dampfschiffahrt für die Pegel zu Nijmegen, Tiel, Zalt-Bommel, Arnheim und Vreeswijk und die Floßmarken für die Pegel zu Straßburg, Maxau, Speyer, Nijmegen und Arnheim nicht mehr angegeben. Neu aufgenommen sind die Floßmarken für den Pegel zu Wesel.

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
			Marke I		Marke II		Marke III	
	Datum	Anzahl der Tage	Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
Straßburg.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,79 m	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		—	—
Dampfschiffahrt:								
Verbot: Marke III . . . 5,00 m								
		Summe						
Maxau.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 3,13 m	—	—	21 II	1	9 VII u. 10 VII	2	—	—
Dampfschiffahrt:			12 VI bis 16 VI	5	30 XII	1		
Beschränkungen: Marke I . . . 6,00 m			7 VII u. 8 VII	2				
Marke II . . . 6,50 m			11 VII bis 22 VII	12				
Verbot: Marke III . . . 7,00 m			28 XII u. 29 XII	2				
			31 XII	1				
		Summe		23		3		
Speyer.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,53 m	—	—	9 VII u. 10 VII	2	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:								
Beschränkungen: Marke I . . . 6,30 m								
Marke II . . . 7,00 m								
Verbot: Marke III . . . 7,50 m								
		Summe		2				
Ludwigshafen.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49 m	—	—	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:								
Beschränkungen: Marke I . . . 6,40 m								
Marke II . . . 7,40 m								
Verbot: Marke III . . . 8,00 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10 m								
		Summe		—		—		—
Mannheim.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49 m	—	—	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:								
Beschränkungen: Marke I . . . 6,40 m								
Marke II . . . 7,40 m								
Verbot: Marke III . . . 8,00 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10 m								
		Summe		—		—		—
Worms.								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = -0,14 m	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
		Summe		—		—		—

Floßmarke		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
nicht bestimmt		14 II	1,96	8 VII	4,57	Mann Eisbildung b. steigendem Wasserstand Wiederholung b. fallendem Wasserstand
nicht bestimmt		13 II	3,50	9 VII	6,60	Biebrich Eisbildung b. steigendem Wasserstand Wiederholung b. fallendem Wasserstand
nicht bestimmt		15 II	2,75	10 VII	6,38	Röbshelm Eisbildung b. steigendem Wasserstand Wiederholung b. fallendem Wasserstand
21 II u. 22 II 14 VI 9 VII bis 11 VII 30 XII u. 31 XII	2 1 3 2	13 II und 14 II	2,62	31 XII	6,36	Bingen Eisbildung b. steigendem Wasserstand Wiederholung b. fallendem Wasserstand
	8					Caub Eisbildung b. steigendem Wasserstand Wiederholung b. fallendem Wasserstand
21 II u. 22 II 14 VI 9 VII bis 11 VII 30 XII u. 31 XII	2 1 3 2	13 II	2,63	31 XII	6,34	Coblenz Eisbildung b. steigendem Wasserstand Wiederholung b. fallendem Wasserstand
	8					Audernach Eisbildung b. steigendem Wasserstand Wiederholung b. fallendem Wasserstand
nicht bestimmt		13 II	0,06	31 XII	3,40	

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
Mainz.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,45 m	—	—	20 II bis 24 II	5	21 II u. 22 II	2	—	—
Dampfschiffahrt:			11 VII u. 12 VII	2				
Beschränkungen: Marke I . . . 2,75 m			30 XII u. 31 XII	2				
Marke II . . . 3,50 m								
Verbot: Marke III . . . 4,75 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 3,00 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,20 m								
Summe	—	—		9		2		—
Biebrich.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,20 m ¹⁾	—	—	20 II bis 24 II	5	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:			31 XII	1				
Beschränkungen: Marke I . . . 3,55 m								
Marke II . . . 4,30 m								
Verbot: Marke III . . . 5,55 m								
Summe	—	—		6		—		—
Rüdesheim.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,35 m ¹⁾	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 3,60 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,90 m								
Summe	—	—						
Bingen.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,28 m	—	—	18 II bis 26 II	9	20 II bis 24 II	5	—	—
Dampfschiffahrt:			15 VI bis 17 VI	3	31 XII	1		
Beschränkungen: Marke I . . . 3,20 m			10 VII bis 21 VII	12				
Marke II . . . 4,00 m			29 XII bis 31 XII	3				
Verbot: Marke III . . . 5,30 m								
Summe	—	—		27		6		—
Caub.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,43 m	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Summe	—	—						
Coblenz.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,73 m	—	—	18 II bis 24 II	7	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:			31 XII	1				
Beschränkungen: Marke I . . . 5,00 m								
Marke II . . . 6,25 m								
Verbot: Marke III . . . 7,20 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,40 m								
Summe	—	—		8		—		—
Andernach.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,00 m	—	—	18 II bis 24 II	7	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:			30 XII u. 31 XII	2				
Beschränkungen: Marke I . . . 5,80 m								
Marke II . . . 7,10 m								
Verbot: Marke III . . . 8,10 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 5,00 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,30 m								
Summe	—	—		9		—		—

¹⁾ 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	
20 II bis 23 II	4	13 und 14 II	0,63	21 II	3,58	Cöln
nicht bestimmt	4	14 II	1,39	22 II	4,16	Düsseldorf
19 II bis 24 II 30 XII u. 31 XII	6 2	22 XII	1,68	22 II	4,56	Duisburg-Ruhrort
nicht bestimmt	8	22 XII	1,64	22 II	4,51	Wesel
nicht bestimmt		13 II	1,76	22 II	5,51	Emmerich
18 II bis 25 II 28 XII bis 31 XII	8 4	1 X	2,08	31 XII	6,20	
18 II bis 25 II 28 XII bis 31 XII	8 4	1 X	2,53	22 II	6,98	

„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
Cöln.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,50 m	—	—	19 II bis 24 II 31 XII	6 1	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:								
Beschränkungen: Marke I . . . 5,50 m								
Marke II . . . 6,90 m								
Verbot: Marke III . . . 7,80 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,70 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00 m								
Summe	—	—		7	—	—	—	—
Düsseldorf.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,29 m	—	—	19 II bis 24 II 31 XII	6 1	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:								
Beschränkungen: Marke I . . . 5,10 m								
Marke II . . . 6,70 m								
Verbot: Marke III . . . 7,50 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70 m								
Summe	—	—		7	—	—	—	—
Duisburg-Ruhrort.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,91 m	—	—	19 II bis 24 II 31 XII	6 1	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:								
Beschränkungen: Marke I . . . 5,30 m								
Marke II . . . 6,90 m								
Verbot: Marke III . . . 7,60 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,60 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,10 m								
Summe	—	—		7	—	—	—	—
Wesel.								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10 m	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70 m								
Emmerich.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,03 m	—	—	I I 19 II bis 26 II 31 XII	1 8 1	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:								
Beschränkungen: Marke I . . . 5,00 m								
Marke II . . . 6,30 m								
Verbot: Marke III . . . 6,70 m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00 m								
Summe	—	—		10	—	—	—	—

Flößfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Flößmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
18 II bis 25 II 29 XII bis 31 XII	8 3	2 X	1,91	31 XII	6,71	
	11					
18 II bis 25 II 29 XII bis 31 XII	8 3	2 X	1,64	31 XII	6,32	
	11					
18 II bis 24 II 31 XII	7 1	2 X	0,95	22 II	6,27	
	8					
1 I 13 I bis 18 I 18 II bis 26 II 30 XII u. 31 XII	1 6 9 2	3 X	0,75	22 II	6,20	
	18					
1 I und 2 I 11 I bis 20 I 18 II bis 26 II 23 IV bis 25 IV 30 XII u. 31 XII	2 10 9 3 2	3 X	1,53	22 II und 23 II	6,28	
	26					

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
Nijmwegen.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 7,60 m + N. A. P. (N. A. P. = 0,08 m + A. P.)	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Tiel.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 4,13 m + N. A. P. (N. A. P. = 0,22 m + A. P.)	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Zalt-Bommel.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,16 m + N. A. P. (N. A. P. = 0,17 m + A. P.)	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Arnheim.								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 7,95 m ¹⁾ + N. A. P. (N. A. P. = 0,24 m + A. P.)	—	—	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Vreeswijk.								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,45 m ¹⁾ + N. A. P. (N. A. P. = 0,14 m + A. P.)	12 II und 13 II	2	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	11 IV	1						
	25 V	1						
	18 VIII bis 23 VIII	6						
	3 X bis 5 X	3						
	16 XII	1						
	Summe	14						

¹⁾ 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		3 X	8,32	23 II	12,28	
nicht bestimmt		4 X	4,64	24 II	8,58	
nicht bestimmt		4 X	2,22	24 II	6,12	
nicht bestimmt		2 und 3 X	8,44	24 II	12,17	
nicht bestimmt		4 X	1,19	25 II	4,50	

„Gleichwertigen Wasserstand 1908“ entsprechend, ermittelt.

Bildliche Darstellung des Rheinstandes
am Pegel bei Straßburg
im Jahre 1916.

Ib.

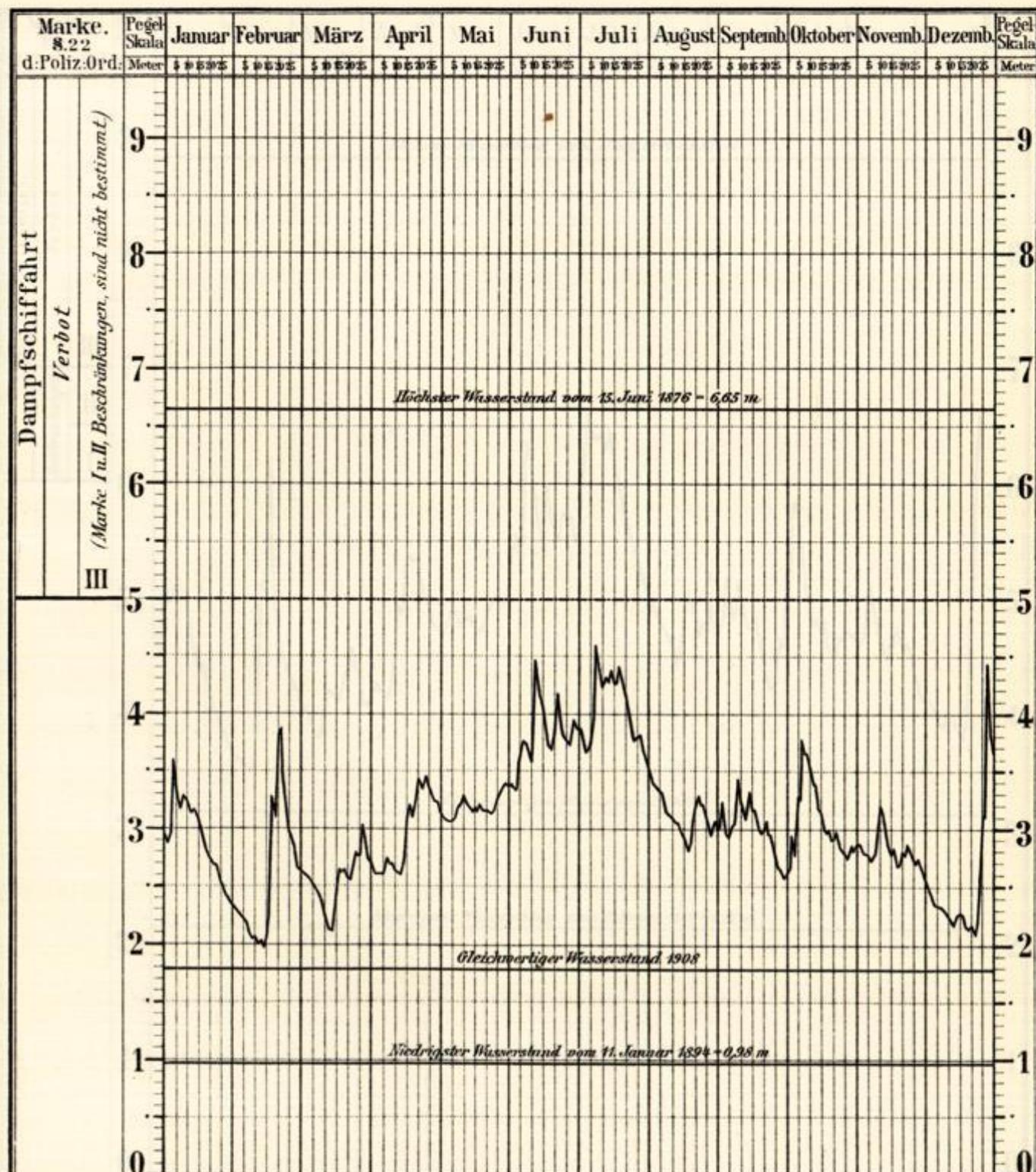
Bildliche Darstellung der Wasserstands-
bewegungen
des Rheins

während des Jahres 1916

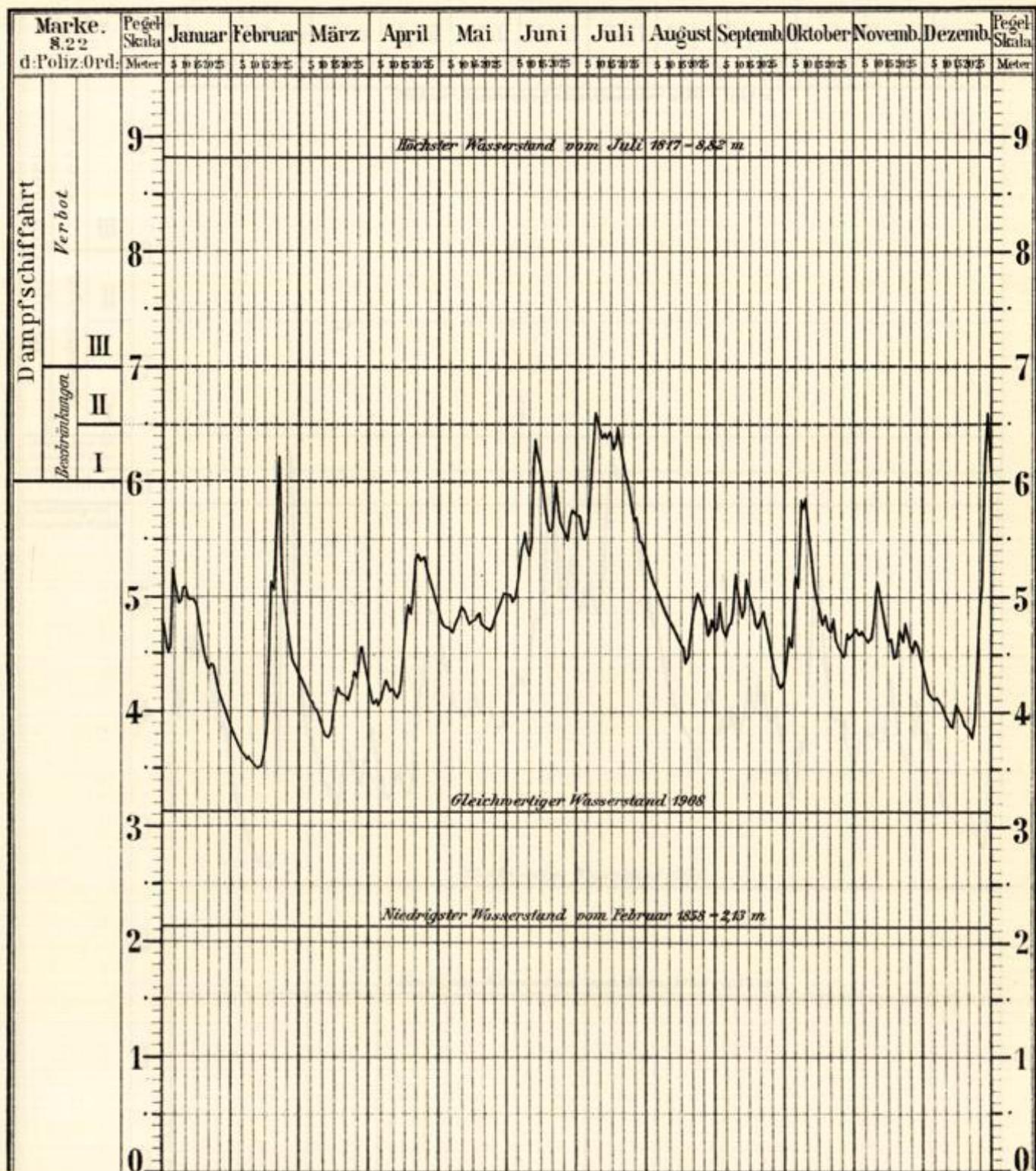
an den Pegeln zu Straßburg, Maxau, Mannheim, Mainz, Bingen, Caub, Coblenz, Köln,
Duisburg - Ruhrort, Nijmegen und Arnheim.



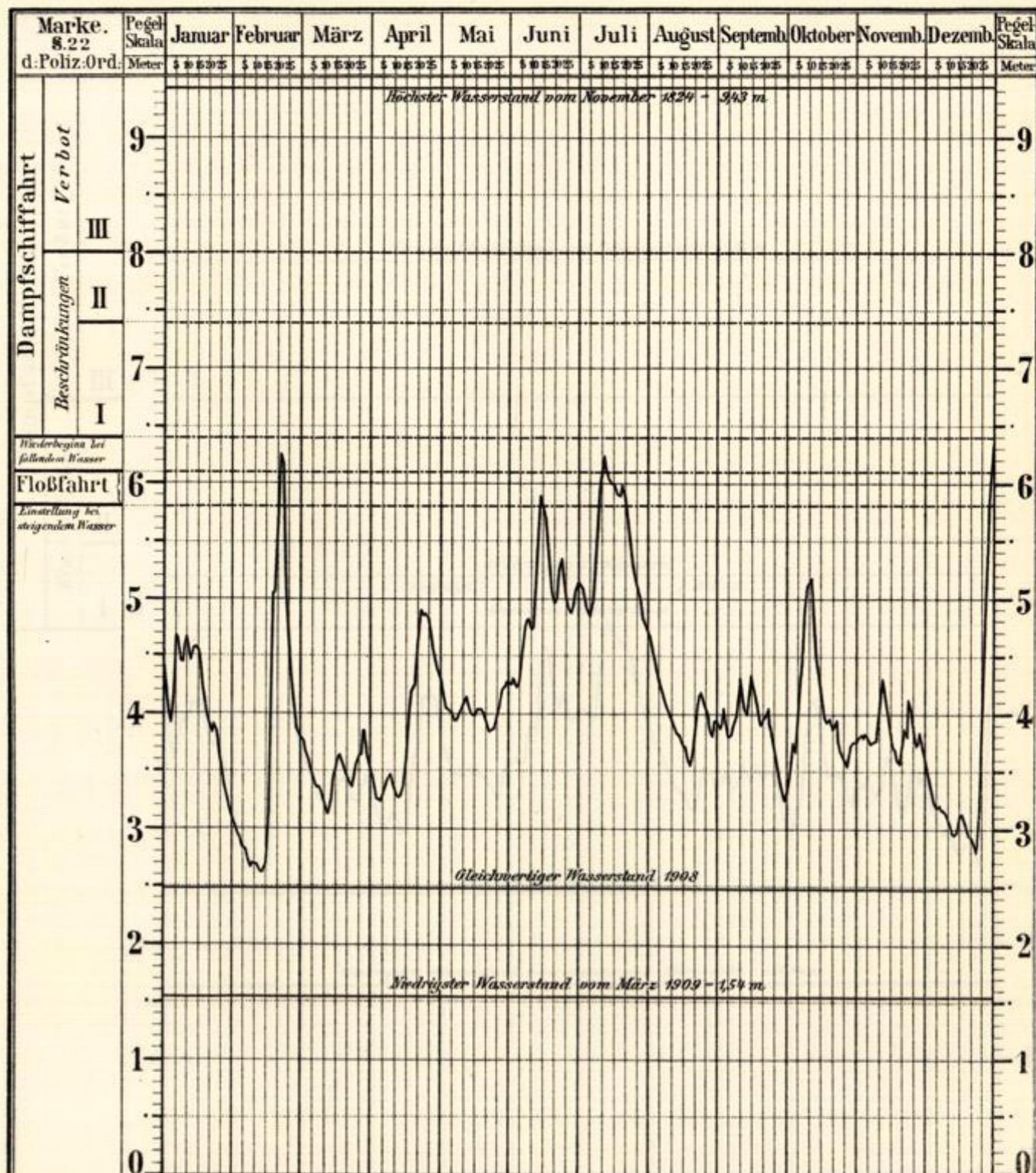
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Straßburg im Jahre 1916.



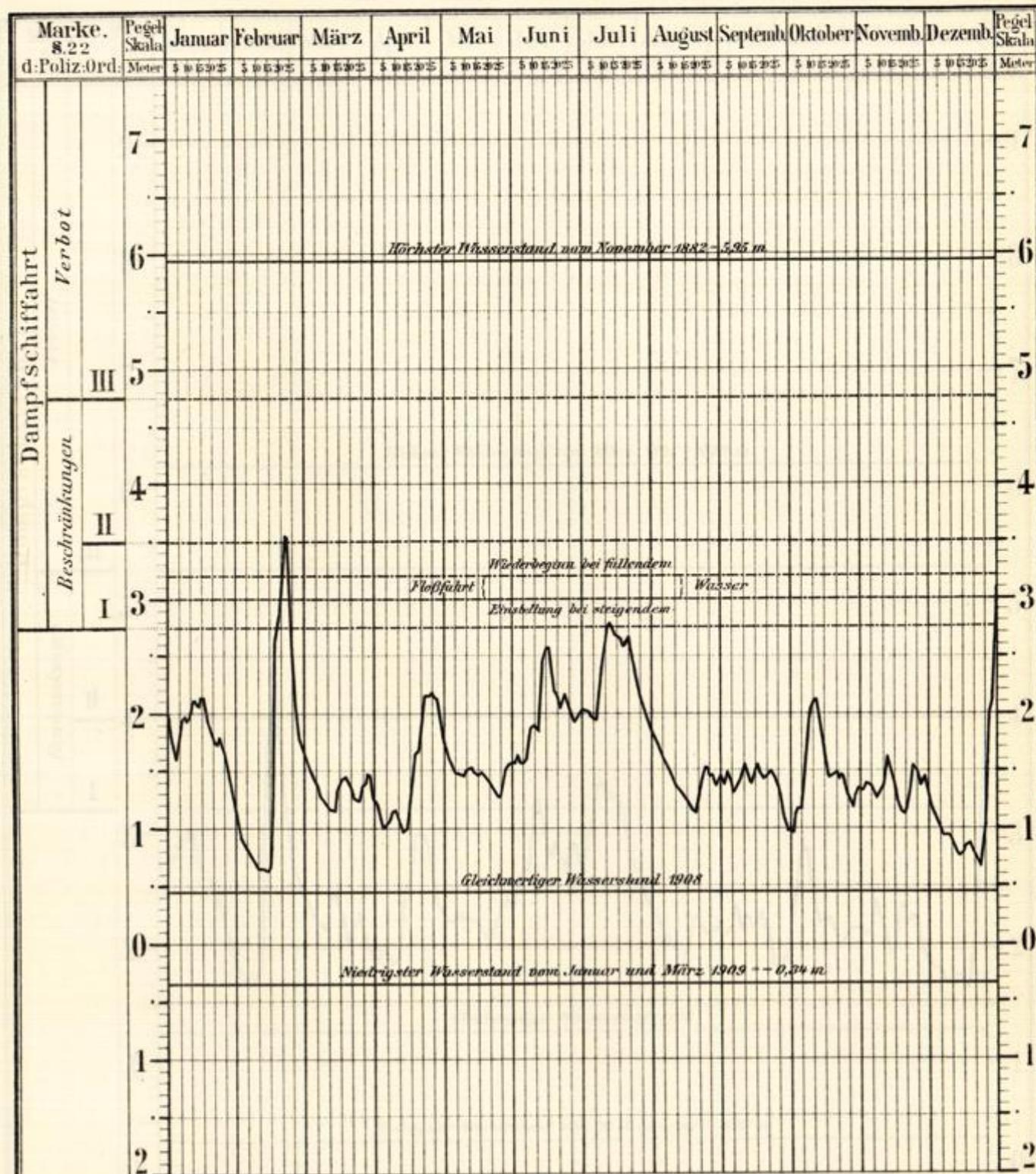
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Maxau im Jahre 1916.



Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mannheim im Jahre 1916.

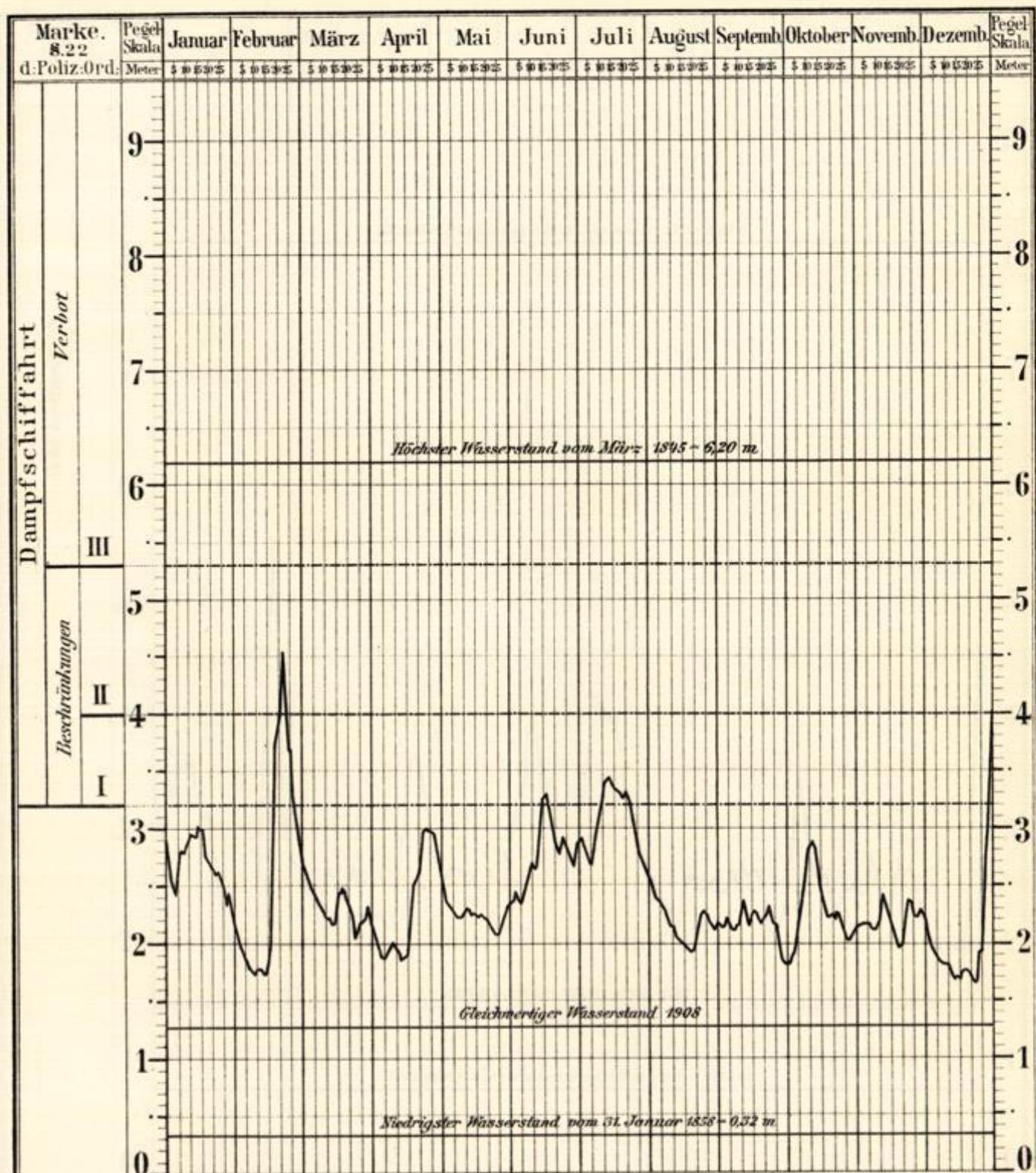


Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mainz im Jahre 1916.

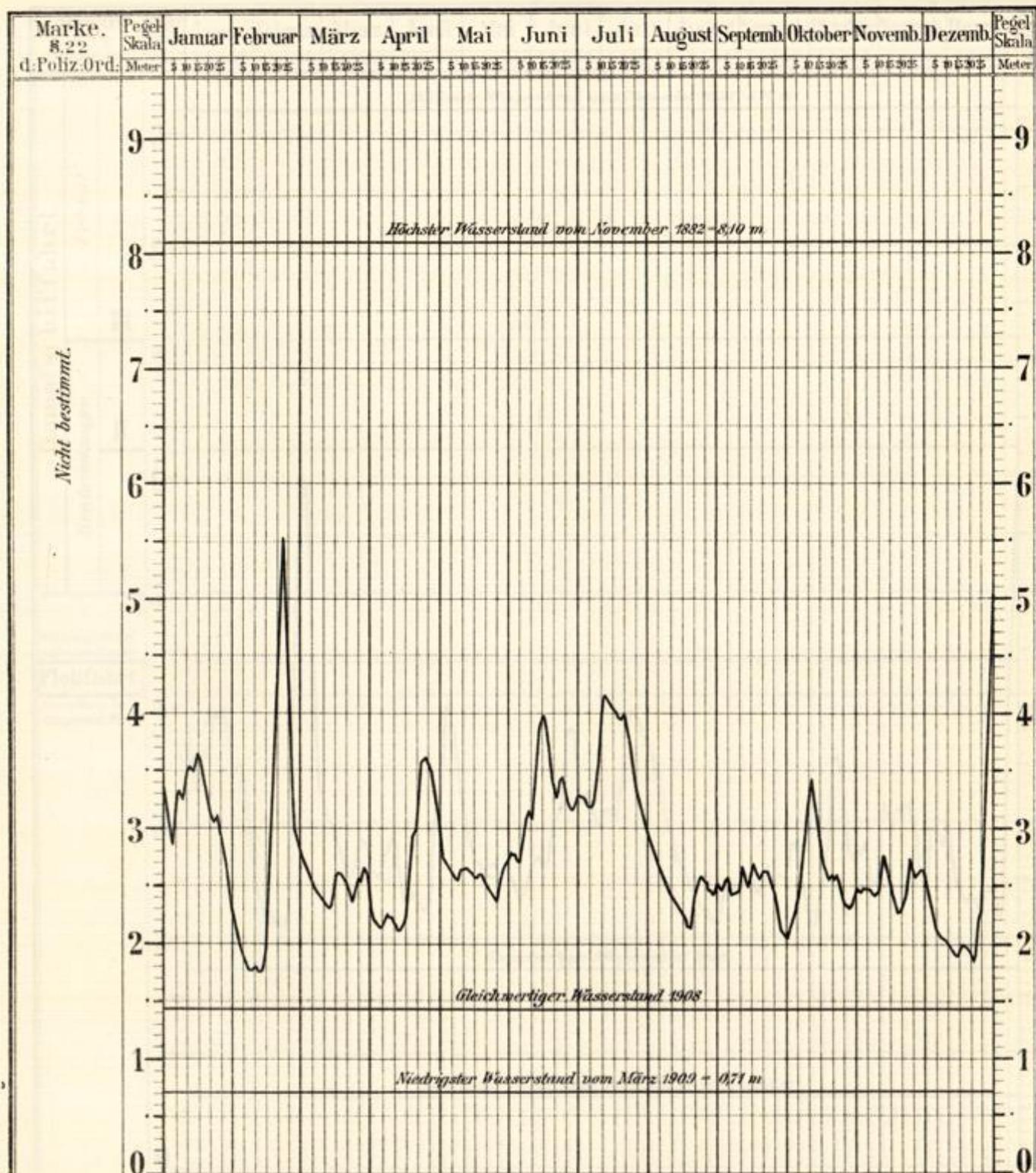


Dampfschiffahrt
 Verbot
 III
 Beschränkungen
 II
 I

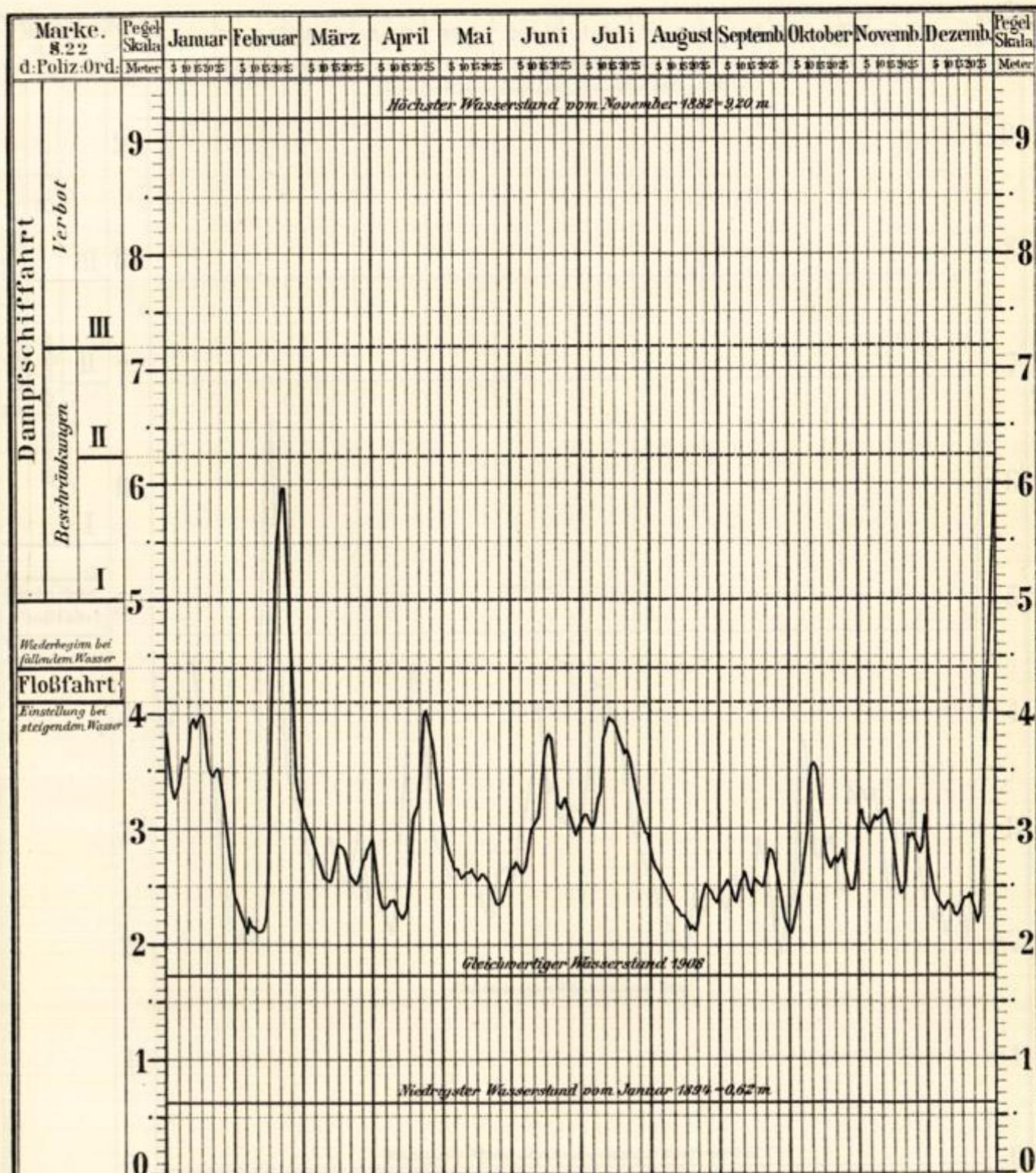
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Bingen im Jahre 1916.



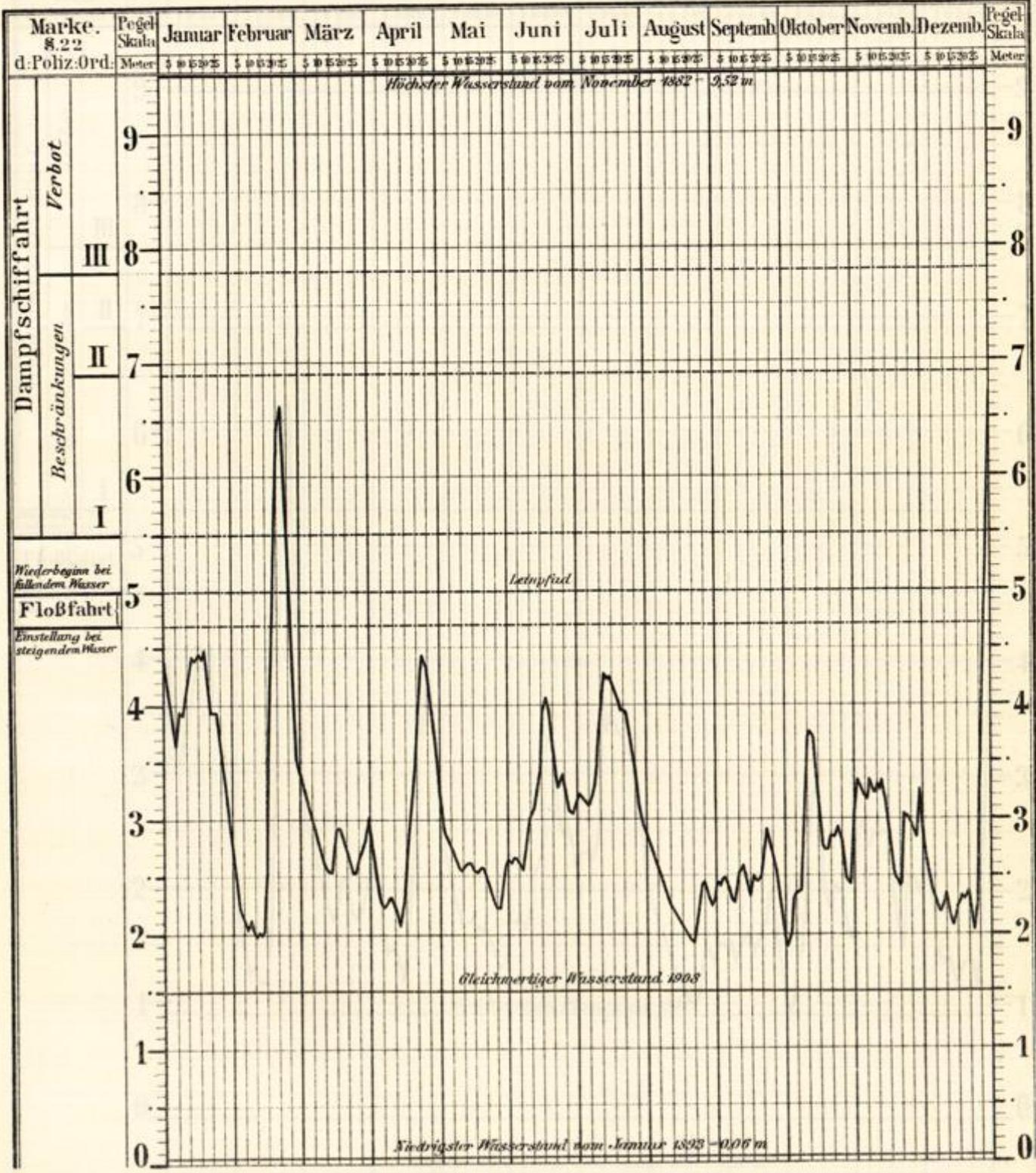
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Caub im Jahre 1916.



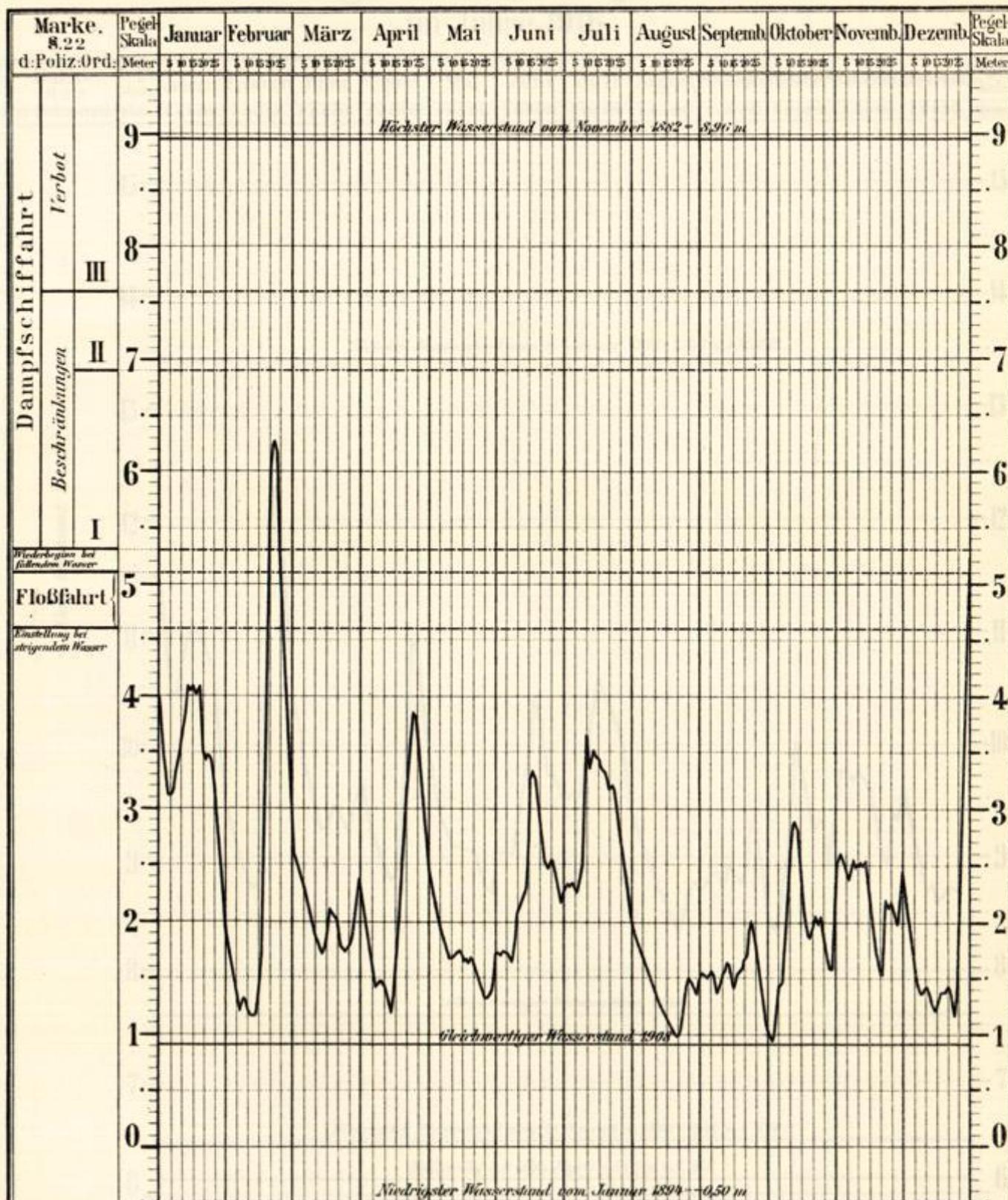
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Coblenz im Jahre 1916.



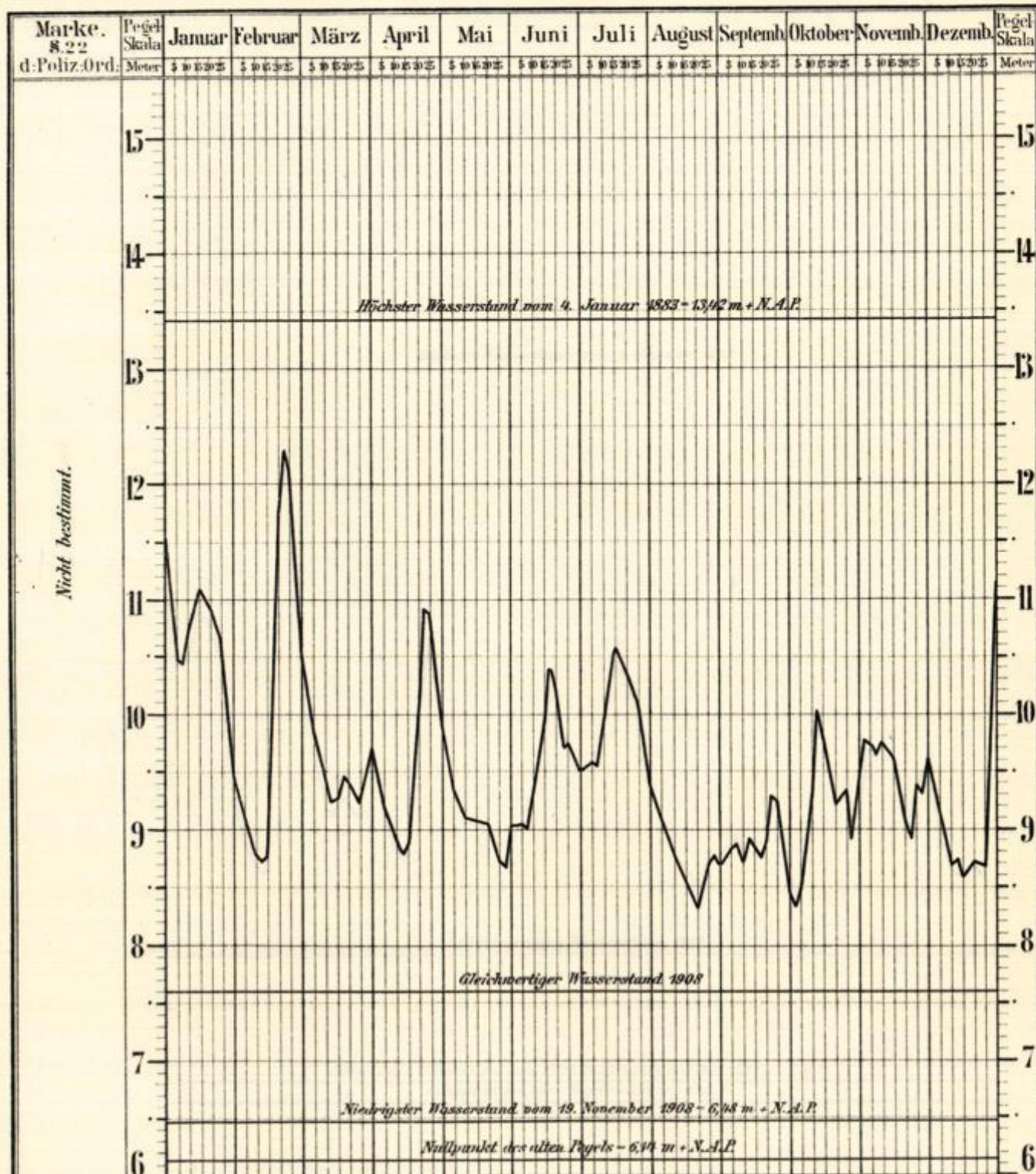
Bildliche Darstellung des Rheinstandes
 am Pegel bei Cöln
 im Jahre 1916.



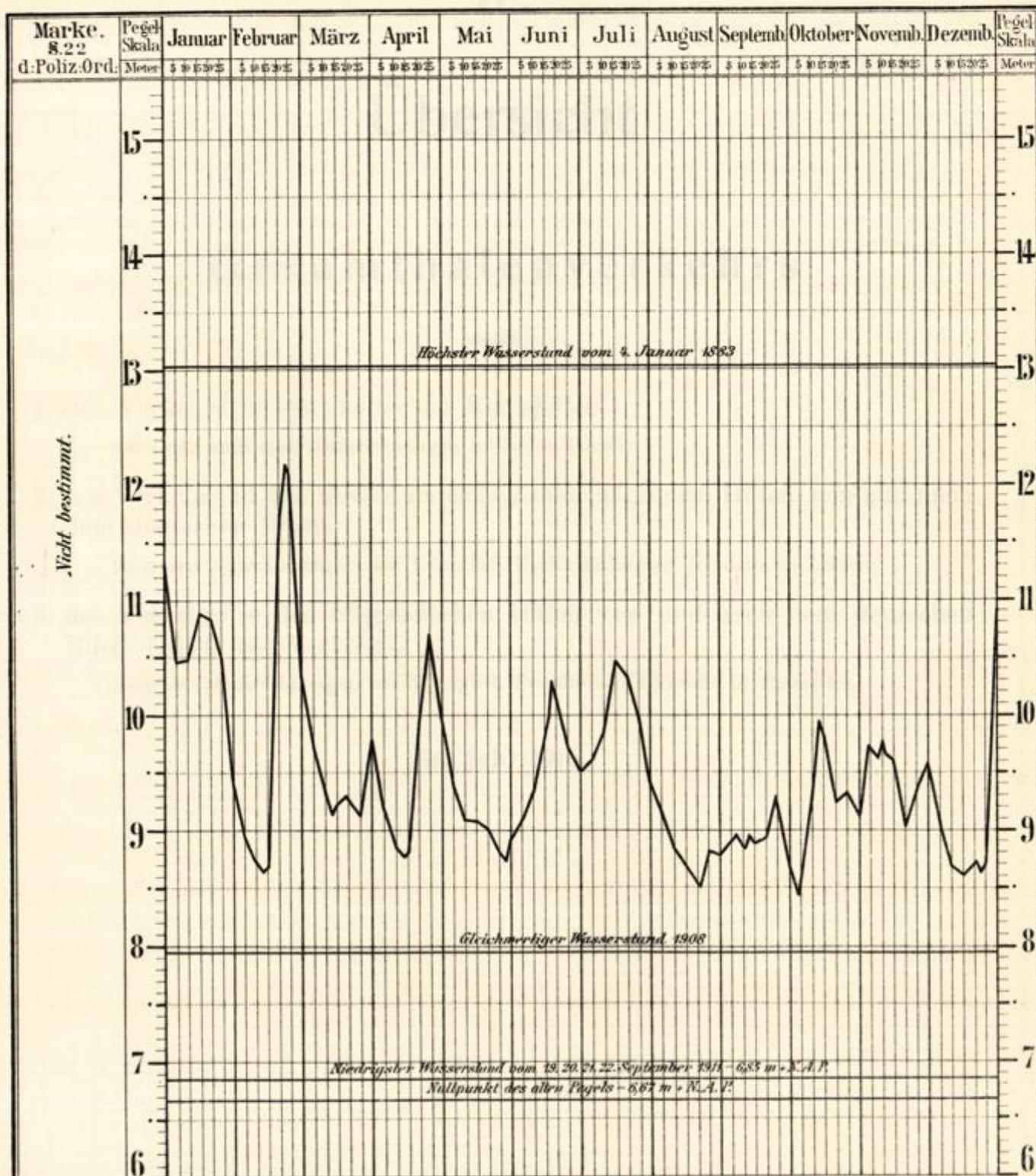
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Duisburg - Ruhrort im Jahre 1916.



Bildliche Darstellung des Waalstandes am Pegel bei Nijmwegen + N.A.P. im Jahre 1916.



Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Arnheim + N.A.P. im Jahre 1916.



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	680 787	—	680 787	—	286 501	286 501
2	Kehl	736 026	5 787	741 813	10 645	28 256	38 901
3	Lauterburg	243 913	61	243 979	—	2 537	2 537
4	Karlsruhe	1 101 342	16 354	1 117 696	844	258 479	259 323
5	Speyer	13 394	7 642	21 036	—	7 728	7 728
6	Mannheim mit Rheinau	3 998 839	320 878	4 319 717	44 164	794 929	839 093
7	Ludwigshafen	1 198 502	99 662	1 298 164	3 274	489 817	493 091
8	Worms	212 941	14 181	227 122	21 428	265 198	286 626
9	Gernsheim	42 315	15 756	58 071	6	1 848	1 854
10	Nierstein	5 905	8 161	14 066	68	24 215	24 283
11	Weisenau	36 044	3 935	39 979	—	49 267	49 267
12	Gustavsburg	728 005	1 638	729 643	692	45 972	46 664
13	Mainz	323 366	382 895	706 261	72 346	311 259	383 605
14	Biebrich	13 789	12 583	26 372	131	2 289	2 420
15	Schierstein	597	29 249	29 846	942	20 900	21 842
16	Budenheim	—	—	—	—	154 617	154 617
17	Bingen	31 985	17 788	49 773	9 263	116 407	125 670
18	Oberlahnstein	4 155	102 554	106 709	1 418	431 619	438 037
19	Coblenz	14 416	38 452	52 868	1 146	26 287	27 433
20	Beuel	2 096	159 242	161 338	101	100 792	100 893
21	Bonn	3 168	4 810	7 978	361	879	1 240
22	Wesseling	48 343	11 298	59 641	1 001 643	24 335	1 025 978
23	Cöln-Mülheim a. Rh.	126 662	296 673	423 335	37 102	312 897	349 999
24	Leverkusen	238 946	118 774	357 720	5 902	138 398	144 300
25	Reisholz	192 490	4 513	197 003	6 252	5 751	12 003
26	Neuß	23 569	75 867	99 436	144 275	131 678	275 953
27	Düsseldorf	53 270	243 338	296 608	59 595	112 601	172 196
28	Crefeld	65 055	84 395	149 450	12 805	10 658	23 463
29	Uerdingen	29 632	17 098	46 730	28 050	2 212	30 262
30	Rheinhausen	191 142	320 396	511 538	1 359	12 037	13 396
31	Duisburg	1 394 550	2 032 849	3 427 399	4 684 668	2 269 191	6 953 859
32	Homburg	2 234	24 620	26 854	716 466	389 534	1 106 000
33	Alsum mit Schwegern	87 135	789 046	876 181	476 372	245 584	721 956
34	Walsum	36 267	205 057	241 324	596 981	217 250	814 231
35	Orsoy	911	200	1 111	153 047	29 420	182 467
36	Rheinberg	9 025	143 249	152 274	100	1 380	1 480
37	Wesel	65 590	202 858	268 448	2 605	106 515	109 120
	Summe I	11 956 426	5 811 864	17 768 290	8 094 051	7 429 237	15 523 288
II. Minderwichtige Hafenplätze,							
38	in Elsaß-Lothringen	515	6 915	7 430			
39	„ Baden	8 410	2 831	11 241			
40	„ Bayern	955	—	955			
41	„ Hessen	26 496	24 527	51 023			
42	„ Preußen	217 790	—	217 790			
	Summe II	288 439	—	288 439			
dazu	Summe I	11 956 426	5 811 864	17 768 290	8 094 051	7 429 237	15 523 288
	Summe I. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen	18 056 729	—	18 056 729	8 094 051	7 429 237	15 523 288

deutschen Rheinhäfen						Bemerkungen
darunter Floßverkehr		Gesamt- hafenverkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
Häfen						
—	—	967 288	1	65 349	—	
—	—	780 714	2	304 140	—	
—	—	246 516	3	—	32 336	
—	—	1 377 019	4	161 624	—	
—	—	28 764	5	—	16 451	
34 603	20 101	5 158 810	6	—	231 460	
—	—	1 791 255	7	390 715	—	
60	—	513 748	8	136 745	—	
—	—	59 925	9	—	21 477	
—	—	38 349	10	23 418	—	
—	—	89 246	11	19 521	—	
1 915	—	776 307	12	—	74 404	
196 028	182 129	1 089 866	13	—	6 791	
—	—	28 792	14	—	9 801	
27 043	21 842 ¹⁾	51 688	15	—	52 604	¹⁾ Davon umgebunden 16 029 t.
—	—	154 617	16	40 159	—	
3 792	—	175 443	17	43 015	—	
—	—	539 746	18	141 558	—	
—	—	80 301	19	7 944	—	
—	—	262 231	20	42 600	—	
190	—	9 218	21	—	5 182	
—	—	1 085 619	22	170 723	—	
14 197	—	773 334	23	182 401	—	
—	—	502 020	24	199 139	—	
33	221	209 006	25	—	39 837	
851	—	375 389	26	—	38 506	
21 653	—	468 804	27	—	22 605	
7 890	—	172 913	28	—	62 040	
1 682	—	77 012	29	—	28 763	
—	—	524 934	30	53 097	—	
27 019	—	10 381 258	31	—	555 789	
—	—	1 132 854	32	177 166	—	
—	—	1 598 137	33	—	115 332	
669	—	1 055 555	34	36 183	—	
—	—	183 578	35	46 092	—	
—	—	153 754	36	47 366	—	
1 218	—	377 568	37	57 024	—	
338 843	224 293	33 291 578	I	2 345 979	1 313 378	
				1 032 601 t mehr		
Lösch- und Umschlagstellen						
—	—	7 430	38	—	4 845	
—	—	11 241	39	—	10 718	
—	—	955	40	—	8 167	
—	—	51 023	41	9 281	—	
—	—	217 790	42	60 899	—	
—	—	288 439	II	70 180	23 730	
				46 450 t mehr		
338 843	224 293	33 291 578	I	2 345 979	1 313 378	
338 843	224 293	33 580 017	I	2 416 159	1 337 108	
				1 079 051 t mehr		

²⁾ Außerdem an Vieh in der:
 Zufuhr Abfuhr
 Pferde usw. — — Stück
 Rindvieh „ — „
 Schafe „ — „
 Schweine „ 5 — „
 Geflügel „ 15 — „

Lfde. Nr.	Namen der Häfen	2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
		zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t	zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t
43	Nijmegen		49 217	49 217	327		327
44	Tiel		9 079	9 079	31		31
45	Zalt-Bommel		3 459	3 459	—		—
46	Gorinchem		25 321	25 321	17		17
47	Dordrecht		236 137	236 137	1 517		1 517
48	Arnheim		32 890	32 890	475		475
49	Wageningen		7 579	7 579	—		—
50	Wijk bij Duurstede		6 696	6 696	95		95
51	Culemborg		5 353	5 353	—		—
52	Vianen		4 033	4 033	—		—
53	Vreeswijk		66 077	66 077	—		—
54	Rotterdam		1 179 888	1 179 888	265 446		265 446
55	Amsterdam		634 521	634 521	109 370		109 370
56	Andere niederländische Häfen		1 781 109	1 781 109	45 221		45 221
57	Belgische Häfen		4 454 351	4 454 351	1 227 079		1 227 079
	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein		8 495 710	8 495 710	1 649 578		1 649 578
3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein							
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
58	Bremen		—	—	—	—	—
59	Hamburg		—	—	—	—	—
60	Stettin		—	—	—	—	—
61	Danzig		—	—	—	—	—
62	Königsberg		—	—	—	—	—
63	Andere deutsche Häfen		—	—	—	—	—
64	Englische Häfen		—	—	—	—	—
65	Russische und andere Häfen		—	—	—	—	—
	Summe 3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr)		—	—	—	—	—
dazu	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein		8 495 710	8 495 710	1 649 578		1 649 578
	Summe 4. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze)		8 495 710	8 495 710	1 649 578		1 649 578
dazu	Summe 1. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen		18 056 729	18 056 729	8 094 051	7 429 237	15 523 288
	1916 Gesamthafenverkehr		26 552 439	26 552 439	9 743 629	7 429 237	17 172 866
	1915 Gesamthafenverkehr		22 860 389	22 860 389	11 973 229	6 236 281	18 210 510
	1916 { mehr		3 692 050	3 692 050	—	1 192 956	—
	1916 { weniger		—	—	2 229 600	—	1 037 644

belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein						Bemerkungen
darunter Floßverkehr		Gesamt- hafenverkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t	t		t	t	
—	—	49 544	43	9 966	—	
—	—	9 110	44	—	2 730	
—	—	3 459	45	—	1 265	
1 597	—	25 338	46	—	1 599	
7 096	—	237 654	47	32 044	—	
1 467	—	33 365	48	—	1 333	
—	—	7 579	49	2 096	—	
—	—	6 791	50	320	—	
—	—	5 353	51	—	4 092	
—	—	4 033	52	1 874	—	
24 241	—	66 077	53	27 732	—	
766	—	1 445 334	54	—	1 104 353	
—	—	743 891	55	—	95 553	
21 326	—	1 826 330	56	6 885	—	
—	—	5 681 430	57	2 708 006	—	
56 493	—	10 145 288	2	2 788 923	1 210 925	
				1 577 998 t mehr		
nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr)						
darunter Floßverkehr						
—	—	—	58	—	—	
—	—	—	59	—	—	
—	—	—	60	—	—	
—	—	—	61	—	—	
—	—	—	62	—	—	
—	—	—	63	—	2 643	
—	—	—	64	—	—	
—	—	—	65	—	—	
—	—	—	3	—	2 643	
				2 643 t weniger		
56 493	—	10 145 288	dazu 2	2 788 923	1 210 925	
56 493	—	10 145 288	4	2 788 923	1 213 568	
				1 575 355 t mehr		
338 843	224 293	33 580 017	dazu 1	2 416 159	1 337 108	
395 336	224 293	43 725 305	1916	5 205 082	2 550 676	
361 407	229 857	41 070 899	1915	2 654 406 t mehr		
33 929	—	2 654 406	mehr			
—	5 564	—	weniger			

Namen der Nebenflüsse und Seitenkanäle sowie der Antriebsmaschinen	Richtung		durch den Verkehr		Gesamt- Durch- gangs- Verkehr	Gesamt- Verkehr beträgt gegen das Vorjahr
	von nach	nach von	von nach	nach von		
1. Oberrhein-Kanal (Schleuse St. Gallen)	2010	12207	14 817	4 042		
2. Mosel (Mannheim)	13 988	10 882	70 266	4 311		
3. Rheinfelden-Kanal (Kronstadi)	2 718	2 718	2 718	268		
4. Main (Schleuse zu Korbach)	1 107 282	1 107 282	2 127 269	1 08 440		
5. Main (Schleuse zu Niederstetten)	4 128	2 202	2 202	2 128		
6. Mosel (Kahn bei Giffel)	0 823	0 823	0 823	0 020		
7. Spoy-Kanal (Schleuse zu Giffel)	1 002 282	1 002 282	2 042 000	141 120		40 710
1916 Gesamt-Durchgang	1 002 282	1 002 282	2 042 000	141 120		40 710

Übersicht

**Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen
und Seitenkanälen des deutschen Rheins
im Jahr 1916.**

im Jahr 1916.

Die statistische Abteilung des Reichsverkehrsamtes hat die nachstehenden Angaben über den Durchgangs-Verkehr der deutschen Rheinflüsse im Jahre 1916 veröffentlicht. Die Angaben sind in Tausend Tonnen angegeben.

Laufende Nummer	Namen der Nebenflüsse und Seitenkanäle sowie der Aufzeichnungsstellen	Durchfuhr		darunter Floßverkehr		Gesamt- Durch- gangs- Verkehr t	Der Gesamt-Durchgangs- Verkehr beträgt gegen das Vorjahr	
		von dem Rhein her t	nach dem Rhein hin t	von dem Rhein her t	nach dem Rhein hin t		mehr t	weniger t
		1	Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88, Straßburg)	2 010	12 907		—	—
2	Neckar (Mannheim)	23 598	46 688	—	5 040	70 286	4 311	—
3	Frankenthaler Kanal (Frankenthal) . .	3 718	—	—	—	3 718	369	—
4	Main (Schleuse zu Kostheim)	1 459 125	668 234	—	215 728	2 127 359	136 440	—
5	Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein) . .	5 139	3 393	—	—	8 532	—	2 128
6	Mosel (Fähre bei Güls)	200	9 627	—	—	9 827	—	8 039
7	Spoy-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)	8 394	—	1610	—	8 394	—	22 566
	1916 Gesamt-Durchfuhr	1 502 184	740 849	1610	220 768	2 243 033	141 120	40 775
	1915 Gesamt-Durchfuhr .	1 485 326	657 362	2232	166 655	2 142 688	100 345 t mehr	
	1916 { mehr	16 855	83 487	—	54 113	100 345		
	{ weniger	—	—	622	—	—		

Güterverzeichnis		Kategorie		Lauterburg		Kehl		Straßburg		Speyer	
1	Altsalz von Horn, (Horn)										
2	Baumwolle, rot u. (Altsalz)										
3	Bier										
4	Bier in Herten, Herten										
5	Bier, Laub, (Lauterburg)										
6	Braunstein, (Lauterburg)										
7	Braunstein, (Lauterburg)										
8	Braunstein, (Lauterburg)										
9	Braunstein, (Lauterburg)										
10	Braunstein, (Lauterburg)										
11	Braunstein, (Lauterburg)										
12	Braunstein, (Lauterburg)										
13	Braunstein, (Lauterburg)										
14	Braunstein, (Lauterburg)										
15	Braunstein, (Lauterburg)										
16	Braunstein, (Lauterburg)										
17	Braunstein, (Lauterburg)										
18	Braunstein, (Lauterburg)										
19	Braunstein, (Lauterburg)										
20	Braunstein, (Lauterburg)										
21	Braunstein, (Lauterburg)										
22	Braunstein, (Lauterburg)										
23	Braunstein, (Lauterburg)										
24	Braunstein, (Lauterburg)										
25	Braunstein, (Lauterburg)										
26	Braunstein, (Lauterburg)										
27	Braunstein, (Lauterburg)										
28	Braunstein, (Lauterburg)										
29	Braunstein, (Lauterburg)										
30	Braunstein, (Lauterburg)										
31	Braunstein, (Lauterburg)										
32	Braunstein, (Lauterburg)										
33	Braunstein, (Lauterburg)										
34	Braunstein, (Lauterburg)										
35	Braunstein, (Lauterburg)										
36	Braunstein, (Lauterburg)										
37	Braunstein, (Lauterburg)										
38	Braunstein, (Lauterburg)										
39	Braunstein, (Lauterburg)										
40	Braunstein, (Lauterburg)										
41	Braunstein, (Lauterburg)										
42	Braunstein, (Lauterburg)										
43	Braunstein, (Lauterburg)										
44	Braunstein, (Lauterburg)										
45	Braunstein, (Lauterburg)										
46	Braunstein, (Lauterburg)										
47	Braunstein, (Lauterburg)										
48	Braunstein, (Lauterburg)										
49	Braunstein, (Lauterburg)										
50	Braunstein, (Lauterburg)										

IIIa.

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.¹⁾, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy²⁾, Rheinberg und Wesel.

im Jahr 1916.

¹⁾ 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.

²⁾ 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 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	—	—	—	4 715	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	937	—	—	—	—	—	2 322	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	2178	—
6 b	Braunkohlenbriketts	41 432	—	1 083	—	2876	—	175 336	—	—	—
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	2 601	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	244	—	72	—	—	—	32	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe . . .	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	199	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	27	—	3 041	—	—	—	10 199	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißisen	54	—	—	—	—	—	4 634	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	246	—	—	—	—	—	2	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	3 897	—	3	—	—	—	1 222	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . . .	5	—	241	—	—	—	258	—	—	—
13	Eisenbahnschienen	84	—	—	—	—	—	81	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne . . .	889	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen . . .	49	—	474	—	—	—	2 298	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	1	—	—	—	—	—	8	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen	797	—	1 246	—	—	—	157	—	—	—
18	Eisen- und Stahl Draht	251	—	—	—	—	—	315	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren	35	—	—	—	—	—	1 762	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus . . .	21	—	—	—	—	—	3 330	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	862	—	150	—	—	—	890	16 351	124	7642
21 b	Ton, Lehm usw.	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit	16	—	—	—	—	—	3	2	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	34	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	1	—	12	—
24	Fische und Schalthiere	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	11	—	—	—	—	—	10	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz	11 276	—	—	—	—	—	340	—	—	—
28 b	Roggen	590	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	1030	—	—	—	1 938	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	982	—	—	—	1 380	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch. . . .	996	—	—	—	—	—	20	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	500	—	—	—
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	1	—	—	—	—	—	4	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d ₁	(unbearb., oder in) hart	140	—	499	—	—	—	1 599	—	—	—
31 d ₂	Querricht. bearb. | weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e ₁	in Längsr. gesägt, | hart	—	—	—	—	—	—	918	—	—	—
31 e ₂	gespalten usw. | weich	7	—	—	—	—	—	151	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	66	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	2 399	—	4 457	—	—	—	2 433	—	—	—
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	37	—	—	—	—	—	377	—	1	—
36	Kalk, gebrannter	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
zu übertragen		65 357	—	11 271	2012	2876	66	219 877	16 353	2514	7642

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									1
48			2								2
2					2						3
750	15		842				7	2			4
821	4		115		55						5
1 003											6 a
444 782			245 966		10 129						6 b
34 384		848	11 841								7 a
	207	250									7 b
3 615	378		4 161	11	299	1	27	2			8
50			10		707		6				9
403			2 800		3					94	10 a
											10 b
											10 c
											10 d
2 265			1 892								10 e
378											10 f
3 267	75		22 594		872		3				11 a
1 408			249								11 b
60											11 c
10 919			440		8		3	1			12 a
1 754			377		2 722		1				12 b
5 480	10		33					15			13
211											14
2 793	99		578								15
											16
505	7		30				1				17
10 602			3 914		23		2				18
1 810			172		12	20					19 a
5 300	95		436		17	8	12	1			19 b
1 037	32		13		11						20
1 276											21 a
21 550	36 892	64	7 126	73 814	46 060		12 437	15 676		7671	21 b
453											21 c
382			12		10				3		21 d
									1		22 a
											22 a ₁
											22 a ₂
											22 b
											22 c
5 003											22 d
											22 e
10			300								22 f
	23										23
392	95		33		2						24
2 731					1						25
24											26
269					1						27
11 109	500	3	10 260	4 896	6 382	5 826					28 a
5 632						1 320					28 b
2 684			307								28 c
476			150	362	220						28 d
6 451	689		745								28 e
3 193			200		909	4 291					28 f
40			7								28 g
68											28 h
172			3								28 i
19	28		1			1			1		29
25	4		22		52	4					30
											31 a
120		1 050			1						31 b
4 791											31 c
694	140		204	61							31 d ₁
6 208	41	29 862	50			60					31 d ₂
			108								31 e ₁
396	51	7	252	112							31 e ₂
											31 f
425											31 g
											31 h
7 312			659								32
16											33
											34
5 960	1		836		135						35
2			3 098								36
621 530	39 386	32 084	320 838	79 256	68 633	11 531	12 499	15 698	4	7813	

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	65 357	—	11 271	2012	2 876	66	219 877	16 353	2 514	7642
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	52	—	—	—
41 a	Weizenmehl	1 652	—	—	—	—	—	102	—	—	—
41 b	Roggenmehl	874	—	230	—	—	—	647	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	110	—	—	—	—	—	274	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	380	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	100	—	—	—	—	—	21	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	130	—	228	—	—	—	262	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	9	—	—	—	—	—	2	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	1 924	—	20	—	—	—	52	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	12	—	—	—	—	—	3	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	3	—	—	—	—	—	15	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	1 450	—	2 315	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	—	—	—	3 224	—	250	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	3	—	—	161	—	—	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen	376 774	—	441 575	3611	100 409	—	694 613	—	6 119	—
60 b	Steinkohlenbriketts	19 408	—	19 835	—	7 513	—	13 470	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	203 011	—	256 082	3	133 115	—	159 342	—	1 707	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	727	—	1 676	—	—	—	867	—	489	—
62	Teer, Pech, Harz	2 866	—	2	—	—	—	5	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	71	—	2	—	—	—	5	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	289	—	20	—	—	—	109	—	—	—
68 a	Zucker, roh	4 209	—	657	—	—	—	431	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	2 799	—	4 380	—	—	—	5 272	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter). . .	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	1	—	10	—	—	—	—	—	—	—
70 b	Farben	105	—	5	—	—	—	31	1	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	256	—	27	—	—	—	793	—	—	—
	Summe der Güter-Zufuhr	680 787	—	736 026	5787	243 913	66	1 101 342	16 354	13 394	7642
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes										
	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	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
621 530	Rhein 39 386	Neckar 32 084	320 838	79 256	68 633	11 531	12 499	15 698	4	7813	
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	37
63	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	38
20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
685	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	41 a
250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
548	429	1	206	—	253	—	—	—	5	—	41 d
1 772	1	—	8	—	32	4	—	—	—	1	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
1 142	1 140	17	1	—	295	5	—	—	—	—	42 c
60	—	—	3	—	12	—	—	—	—	—	42 d
1 235	8	27	15	—	12	7	1	—	2	—	43
16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
4 048	520	7	574	2	1 691	20	186	1	—	2	45
180	—	—	24	—	—	3	—	—	—	—	46 a
359	—	—	2 373	—	—	—	—	—	—	—	46 b
262	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
543	—	—	538	209	1 697	2 199	756	—	—	—	49
155	23	—	6	—	92	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
27	—	232 815	1	—	—	—	—	—	—	—	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
2	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
60	—	—	2	—	—	3	—	—	—	—	55
74	—	—	9	—	16	1	—	—	—	—	56
8 749	—	—	7 611	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
40	160	—	105	—	—	—	—	—	—	—	59 a
400	1 974	—	—	20 195	—	—	—	55	—	—	59 b
81	—	—	1 889	—	—	—	—	—	—	—	59 c
884	642	7 283	373	—	—	343	—	—	—	340	60 a
2 812 386	1 675	—	652 228	—	128 354	—	27 206	—	5862	—	60 b
32 105	—	—	19 541	—	—	—	—	—	—	—	60 c
457 291	—	—	182 927	—	11 323	—	1 662	—	—	—	61
13 575	82	—	1 407	—	131	4	—	—	—	—	62
14 552	200	—	6	—	15	—	—	—	—	—	63
7	—	—	2	—	—	4	—	—	—	—	64 a
8 606	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
611	20	—	89	—	20	1	1	—	2	1	66
14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
1 725	—	—	421	—	—	—	—	—	—	—	68 a
1 007	—	—	3 401	—	—	—	—	—	—	—	68 b
4 947	260	—	2 786	—	21	—	—	—	10	—	69
1	—	—	21	—	—	—	1	2	7	1	70 a
1 791	5	—	138	—	72	2	—	—	9	1	70 b
1 682	6	—	406	—	51	1	—	—	1	—	70 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
44	1	—	10	—	103	—	—	—	1	—	70 e
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71
5 106	2 021	91	501	—	118	31	1	—	2	2	72
3 998 839	48 553	272 325	1 198 502	99 662	212 941	14 181	42 315	15 756	5905	8161	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4 734	—	29 862	—	—	—	60	—	—	—	—	
—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	
4 734	—	29 869	—	—	—	60	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	11 Weisenau		12 Gustavsburg		13 Mainz		14 Biebrich		15 Schierstein		16 Budenheim	
		Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	1	—	7	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	12	5	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	—	86	—	77	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Loh, Gerbstoffe	—	—	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	1 631	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	299	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	—	—	190	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	—	—	54	—	276	18	145	20	—	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	121	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaure Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	5	2	—	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	321	—	47	—	—	—	—	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	454	—	58	1	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	20	17	—	—	—	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	10	—	270	—	—	—	—	—	—	—
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	31	2	5	—	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	9	—	332	60	145	—	—	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	4	—	1	—	—	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	1818	—	—	—	—	—	—	—	2 206	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	590	—	—	—	9 410	143 924	—	11 754	—	—	—	—
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	7	—	1	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	62	10	2	—	1	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	3935	—	—	11	1	—	—	—	—	—	—
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	2 203	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	1 704	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	24	—	317	—	79	—	—	—	—	—
24	Fische und Schalthiere	—	—	125	—	12	1	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	13	—	7	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	8	1	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	1	—	336	13 209	—	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	828	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	467	331	89	—	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	70	—	—	—	—	—
28 g	Malz	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien	—	—	73	—	86	2	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	42	2	8	1	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	49	121	258	—	—	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	2 104	—	—	—	—	789	—
31 d ₁	Bau- und Nutzholz | unbearb., oder in | hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d ₂	Querricht. bearb. | weich	—	—	1 915	—	3	193 864	—	—	—	—	26 254	—
31 e ₁	in Längsr. gesägt, | hart	—	—	—	—	7	90	—	—	—	—	—	—
31 e ₂	gespalten usw. | weich	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	402	1	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	4 626	—	2 667	87	774	6	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	1	26 508	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		590	3935	11 038	331	19 980	381 677	1579	11 789	—	—	29 249	—

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														
			1		2				1			1	3	1
			106		63				62			220	1 340	2
1	59	1		5	3				4			4 813	5 769	3
												4	8	4
														5
														6 a
														6 b
300					1								15 171	7 a
	12													7 b
														8
9		4		139	56			35	70	627	59	196	3 277	9
15		1						2						10 a
														10 b
2														10 c
														10 d
														10 e
				10										10 f
				1										11 a
													80	11 b
												1	7 548	11 c
													550	12 a
19	10	75						27	6			75	870	12 b
4		3		10	2			2	1			12	34	13
														14
					1									15
														16
1	2		2	5	7			1	14			29	181	17
1								18	1				114	18
2001			1		1							2	1 760	19 a
29	3	9	7	62	12			38	17			48	342	19 b
		1		3				4					278	20
														21 a
	400		102 051	5	26 870								85 291	21 b
													5 848	21 c
7	3	1	15	8				28	3			27	80	21 d
	1		1		2		1 343					2	5	22 a
			2											22 a ₁
					1									22 a ₂
													606	22 b
														22 c
1517														22 d
														22 e
					1							11	906	22 f
													10	23
													15	24
4		2	5	97	6			52				957	48	25
				31					7			938	18	26
				7	5			4	12			435	55	27
				1				1						28 a
														28 a ₁
														28 a ₂
														28 b
														28 c
														28 d
	12 603													28 e
35				297										28 f
		650			460					3156	5322	10 406	9 954	28 g
8					2 939			152	11			2 478	2 514	28 h
13					1 158			5	1			608	115	28 i
					1 861			150		303		3 604	1 501	28 j
									11				294	28 k
6					3				1					28 l
10														28 m
8	5		1	1	1			1	2			35	23	29
	1	461	10	59	2			16				4	33	30
			1	6	2			9	2			211	173	31 a
											1425			31 b
													425	31 c
													419	31 d
														31 e
	3 792	1		125					190	250	686	393	13 797	31 f
1													2 177	31 g
														31 h
					2			5	1599				33 992	31 i
												1	2	31 j
6												3		31 k
				1	1									31 l
									1				5	32
												124	4 736	33
				20	4				2				109	34
														35
														36
344	32	144	1	202	64			164	91			2 935	771	37
				2			156 287		1				5	38
4341	16 925	1353	102 204	1523	33 526		157 630	784	2131	4336	7492	41 514	212 290	

Nummer	Güterverzeichnis	11 Weisenau		12 Gustavsburg		13 Mainz		14 Biebrich		15 Schierstein		16 Budenheim	
		Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	590	3935	11 038	331	19 980	381 577	1 579	11 789	—	29 249	—	—
37	Kartoffeln	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	11	—	1	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	20	—	30	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	2	24	—	1	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	8	—	199	51	1	4	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	3 295	—	317	15	26	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	535	—	56	31	132	36	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	119	—	45	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	8	—	103	5	65	3	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	790	—	857	246	323	58	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	66	10	3	1	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	13	—	5	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	21	15	2	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	4	11	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	29	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	—	—	—	124	410	1	71	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	32	47	91	1	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	420	—	433	1	1	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	1040	1	—	—	—	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	267	—	1	—	—	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen	34 328	—	703 168	—	277 312	2	10 570	530	597	—	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	170	—	1 077	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	1 126	—	5 727	—	12 406	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	77	—	748	2	163	—	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	2 136	—	128	4	3	—	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	10	12	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	—	141	25	20	4	—	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	5 997	75	77	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	—	126	37	1	—	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	6	—	1 180	12	143	2	—	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	—	289	112	208	5	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	128	—	29	45	11	1	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	—	468	—	1 535	121	308	48	—	—	—	—
Summe der Güter-Zufuhr		36 044	3935	728 005	1638	323 366	382 895	13 789	12 583	597	29 249	—	—
Darunter Floßverkehr:													
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	2 104	—	—	—	789	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	1 915	—	—	193 864	—	—	—	26 254	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe des Floßholzes		—	—	1 915	—	—	196 028	—	—	—	27 043	—	—
Vieh (Stückzahl):													
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
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
4 341	16 925	1353	102 204	1523	33 526	—	157 630	784	2131	4 336	7 492	41 514	212 290	
—	2	7	1	4	10	—	—	32	119	—	—	3 490	38	37
11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	13	38
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	19	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	18	40
—	—	1	—	443	—	—	—	—	2	848	—	849	92	41 a
—	—	—	—	474	1	—	—	1	16	5 155	—	4 313	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	1	35	—	—	—	—	41 c
33	10	1	20	14	200	—	—	5	159	—	—	77	2 700	41 d
52	4	2	—	127	38	—	—	103	15	—	—	512	910	42 a
—	—	—	—	12	—	—	—	1	—	—	—	—	—	42 b
5	1	7	2	192	63	—	—	117	137	—	—	4 408	2 454	42 c
6	—	3	—	—	1	—	—	20	—	—	—	32	5	42 d
15	4	7	—	22	58	—	—	15	22	—	—	148	359	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
40	72	28	31	304	1 358	—	—	109	1003	—	—	447	13 886	45
3	—	8	—	6	5	—	—	1	288	—	—	23	30	46 a
—	—	1	1	—	8	—	—	—	—	—	—	—	16	46 b
2	—	—	—	213	—	—	—	1	—	—	—	—	146	47
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	10	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
8	—	—	1	30	41	—	—	16	60	—	—	227	783	50
—	—	—	—	1	7	—	—	—	22	—	—	—	30 979	52 a
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	62	52 b
—	—	—	—	—	20	—	—	1	24	—	—	—	125	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3 414	54
1	3	1	110	122	723	—	—	42	32	—	—	6	5 083	55
47	23	—	—	6	11	—	—	37	19	—	—	159	384	56
14	1	—	—	4	7	—	—	1	12	—	—	52	173	57
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	704	58
—	360	—	—	—	—	—	1 262	—	—	—	—	—	5	59 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 b
1	1	2	51	19	2	—	350	—	2	—	3 066	—	3 109	59 c
25 357	—	1655	—	5936	—	2096	—	804	—	37 452	749	57 904	—	60 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	552	—	1 399	—	60 c
1 312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	937	1 668	61
140	110	6	—	397	245	—	—	41	12	—	—	29	3 145	62
—	—	1	—	13	1	—	—	1	1	—	—	—	2	63
1	—	—	1	5	8	—	—	5	3	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	1459	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
107	205	6	6	87	1 326	—	—	10	327	—	—	140	6 358	65
—	—	—	—	—	191	—	—	—	1	—	—	1	1	66
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	333	586	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 970	—	68 a
202	10	60	5	2177	179	—	—	301	4	—	—	969	160	68 b
10	1	3	4	174	79	—	—	91	16	—	—	500	375	69
68	24	903	90	87	18	—	—	123	28	—	—	367	548	70 a
42	1	21	9	14	3	—	—	7	4	—	—	1 244	986	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
58	5	—	2	36	15	—	—	54	8	—	—	26	202	70 d
—	—	—	—	—	8	—	—	—	1	—	—	420	12	70 e
109	26	79	16	514	297	—	—	438	305	—	—	1 102	4 719	70 e
31 985	17 788	4155	102 554	14416	38 452	2096	159 242	3168	4810	48 343	11 298	126 662	296 673	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	3 792	—	—	—	—	—	—	—	190	—	—	—	13 067	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 130	
—	3 792	—	—	—	—	—	—	—	190	—	—	—	14 197	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen									
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	1	42	—	—
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	1 418	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	64	—	—	—	—	10	63	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	4	13	—	12
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 631
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	1520	10 015	—	100	—	7 065	—	9 472	—	33 739
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	5	8 091	27	67	—	—	193	2 888	—	1 108
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	1 400	—
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	11 318	—
11 a	Roheisen aller Art	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißisen	—	—	—	62	—	—	—	44	—	10
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	3 101	—	2
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	3	—	—	—	10	780	—	23
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	65	83	—	—	—	—	6	5	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	22	130	—	—	—	—	52	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	228	15	—	—	—	1	74	—	352
17	Eiserne Röhren u. Säulen	6	68	2	—	—	—	23	203	—	—
18	Eisen- und Stahl Draht	—	13	—	—	—	—	4	3	—	1
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	24	1	—	—	—	41	795	—	74
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	218	—	—	—	—	1	22	—	1
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	4 180	162 700	—	—	1 518	—	90 055	1 840	611
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	659	—	195	—	127	—	4 985
21 c	Farberden, Graphit	—	11	—	—	—	—	10	134	—	1
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	2	1	—	4 456
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a1	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	43 781	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	15 298	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	2	12	—	449
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	239	1	16	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	10	25	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	57	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	28	19	—	51
28 a	Weizen und Spelz	—	—	2 083	—	1200	4 500	5 280	26	6 491	1 644
28 b	Roggen	—	—	—	—	3137	—	2 437	—	4 482	866
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	2 023	—	815	—
28 d	Gerste	—	—	—	1310	—	—	—	6 012	—	1 813
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	15	—	—	—	—	517	2 488	465	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	1	3657	—	—
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	9	6	93	2
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	39	20	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	4	16	—	1
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	—	1	19	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	1 761	—	—
31 d	unbearb., oder in	—	—	—	—	—	—	—	24 815	—	8 079
31 d1	Querricht. bearb. | weich	—	2 663	6	33	—	851	650	1 708	—	1 191
31 d2	in Längar. gesägt, | hart	—	—	—	858	—	—	46	—	—	—
31 e1	in Längar. gesägt, | hart	—	—	—	—	—	—	—	52 436	—	7 928
31 e2	gespalten usw. | weich	—	943	4	444	—	14 589	2 879	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	3	864	—	1
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	3 100	—	250	—	1 583	3 984	—	—
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	139	37	—	10
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	353	1 739	468	934	38
36	Kalk, gebrannter	—	43	—	—	—	—	—	4	—	—
zu übertragen		1611	85 829	168 418	3533	4587	31 211	19 963	206 273	28 689	70 080

29 Verdingen		30 Rheinhausen		31 Duisburg		32 Homberg ¹⁾		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	
—	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	66	461 ₅	—	—	—	—	—	—	4
1	2	—	—	9 162	36	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	8 678	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	19 198	—	—	—	—	—	—	6 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
2	99	—	—	2 838	442	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	—	3 332	—	—	—	—	—	—	10 e
—	—	24 315	—	1 412	—	—	—	—	—	—	—	10 f
—	—	—	—	109	—	—	—	—	—	—	—	11 a
—	—	2 002	8 409	2 029	27 578	—	—	—	—	—	—	11 b
—	—	—	—	1 026	1 359	—	—	—	—	—	—	11 c
—	—	—	—	10 942	159 376	—	—	267	21 980	432	6 701	11 e
2	1	—	—	734	1 919	—	—	—	211	485	—	12 a
—	—	—	—	93	—	—	—	—	—	—	—	12 b
—	—	—	—	632	301	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	—	58	217 ₅	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	134	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	—	361 ₅	—	—	—	—	—	—	18
3	11	—	—	105 ₅	16 ₅	—	—	—	1 014	—	—	19 a
—	1	—	—	91	4 ₅	—	—	—	—	—	—	19 b
—	—	125 286	243 383	145 536	408 330	—	—	83 837	532 066	35 350	127 643	20
2100	110	1 630	10 061	147 822	775 715	—	—	723	23 715	—	—	21 a
—	—	—	—	778	96 170 ₅	—	—	—	8 747	—	—	21 b
—	6	—	—	2	10	—	—	—	1 159	—	—	21 c
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	8 724	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	38 411	—	4 089	—	—	—	—	—	44 765	22 c
—	—	892	1 188	3 583	75 245	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	6 244	1 324	890	51 303	—	8447	—	97 791	—	639	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
5	—	—	—	17 149 ₅	1	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	1 488	7 ₅	—	—	—	—	—	—	25
—	6	—	—	1 239 ₅	—	—	—	—	—	—	—	26
—	1	—	—	55	5	—	—	—	—	—	—	27
—	1 974	—	—	—	23 608	—	1100	—	—	—	—	28 a
—	1 740	—	—	287	1 616	—	—	—	—	—	—	28 b
4456	245	—	—	32 822	6 359	—	—	—	—	—	—	28 c
80	8 245	—	—	4 229	6 145	—	—	—	—	—	—	28 d
—	—	—	—	12 358 ₅	2 832	—	—	—	—	—	—	28 e
—	—	—	—	6 326 ₅	4 515	—	—	—	—	—	—	28 f
—	—	—	—	—	72	—	—	—	—	—	—	28 g
1271	2	—	—	102	—	—	—	—	—	—	—	28 h
—	—	—	—	590 ₅	—	—	—	—	—	—	—	28 i
—	1	—	—	12	7	—	—	—	—	—	—	29
—	4	—	—	22 ₅	13	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	5 972	345	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	9 578	58 108	—	—	—	26 503	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	—	—	—	3 153	826	—	42	—	—	—	—	31 d
—	1 721	—	—	2 661	27 493	—	315	—	—	—	669	31 d
—	137	—	—	36	689	—	—	—	—	—	—	31 e
—	1 766	—	—	1 771	75 652 ₅	—	—	—	—	—	—	31 e
—	—	—	—	198	—	—	139	—	—	—	—	31 f
—	—	—	—	—	1 077	—	59	—	—	—	—	31 g
—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	31 h
—	—	—	—	11 158	44	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	34
2028	19	—	—	6 238 ₅	251	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	17 170	—	—	—	—	—	—	—	21 824	36
9948	16 092	160 369	319 946	454 137	1 843 987	555	9547	86 050	713 186	36 267	202 241	

¹⁾ Mit Zeche Rheinpreußen und Essenberger Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	1 611	85 829	168 418	3533	4 587	31 211	19 963	206 273	28 689	70 080
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	973	3	273	1
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	334	96	—	1
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	1	33	—	11
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Mülereierzeugnisse	—	—	—	—	—	56	102	2 319	—	211
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	551	77	1	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	21	—	—	—	—	1 929	379	—	30
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	48	8	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	118	9	—	—	51	282	—	71
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	1 724	—	—	—	20	1	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	—	21	—	55	91	7 223	—	1 828
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	698	596	38	—	10
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	747	—	—	—	—	6	8	24	2
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	40	28	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	33	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	27	109	—	5
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Vieh.)	—	12 760	—	—	—	41 628	4	34	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	—	59	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—	61	—	70
54	Schwefelsäure	192	11 752	—	—	—	—	—	101	—	16
55	Soda aller Art	101	95	—	—	—	—	3	5 954	—	1 376
56	Weingeist, Branntw., Essig .	11	49	—	—	—	—	94	286	7	78
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	523	10	—	—	33	197	—	36
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel .	1 071	1 370	—	—	—	—	2	33	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	932	—	—	—	1 976	—	3 726	—	10
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	2 031	—	742	—	—	6	531	—	—
60 a	Steinkohlen	235 694	1 395	21 587	—	17 711	190	25 464	1 777	34 504	9 684
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	1 271	—	—	—	1 065	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	—	—	—	—	92	204	209	177
62	Teer, Pech, Harz	—	12	—	64	—	—	40	31	—	10
63	Tonw., Porzellan, Steingut .	—	3	—	—	—	—	1	24	—	1
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	1	—	—	—	53	11	2 052	—	327
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	34	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	127	38	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter) .	—	—	—	—	—	—	1	4	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht .	92	347	117	8	—	—	70	14	6	3
70 b	Farben	174	295	—	—	—	—	19	125	1	89
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	20	3	—	—	—	226	208	—	63
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	96	2	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	1 115	—	126	—	—	2 246	10 924	276	197
	Summe der Güter-Zufuhr	238 946	118 774	192 490	4513	23 569	75 867	53 270	243 338	65 055	84 395
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	33	—	851	—	21 648	—	7 890
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	33	—	851	—	21 653	—	7 890
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29		30		31		32		33		34		Nummer
Verdingen		Rheinhausen		Duisburg		Homburg ¹⁾		Alsum mit Schwelgern		Walsum		
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
9 948	16 092	160 369	319 946	454 137	1 843 987	555	9 547	86 050	713 186	36 267	202 241	
				2 488	2 _a			511				37
												38
	1											39
				69								40
				623 _a	153							41 a
				4 328								41 b
				102								41 c
				3 214	958							41 d
	1			1 834 _a	12 _a							42 a
												42 b
	2			9 571	723							42 c
				20 _a								42 d
3				1 621 _a	109							43
2	8			1 279								44
				35	3 123							45
					2							46 a
	5				11 448							46 b
				5 112	2 008							47
												48
				6 963								49
				644 _a	41 _a							50
5												51
				2 874 _a	57 681		2 487					52 a
												52 b
					75							53
												54
				1	5 047							55
34	32			9	391 _a							56
	1		450	18 534	53							57
												58
					994							59 a
	10			80	8 281							59 b
				460	55 085 _a		12 033					59 c
4 356		19 591		790 228	33 270	1679	553	574	75 784			60 a
				3 349	2 492							60 b
1 095		11 182		41 306							2 816	60 c
	6			6 641 _a	1 295							61
				2 045								62
	16			8	5							63
				4 865								64 a
												64 b
	169			13	758							65
				6	0 _a							66
	1			2 546	4							67
14 051				20 669								68 a
				2 458	5							68 b
				328	1 141							69
106	2			487 _a	46							70 a
	147			3 _a	170 _a							70 b
												70 c
	5			581 _a	152				76			70 d
				3 163	5							70 e
34	575			1 851	3 329 _a							
29 652	17 098	191 142	320 396	1 394 550	2 032 849	2234	24 620	87 135	789 046	36 267	205 057	
	1 682				26 986							669
					33							
	1 682				27 019							669
												72
												73
												74
												75
												76

1) Mit Zeche Rheinpreußen und Essenberger Ufer.

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Zufuhr in den deutschen Rheinhäfen (Spalte 1—37)		
		Zufuhr in Tonnen							Zusammen		
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal			Berg	Tal	Zusammen
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	1	28	13	41
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	2	51	164	215
3	Bier	—	—	—	—	—	5	3	305	3 036	3 341
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	4	11 370	6 430.	17 800.
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	5	11 158	73	11 231
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	6 a	3 325	2 631	5 956
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	6 b	926 012	8 678	934 690
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	7 a	50 536	95 621	146 157
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7 b	—	458	458
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	—	74	8	13 000	16 651	29 651
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	1	—	—	—	—	9	960	6	966
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	10 a	5 206	94	5 300
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	10 b	2	—	2
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	10 c	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	10 d	—	3 332	3 332
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	10 e	41 212	—	41 212
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10 f	2 334	—	2 334
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	5	11 a	44 037	36 246	80 283
11 b	Luppen von Schweißseisen	—	—	—	—	—	—	11 b	7 372	9 535	16 907
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	11 c	12 024	191 730	203 754
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	6	12 a	18 230	3 824	22 054
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	12 b	6 052	124	6 176
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	13	6 440	400	6 840
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	1 100	39	1 139
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	15	6 192	100	6 292
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	2	—	—	—	3	16	675	1 106.	1 781.
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	17	17 071	520	17 591
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	—	—	—	18	4 603	2 162.	6 765.
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	3	—	—	9	1	19 a	8 393.	2 483.	10 877
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	6	19 b	4 517	562.	5 079.
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	20	393 103	1 311 422	1 704 525
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	—	61 207	194 287	21 a	477 226	1 630 858	2 108 084
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	4	21 b	1 244	116 735.	117 979.
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	7	21 c	573	1 442	2 015
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	21 d	17	9 746	9 763
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	22 a ₁	1	2	3
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	22 a ₂	8 724	1	8 725
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	22 b	2 203	606	2 809
22 c	Manganerze, Braunstein.	—	—	—	—	—	—	22 c	1 517	87 265	88 782
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	22 d	9 478	120 214	129 692
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	22 e	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	22 f	9 161	175 709	184 870
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	36	494	530
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	23	3	24	19 407.	126	19 533.
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	25	5 357	98.	5 455.
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	26	1 786.	41	1 827.
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	27	369	132	501
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	28 a	65 928	80 827	146 755
28 b	Roggen	—	—	—	—	400	914	28 b	19 069	6 504	25 573
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	28 c	59 257	23 370	82 627
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	44	28 d	9 173	32 200	41 373
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	15	—	—	—	—	28 e	24 678.	6 951	31 629.
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	28 f	15 186.	15 825	31 011.
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	28 g	153	427	580
28 h	Lein- und Olsamen	—	—	—	—	—	—	28 h	1 577	11	1 588
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	8	28 i	1 011.	61	1 072.
29	Glas und Glaswaren	—	1	—	—	—	1	4	629	107	736
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	—	1	660.	344	1 004.
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	31 a	5 972	1 770	7 742
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	31 b	9 699	86 086	95 785
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	31 c	4 791	—	4 791
31 d ₁	unbearb., oder inhart	—	—	—	—	—	—	31 d ₁	6 331	6 100	12 431
31 d ₂	Querricht. bearb. weich	—	7	—	—	—	1 408	31 d ₂	12 577	336 285	348 862
31 e ₁	in Längsr. gesägt, hart	—	—	—	—	—	—	31 e ₁	1 116	6 851	7 967
31 e ₂	gespalten usw. weich	—	6	—	—	—	1 394	31 e ₂	5 465	191 022.	196 487.
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	13	—	31 f	362	70	432
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	31 g	491	2 345	2 836
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	31 h	27	6	33
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	32	33 495	8 768	42 263
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	33	156	185	341
34	Jute	—	—	—	—	—	—	34	—	5	5
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	1	—	—	—	32	61	30 174.	2 243	32 417.
36	Kalk, gebrannter.	—	—	9025	30 588	—	—	36	13 355	252 430	265 785
zu übertragen		2	34	9025	30 588	61 685	198 239		2 453 743	4 901 706	7 355 449

Nummer	Güterverzeichnis	35		36		37		Nummer	Gesamt-Zufuhr in den deutschen Rheinhäfen (Spalte 1—37)		
		Orsoy		Rheinberg		Wesel			Berg	Tal	zusammen
		Zufuhr in Tonnen									
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
	Übertrag	2	34	9025	30 588	61 685	198 239		2 453 743	4 901 706	7 355 449
37	Kartoffeln	—	—	—	—	1	—	37	7 782	177	7 959
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	38	102	16	118
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	39	89	3	92
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	40	696	117	813
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	3	41 a	5 241	319	5 560
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	41 b	16 271	24	16 295
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	41 c	133	35	168
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	2	11	41 d	5 052	7 129	12 181
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	16	23	42 a	9 028	1 101	10 130
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	42 b	13	—	13
42 c	Küchengewächse, Gemüse	1	—	—	—	277	10	42 c	18 688	5 051	23 739
42 d	Pflanzen	2	—	—	—	4	—	42 d	379	14	393
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	—	620	—	28	43	3 561	1 620	5 181
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	—	—	—	—	—	—	44	3 039	1	3 040
45	Papier und Pappe	1	5	—	—	45	594	45	10 191	30 080	40 271
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	2	46 a	921	1 087	2 008
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	4	46 b	2 782	12 239	15 021
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	—	—	—	—	—	27	47	5 675	2 209	7 884
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	1	10	11
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	2 222	—	49	12 719	2 441	15 160
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	15	50	1 241	1 093	2 335
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	51	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	109 425	—	—	52 a	2 913	487 849	490 762
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	52 b	10	121	131
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	1	53	5	398	403
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	54	192	15 313	15 505
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	55	2 460	18 931	21 391
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	50	56	641	1 372	2 013
57	Stärke, Traubenzucker	—	1	—	—	—	2	57	36 393	944	37 337
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	58	146	868	1 014
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	59 a	5 239	27 288	32 527
59 b	Pflastersteine aller Art	—	—	—	—	—	75	59 b	2 050	15 010	17 060
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	2 616	—	21	59 c	5 222	88 677	93 899
60 a	Steinkohlen	—	—	—	—	—	2 929	60 a	7 554 093	132 140	7 686 233
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	60 b	116 468	2 492	118 960
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	60 c	1 484 901	2 820	1 487 721
61	Tabak, roh, Tabakrippen	395	117	—	—	13	107	61	28 747	4 029	32 776
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	62	21 842	3 468	25 310
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	10	63	41	212	253
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	359	—	64 a	15 289	2	15 291
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	64 b	1	—	1
65	Wein	—	3	—	—	—	—	65	1 336	11 724	13 060
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	66	25	196	221
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	1	67	5 475	626	6 101
68 a	Zucker, roh	504	—	—	—	—	—	68 a	49 899	—	49 899
68 b	Verbrauchszucker	—	4	—	—	—	396	68 b	32 583	1 136	33 719
69	Stückgüter (Sammelgüter)	1	1	—	—	—	—	69	1 296	1 661	2 957
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	—	2	—	70 a	5 780	1 150	6 930
70 b	Farben	—	8	—	—	—	126	70 b	4 303	2 088	6 392
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	1	19	—	—	—	11	70 c	1 311	833	2 144
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	70 d	3 681	28	3 709
70 e	Sonstige Güter	4	8	—	—	964	61	70 e	16 732	24 012	40 744
Summe der Güter-Zufuhr		911	200	9025	143 249	65 590	202 858		11 956 426	5 811 864	17 768 290
Darunter Floßverkehr:											
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—		—	2 893	2 893
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	1 218		6 649	328 066	334 715
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—		—	1 235	1 235
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—		—	—	—
Summe des Floßholzes							1 218		6 649	332 194	338 843
Vieh (Stückzahl):											
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	74	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	75	5	—	5
76	Geflügel u. sonstiges Vieh	—	—	—	—	—	—	76	—	15	15

Gesamt-Zufuhr		Zufuhr in Tonnen zu den überseeischen Häfen (Lobitz, den Flößen)								Gesamt-Zufuhr		Gesamt-Zufuhr		Hafen								
in Tausend Tonnen	in Tausend Kilogramm	Belgien				Niederlande				in Tausend Tonnen	in Tausend Kilogramm	Belgien		Niederlande								
		Brunschwig	Flößen	Belgien	Belgien	Belgien	Belgien	Belgien	Belgien			Belgien	Belgien	Belgien	Belgien	Belgien	Belgien					
...

III^b.

Übersicht

der

Zufuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen

von dem deutschen Rhein her

im Jahr 1916

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—16) nicht an; es ist deshalb in A, Spalte 17, 18 u. 19 nur die Gesamtzufuhr in diesen Häfen angegeben.

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Zufuhr in den niederländischen Häfen (Sp. 3-16)	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. 29)		
					Deutsche Häfen						Englische Häfen	Russ. und andere Häfen		Zusammen (Sp. 26-28)	
					Bremen	Ham-burg	Stettin	Danzig	Königs-berg	Anderer deutsche Häfen					Zusammen (Sp. 20-25)
1	2	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	1 082	—	1 082	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 082
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	7	483	490	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	490
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	9	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	5 040	1 453	6 493	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 493
7 a	Zement	218 677	4 550	223 227	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	223 227
7 b	Steine, Platten von Zement	792	—	792	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	792
8	Chemikalien und Drogen	26 465	4 848	31 313	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 313
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	183	57	240	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalialze zum Düngen	11 713	1 446	13 159	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 159
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Anderer künstl. Düngemittel	628	—	628	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	628
11 a	Roheisen aller Art	5 279	—	5 279	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 279
11 b	Luppen von Schweißeisen	1 550	—	1 550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 550
11 c	Eisen- und Stahlbruch	1 381	—	1 381	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 381
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	85 358	55	85 413	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85 413
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	133 916	—	133 916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133 916
13	Eisenbahnschienen	11 999	—	11 999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 999
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	3 023	—	3 023	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 023
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	899	—	899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	899
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	1 868	45	1 913	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 913
17	Eiserne Röhren u. Säulen	8 949	68	9 017	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 017
18	Eisen- und Stahldraht	7 722	27	7 749	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 749
19 a	Eisen- und Stahlwaren	3 785	38	3 823	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 823
19 b	Unedle Met., Waren daraus	326	1 466	1 792	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 792
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	59	349	408	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	408
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	337 586	2 579 086	2 916 672	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 916 672
21 b	Ton, Lehm usw.	24 463	3 051	27 514	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 514
21 c	Farberden, Graphit	2 375	56	2 431	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 431
21 d	Sonstige Erden, Traß	27 612	185	27 797	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 797
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	138	1 436	1 574	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 574
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Anderer Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung	2 846	727	3 573	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 573
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
24	Fische und Schaliere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
27	Garne und Twiste	19	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	201	201	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	201
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Anderer Sämereien	6	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
29	Glas und Glaswaren	1 146	2	1 148	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 148
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	179	—	179	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	179
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	39 585	696	40 281	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 281
31 b	Grubenholz	—	3 320	3 320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 320
31 c	Rundholz zu Zellstoff	6 881	—	6 881	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 881
31 d ₁	unbearb., oder inhart	23 701	10 068	33 769	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 769
31 d ₂	Querricht. bearb., weich	75 147	21 357	96 504	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96 504
31 e ₁	in Längs. gesägt, hart	9 193	310	9 503	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 503
31 e ₂	gespalten usw., weich	39 398	23 413	62 811	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62 811
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	1 326	—	1 326	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 326
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	144	224	368	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	368
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	14	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
33	Hopfen	104	1	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	44	—	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
36	Kalk, gebrannter	1 879	—	1 879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 879
zu übertragen		1 124 502	2 659 018	3 783 520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 783 520

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Zufuhr in den niederländischen Häfen (Sp. 3-16)	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. 29)			
					Deutsche Häfen					Englische Häfen	Russ. und andere Häfen		Zusammen (Sp. 26-28)		
					Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg					Anderer deutsche Häfen	Zusammen (Sp. 20-25)
1	2	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Übertrag	1 124 502	2 659 018	3 783 520											3 783 520
37	Kartoffeln	—	—	—											—
38	Knochen	—	—	—											13
39	Knochenkohle	13	—	13											—
40	Lumpen	—	—	—											—
41 a	Weizenmehl	—	—	—											—
41 b	Roggenmehl	—	—	—											—
41 c	Kleie	—	—	—											—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	20	—	20											20
42 a	Obst und Beeren	—	—	—											—
42 b	Weintrauben	—	—	—											—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—											—
42 d	Pflanzen	2	—	2											2
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	5	—	5											5
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—											—
45	Papier und Pappe	23 335	342	23 677											23 677
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—											—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	5	110	115											115
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—											—
48	Röhren von Ton u. Zement	181	—	181											181
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—											—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—											—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—											—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	144 956	83 208	228 164											228 164
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	10 784	2 149	12 933											12 933
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	794	—	794											794
54	Schwefelsäure	—	5 430	5 430											5 430
55	Soda aller Art	1 501	1 569	3 070											3 070
56	Weingeist, Branntw., Essig .	90	—	90											90
57	Stärke, Traubenzucker	13	—	13											13
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	23 587	—	23 587											23 587
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	16 838	1 101	17 939											17 939
59 b	Pflastersteine aller Art	226 898	1 052 808	1 279 706											1 279 706
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	230 654	61 933	292 587											292 587
60 a	Steinkohlen	1 888 243	582 275	2 470 518											2 470 518
60 b	Steinkohlenbriketts	42 797	—	42 797											42 797
60 c	Steinkohlenkoks	209 419	25 873	235 292											235 292
61	Tabak, roh, Tabakrippen	106	62	168											168
62	Teer, Pech, Harz	126	—	126											126
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	7 803	12	7 815											7 815
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	750	750											750
64 b	Holzkohlen	—	—	—											—
65	Wein	1 800	5	1 805											1 805
66	Wolle	23	—	23											23
67	Zink, Zinkbrocken	1	—	1											1
68 a	Zucker, roh	—	—	—											—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—											—
69	Stückgüter (Sammelgüter). . . .	2	—	2											2
70 a	Umschließungen, gebraucht . . .	2 487	124	2 611											2 611
70 b	Farben	13 989	1 228	15 217											15 217
70 c	Gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel	1 630	147	1 777											1 777
70 d	Heu und Stroh	—	—	—											—
70 e	Sonstige Güter	18 343	1 461	19 804											19 804
	Summe der Güter-Zufuhr	3 990 947	4 479 605	8 470 552											8 470 552
	Darunter Floßverkehr:														
	Harte Stämme	3 210	—	3 210											3 210
	Harte Schnittware	—	—	—											—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—											—
	Weiche Stämme	49 932	—	49 932											49 932
	Weiche Schnittware	963	—	963											963
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—											—
	Summe des Floßholzes	54 105	—	54 105											54 105
	Vieh (Stückzahl):														
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														Zusammen (Spalte 3-16)
		Niederländische Häfen														
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- helm	Wage- ningen	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andero nieder- ländische Häfen	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
1	Abfälle von Horn, Häuten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Bier	—	—	—	—	—	90	—	—	—	—	988	—	—	1 078	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	—	28	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 275	3 623	595	6 493	
7 a	Zement	2 422	—	—	—	9 346	25	15	—	—	200	150 649	44 870	13 736	221 263	
7 b	Steine, Platten von Zement . . .	43	—	—	—	413	20	—	—	—	—	199	—	822	1 497	
8	Chemikalien und Drogen	15	—	—	—	2 565	48	—	—	—	—	22 337	4 039	6 945	35 949	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107	—	—	107	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalialze zum Düngen	—	—	—	—	2 342	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	—	—	61	
10 f	Andero künstl. Düngemittel . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	21	—	421	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	332	41	275	652	
11 b	Luppen von Schweizeisen	—	—	—	—	—	112	—	—	—	—	365	—	—	477	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	12	—	—	204	8 719	4	—	—	—	—	84 576	14 964	18 247	126 726	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . . .	—	—	1397	—	5 903	461	—	—	—	—	60 033	9 575	20 317	97 686	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	42	71	—	—	—	—	9 575	1 968	680	12 336	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	204	161	—	365	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	445	—	—	445	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	16	—	—	—	456	14	—	—	—	—	2 046	528	131	3 191	
17	Eiserne Röhren u. Säulen	266	—	—	—	824	183	—	—	—	—	6 068	1 555	262	9 158	
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 915	359	5 149	8 423	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	88	—	—	—	—	168	—	—	—	—	2 235	1 000	18	3 509	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	52	—	73	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	53	—	—	—	—	—	720	1 295	—	2 068	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	20 383	—	—	2505	1 286	848	85	4214	1634	396	12 227	19 926	44 541	251 324	359 369
21 b	Ton, Lehm usw.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 280	1 293	18 859	25 433
21 c	Farberden, Graphit	3	—	—	—	7	5	—	—	—	—	—	1 083	1 393	—	2 491
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	816	332	150	—	512	—	—	1 917	1 418	19 420	24 565
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	90	—	—	—	—	—	—	—	90
22 e	Andero Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 912	11 912
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schattiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
28 i	Andero Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
29	Glas und Glaswaren	3	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	759	520	—	1 291
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	110	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	69	14	—	194
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell. . . .	—	—	—	—	37 236	—	—	—	—	—	—	1 609	2 248	106	41 199
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	484	—	—	—	—	—	—	—	—	—	484
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	534	—	—	—	—	—	—	127	7 648	8 309
31 d	unbearb., oder in/hart	—	—	—	802	231	191	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d	Querricht. bearb. /weich	—	—	—	771	9 416	1463	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e	in Längsr. gesägt, /hart	5	—	—	—	1 021	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e	in Längsr. gesägt, /weich	294	225	—	318	525	77	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		23 710	225	1397	4600	81 801	4729	250	4214	2146	396	30 668	408 601	174 823	430 208	1 173 768

Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen															Zusammen (Spalte 3-16)
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk bij Doursteede	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	23 710	225	1397	4 600	81 801	4 729	250	4214	2146	396	36 668	408 601	174 823	430 208	1 173 768	
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	—	9	
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	—	45	
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
45	Papier und Pappe	340	—	—	—	27	95	—	—	—	—	—	10 433	11 793	45	22 733	
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	—	—	114	
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	223	
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	4 192	955	—	—	—	—	—	59 436	3 262	68 088	135 933	
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 553	11	280	8 844	
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	468	345	—	813	
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	52	—	—	—	—	555	78	—	685	
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	49	—	84	
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
59 a	Gebraunte Steine u. Ziegel	—	—	—	224	—	—	—	—	—	—	—	—	125	245	20	390
59 b	Pflastersteine aller Art	—	—	—	570	27 948	2 592	177	—	—	—	—	1 941	2 772	8 346	13 392	
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	3 243	1208	—	930	73 641	1 402	2712	—	—	2054	8 223	9 221	3 710	178 992	281 210	
60 a	Steinkohlen	19 964	7441	2062	17 591	45 193	21 578	4345	2392	3207	1214	3 849	541 357	380 182	832 469	1 882 844	
60 b	Steinkohlenbriketts	117	55	—	850	365	—	—	90	—	—	—	4 771	3 349	35 509	45 402	
60 c	Steinkohlenkoks	405	150	—	556	2 882	418	95	—	—	100	575	85 425	36 776	94 262	221 644	
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
63	Tonw., Porzellan, Steingut	116	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
65	Wein	47	—	—	—	—	155	—	—	—	—	—	1 555	162	—	1 919	
66	Wolle	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
69	Stückgüter (Sammelgüter)	74	—	—	—	—	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70 a	Umschließungen, gebraucht	14	—	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70 b	Farben	491	—	—	—	53	471	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	123	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70 e	Sonstige Güter	245	—	—	—	—	216	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe der Güter-Zufuhr	49 217	9079	3459	25 321	236 137	32 890	7579	6696	5353	4033	66 077	1 179 888	634 521	1 781 109	4 041 359	
	Darunter Floßverkehr:																
	Harte Stämme	—	—	—	802	231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Harte Schnitware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Stämme	—	—	—	771	6 837	1 463	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Schnitware	—	—	—	24	28	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe des Floßholzes				1 597	7 096	1 467						24 241	766		21 326	
	Vieh (Stückzahl):																
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
2 751 560	3 925 328	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 925 328	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	41 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 c
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	42 d
—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
—	335	23 068	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 068	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 a
—	—	114	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	46 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	224	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	51
—	96 856	232 789	—	—	—	—	—	—	—	—	—	232 789	52 a
—	504	9 348	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 348	52 b
—	—	813	—	—	—	—	—	—	—	—	—	813	53
—	5 424	5 424	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 424	54
—	1 414	2 099	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 099	55
—	—	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
—	5 892	6 282	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 282	58
—	3 330	16 722	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 722	59 a
—	920 569	1 131 355	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 131 355	59 b
—	71 976	353 186	—	—	—	—	—	—	—	—	—	353 186	59 c
—	572 117	2 454 961	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 454 961	60 a
—	—	45 402	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45 402	60 b
—	23 191	244 835	—	—	—	—	—	—	—	—	—	244 835	60 c
—	61	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	61
—	—	121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121	62
—	—	6 758	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 758	63
—	750	750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	750	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
—	5	1 924	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 924	65
—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	66
—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 b
—	—	390	—	—	—	—	—	—	—	—	—	390	69
—	184	1 996	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 996	70 a
—	140	14 933	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 933	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
—	11	986	—	—	—	—	—	—	—	—	—	986	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 e
—	21	15 638	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 638	70 e
4 454 351	8 495 710	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 495 710	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	2 706	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 706	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	53 472	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53 472	
—	—	315	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	56 493	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56 493	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Gesamt- Durchfuhr	Durchfuhr in Schiffen vom Rhein her					Gesamt- Durchfuhr
	Spoy-Kanal	Lahn	Mosel	Neckar	Ill-Rhein-Kanal	
10000	1000	1000	1000	1000	1000	10000
20000	2000	2000	2000	2000	2000	20000
30000	3000	3000	3000	3000	3000	30000
40000	4000	4000	4000	4000	4000	40000
50000	5000	5000	5000	5000	5000	50000
60000	6000	6000	6000	6000	6000	60000
70000	7000	7000	7000	7000	7000	70000
80000	8000	8000	8000	8000	8000	80000
90000	9000	9000	9000	9000	9000	90000
100000	10000	10000	10000	10000	10000	100000

IIIc.

Übersicht

der

Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den Nebenflüssen

und zwar nach

dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim), dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim), der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls) und dem Spoy-Kanal (Keeken)

im Jahr 1916.

Nummer	Güterverzeichnis	Durchfuhr in Tonnen von dem Rhein her						Gesamt- Durchfuhr von dem Rhein her	
		Ill-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel		Spoy-Kanal
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls		Durch- gangsstelle zu Keeken
1	Abfälle von Horn, Häuten . . .	—	—	—	—	—	—	—	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle . . .	—	—	—	—	—	—	—	
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . . .	—	—	—	—	—	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	—	—	—	247	—	—	247	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	7 194	—	—	7 194	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	31 822	—	—	31 822	
7 a	Zement	—	—	—	255	—	100	355	
7 b	Steine, Platten von Zement . . .	—	—	—	10	—	—	10	
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	1 349	—	—	1 349	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe . . .	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilosalpeter	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel . . .	—	—	—	—	—	—	—	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	4 036	—	—	4 036	
11 b	Luppen von Schweißisen	—	—	—	767	—	—	767	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	—	—	—	—	—	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . . .	—	—	—	—	—	—	—	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne . . .	—	—	—	278	—	—	278	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	6 367	—	—	6 367	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	297	—	—	297	
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	55	—	—	55	
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	3967	—	3 967	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	65	—	—	65	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	9 693	3658	—	66 287	178	2377	82 193	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	273	—	—	273	
21 c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	—	—	—	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	
22 a ₁	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	2 884	—	—	2 884	
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	30	—	—	30	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	947	—	—	947	
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	2 172	—	—	2 172	
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	
28 c	Hafer	—	—	—	560	—	—	560	
28 d	Gerste	—	—	—	140	—	—	140	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	199	—	—	199	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	958	—	—	958	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	—	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	—	—	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	175	—	—	175	
31 d ₁	(unbearb., oder in)hart	—	—	—	771	—	—	771	
31 d ₂	Querricht. bearb. (weich)	—	340	—	13	—	1610	1 963	
31 e ₁	in Längsr. gesägt, (hart)	—	—	—	557	—	—	557	
31 e ₂	gespalten usw. (weich)	—	—	—	—	—	583	583	
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	30	—	—	30	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	210	—	—	210	
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	
	zu übertragen |	—	10 033	3658	128 948	4145	—	4670	151 454

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	Spoj-Kanal	
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls	Durch- gangsstelle zu Keeken	
	Übertrag	—	10 033	3658	128 948	4145	—	4670	151 454
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	90	—	—	—	90
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	30	—	—	—	30
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	871	—	—	—	871
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	—	85	—	—	—	85
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	18	—	—	—	18
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal .	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	30	—	—	—	30
48	Röhren von Ton u. Zement .	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb .	—	—	—	—	—	200	—	200
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—
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 . .	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	352	—	—	—	352
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . . .	—	—	60	8 377	—	—	—	8 437
59 b	Pflastersteine aller Art	519	—	—	766	—	—	—	1 285
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	—	583	—	—	—	583
60 a	Steinkohlen	1265	13 565	—	1 080 490	994	—	2085	1 098 399
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	7 208	—	—	—	7 208
60 c	Steinkohlenkoks	226	—	—	192 520	—	—	—	192 746
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	—	12 190	—	—	—	12 190
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	3	—	—	—	3
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfatreu, Torfkohlen . .	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	210	—	—	—	210
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	3 808	—	—	—	3 808
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	—	—	—	22 363	—	—	—	22 363
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	—	—	—	—	—	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	—	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	7	—	—	—	7
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	25	—	—	—	25
70 e	Sonstige Güter	—	—	—	151	—	—	1639	1 790
Summe d. Güter-Durchfuhr		2010	23 598	3718	1 459 125	5139	200	8394	1 502 184
Darunter Floßverkehr:									
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzseichte	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	1610	1 610
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzseichte	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	1610	1 610
Vieh (Stückzahl):									
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—

Güterverzeichnis		Verkehr		Verkehr		Verkehr		Verkehr	
Güterverzeichnis		Verkehr		Verkehr		Verkehr		Verkehr	
1	Alufab. von Hart. Hütte								
2	Baumwolle, rot, a. d. Rhein								
3	Bier								
4	Eis in Hütten, Hütten								
5	Eisen, Löhne, Eisen								
6	Eisenwaren, Eisen								
7	Eisenwaren, Eisen								
8	Eisenwaren, Eisen								
9	Eisenwaren, Eisen								
10	Eisenwaren, Eisen								
11	Eisenwaren, Eisen								
12	Eisenwaren, Eisen								
13	Eisenwaren, Eisen								
14	Eisenwaren, Eisen								
15	Eisenwaren, Eisen								
16	Eisenwaren, Eisen								
17	Eisenwaren, Eisen								
18	Eisenwaren, Eisen								
19	Eisenwaren, Eisen								
20	Eisenwaren, Eisen								
21	Eisenwaren, Eisen								
22	Eisenwaren, Eisen								
23	Eisenwaren, Eisen								
24	Eisenwaren, Eisen								
25	Eisenwaren, Eisen								
26	Eisenwaren, Eisen								
27	Eisenwaren, Eisen								
28	Eisenwaren, Eisen								
29	Eisenwaren, Eisen								
30	Eisenwaren, Eisen								
31	Eisenwaren, Eisen								
32	Eisenwaren, Eisen								
33	Eisenwaren, Eisen								
34	Eisenwaren, Eisen								
35	Eisenwaren, Eisen								
36	Eisenwaren, Eisen								
37	Eisenwaren, Eisen								
38	Eisenwaren, Eisen								
39	Eisenwaren, Eisen								
40	Eisenwaren, Eisen								
41	Eisenwaren, Eisen								
42	Eisenwaren, Eisen								
43	Eisenwaren, Eisen								
44	Eisenwaren, Eisen								
45	Eisenwaren, Eisen								
46	Eisenwaren, Eisen								
47	Eisenwaren, Eisen								
48	Eisenwaren, Eisen								
49	Eisenwaren, Eisen								
50	Eisenwaren, Eisen								

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.¹⁾, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy²⁾, Rheinberg und Wesel

im Jahr 1916.

¹⁾ 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.

²⁾ 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 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . . .	—	—	—	—	—	—	—	264	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	—	10 471	—	—	—	—	—	24	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	—	—	—	1 400	—	—	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement . . .	—	—	—	—	—	—	—	125	—	62
8	Chemikalien und Drogen	—	47	—	1 365	—	—	—	28	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	878	—	—
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	466	—	—
11 b	Luppen von Schweißseisen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	7 927	—	1 259	—	—	—	61 943	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	868	—	—	—	—	—	281	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnsechienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne . . .	—	—	—	—	—	—	—	249	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	—	—	—	67	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	—	—	—	—	182	—	—
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	—	—	—	146	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus . . .	—	—	—	—	—	—	—	944	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	231 917	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	21	—	—	—	520	—	—
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 c	Färberden, Graphit	—	11	—	20	—	—	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	502	—	1 604	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	1 025	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	960	—	3 168	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	106	—	—
24	Fische und Schattiere	—	95	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz	—	3 205	5344	2 107	—	—	—	309	—	—
28 b	Roggen	—	—	1014	287	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	460	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	3 990	349	250	—	213	—	2 985	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	1 078	334	22	—	—	—	399	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell. . . .	—	3 433	—	833	—	—	—	—	—	287
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	1821	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d ₁	unbearb., oder in|hart	—	140	—	295	—	600	—	368	—	—
31 d ₂	Querricht. bearb.|weich	—	—	—	1 397	—	—	—	1 591	—	—
31 e ₁	in Längsr. gesägt,|hart	—	190	—	—	—	—	—	77	—	—
31 e ₂	gespalten usw. |weich	—	7 284	—	4 269	—	91	—	171 752	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	1	—	—	—	—	—	491	—	—
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		—	273 233	7041	18 778	—	2512	213	244 199	—	349

6 Mannheim		7 Ludwigshafen		8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen										
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
	Rhein	Neckar								1
	73		3							2
	2 707		175							3
870	340						88			4
	6						1			5
										6 a
250										6 b
	70 363									7 a
	890									7 b
171	9 532	2	91	6 543	25	23	4	319		8
31	6									9
										10 a
										10 b
	337									10 c
	3									10 d
										10 e
	53						430			10 f
	146				2					11 a
227	146									11 b
90	3 171						288			11 c
847	770		33	15 694				1		12 a
303	8			4 723						12 b
50	473			1 654						13
				46						14
1 518	113		173	117						15
										16
61	2 242			24	1	2			1	17
534	277			4 363						18
93	31	1		6 516						19 a
130	1 410	15		63	67	10		1	2	19 b
1 080	370									20
	5 317			3 664		249 229				21 a
450	7 686	81		41 215	17 708	6 507				21 b
1		4		22 722		1 687				21 c
20	825	3			12	47				21 d
	64	4		5						22 a ₁
				2						22 a ₂
	1 310			80 855		2 468		1442		22 b
										22 c
										22 d
	11									22 e
2	22 312			12 914						22 f
	40									23
	6									24
16	12			89						25
	4									26
	88			19						27
3 369	5 120			286	809					28 a
	1 542			1	240					28 b
	8 987			4 971						28 c
400	9 358			1 224		165				28 d
312	716			92						28 e
500	12 818			2 209		100				28 f
	158	150		30		38				28 g
		45		2						28 h
3	25	1		1				3		28 i
	54	1		16	2					29
	123			48	105	116				30
	554			9 231						31 a
	3 916			292		181		45		31 b
	1 373									31 c
	1 033			199						31 d ₁
	16 380			1 443						31 d ₂
	3 663			1 347						31 e ₁
140	29 961	27		479						31 e ₂
										31 f
	6									31 g
	295									31 h
	6 264									32
	201									33
	5									34
367	2 288	756		10	4	4			91	35
	3							24	23 591	36
12 132	235 690	1090	297	354 093	18 975	261 385	5	1834	4	23 682

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	—	273 233	7041	18 778	—	2512	213	244 199	—	349
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	311	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	2 451	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	4	—	—	—	9	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	723	—	495	—	—	4	8 328	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	6	—	3	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	62	—	2197
50	Rübensirup, Melasse	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—
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	—	12	—	5	—	—	—	36	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	1	—	404
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	—	520	2 762	—	—	—	311	—	3472
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	1 934	—	1 813	—	—	—	713	—	—
60 a	Steinkohlen	—	1 440	2 858	2 852	—	25	626	3 326	—	1220
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	226	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	109	—	169	—	—	—	15	—	86
62	Teer, Pech, Harz	—	2 208	—	1 275	—	—	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	62	—	46	—	—	—	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	265	—	1	—	—	—	205	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter) .	—	291	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	104	—	2	—	—	—	147	—	—
70 b	Farben	—	27	—	—	—	—	—	21	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	2	—	—	—	1 077	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	2 953	—	29	—	—	1	29	—	—
	Summe der Güter-Abfuhr	—	286 501	10 645	28 256	—	2537	844	258 479	—	7728
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Vieh (Stückzahl):										
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		
		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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Bier	—	—	—	—	—	—	1 720	—	41	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	100	—	58	—	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	7	—	12	—	—	—	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 a	Zement	—	49 267	—	—	—	—	59 790	95 575	—	10	—	—	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Chemikalien und Drogen	—	—	3	19	—	—	82	206	3	111	—	—	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	48	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilialpeter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	1 582	—	—	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	302	—	—	—	—	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	4 459	—	—	—	583	—	—	—	—	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	130	728	—	—	—	141	—	4	—	—	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	100	120	—	—	1	111	—	11	—	—	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	35	2	—	—	—	—	
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	7	—	—	24	133	1	40	—	—	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	20	—	—	—	20	11	—	5	—	—	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	—	—	—	187	258	—	1	—	—	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	5	5	—	—	9	248	1	16	—	—	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	1	—	6	—	—	
22 a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	
22 a2	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	1 997	2 614	—	—	—	—	
22 c	Manganerze, Braunstein.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Schaltiere	—	—	—	—	—	—	6	13	—	5	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	1 738	—	3	37	—	—	
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	444	—	—	1 977	10 707	—	—	—	—	
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	
28 d	Gerste	—	—	—	800	—	—	—	856	—	—	—	—	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	89	11	—	—	—	—	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	963	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	45	233	—	—	6	134	—	2	—	—	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	—	—	38	—	35	—	—	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	711	—	—	—	7 349	—	100	—	—	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	8 186	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 d1	Bau- und Nutzholz unbearb., oder in/hart	—	—	—	568	—	—	318	1 634	—	—	10	1 529	
31 d2		Querricht. bearb. /weich	—	—	—	816	—	—	1 640	178 986	—	25	932	19 371
31 e1		in Längsr. gesägt, /hart	—	—	—	19	—	—	5	233	—	—	—	—
31 e2		gespalten usw. /weich	—	—	198	3 947	—	—	20	806	—	11	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	—	—	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	3	57	—	—	—	—	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	168	122	1	13	—	—	
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	
zu übertragen		—	49 267	501	22 025	69 759	303 506	9	556	942	20 900	—	154 617	

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	
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2
5	32	2	10	5	70	—	—	19	12	—	—	70	40	3
—	—	—	—	—	175	—	—	—	21	—	—	5 189	96	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 013	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	953 916	16 330	—	—	6 b
—	—	—	—	—	—	17 353	—	13	—	—	—	3	1	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
4	9	52	167	5	4	—	—	11	4	1 600	—	365	1 315	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	19	41	9
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	45	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	10 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	500	10 e
—	5	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	10 f
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	445	—	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	428	1	11 b
—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 c
—	—	—	1	9	244	—	—	83	37	—	—	1 429	340	12 a
4	—	—	—	1	6	—	—	—	4	—	—	310	12 581	12 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	371	—	15
—	—	—	—	—	2	—	—	—	5	—	—	50	104	16
—	—	—	—	—	3	—	—	—	6	—	—	1 472	7	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	381	4 162	18
17	9	5	3	8	116	—	—	4	30	—	—	2 801	946	19 a
—	—	—	—	—	3	—	—	—	1	—	—	2 729	293	19 b
—	52 732	1141	360 521	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	20
—	—	—	—	1	—	—	640	—	—	495	200	—	37 681	21 a
—	1	—	—	—	9 281	—	—	—	—	—	—	21	11	21 b
—	—	36	477	3	—	—	—	—	—	—	—	106	1 104	21 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	10	1	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 100	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 978	—	—	1 675	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	8	23
—	1	—	—	6	26	—	—	—	—	—	—	113	5	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	25
—	—	—	—	2	5	—	—	—	—	—	—	1	1	26
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	7	3	27
7739	1 253	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 850	8 773	28 a
707	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	—	28 b
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 c
3	505	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 d
—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	541	519	28 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	28 h
—	3	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	9	2	28 i
—	1	2	—	20	4	—	—	13	2	—	—	45	27	29
—	—	—	—	—	13	—	—	5	2	—	—	99	9	30
—	336	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	31 a
—	408	—	—	—	1 038	—	—	—	—	—	198	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	1 999	—	—	—	632	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d
—	128	—	—	1	3	—	—	—	—	—	25	—	794	31 d
—	632	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	454	31 e
—	—	—	—	1	1	—	—	5	15	—	—	18	3 673	31 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 950	3	—	31 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	33	31 h
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
—	1	—	1	16	23	—	—	4	8	—	—	582	8	35
—	23 243	—	10 327	—	—	—	—	—	14	496	494	—	—	36
8479	81 303	1238	371 510	80	11 652	—	17 993	144	182	970 920	23 776	23 696	134 425	

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	—	49 267	501	22 025	69 759	303 506	9	556	942	20 900	—	154 617
37	Kartoffeln	—	—	—	—	1	3	—	2	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	24	21	—	20	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	2	36	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	24	30	36	1	2	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	57	58	—	2	—	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	3	—	1	257	5	22	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	2	7	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	9	7	54	2	10	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	—	4	445	2 691	—	110	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	1	21	—	29	1	13	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	3	25	—	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	4	85	—	2	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	21	5	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	5	24	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	12	33	17	36	18	84	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	16	21	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	301	—	1	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	—	—	22 018	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	15	162	—	9	—	—	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen	—	—	—	—	1 026	10	—	2	—	—	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	73	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	—	—	263	55	3	3	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	24	7	—	43	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	576	3	336	—	15	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	—	230	954	37	497	—	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	3	—	—	2	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	85	90	12	3	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	—	—	—	—	5	125	—	1	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	—	188	81	—	23	—	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	102	25	620	42	192	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	1	110	1	66	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	—	75	908	117	1 632	11	615	—	—	—	—
	Summe der Güter-Abfuhr	—	49 267	692	45 972	72 346	311 259	131	2289	942	20 900	—	154 617
	Darunter Floßverkehr:												
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	1 094	—	—	10	1 529	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	1 640	178 986	—	—	932	19 371	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	409	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	1 640	180 489	—	—	942	20 900	—	—
	Vieh (Stückzahl):												
72	Pferde, Esel, Maultiere . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

17		18		19		20		21		22		23		Nummer
Bingen		Oberlahnstein		Coblenz		Beuel		Bonn		Wesseling		Cöln-Mülheim a. Rh.		
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
8479	81 303	1238	371 510	80	11 652	—	17 993	144	182	970 920	23 775	23 696	134 425	
—	—	—	—	—	3	—	—	—	25	—	—	451	1	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	52	1	40
—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	569	1	41 a
—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	64	413	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	41 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	41 d
2	—	—	—	6	27	—	—	—	—	—	—	517	40	42 a
1	4	—	6	—	121	—	—	7	3	—	—	18	1	42 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	255	42	42 c
—	—	—	—	61	70	—	—	49	21	—	—	7	1	42 d
—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—	198	12	43
1	—	—	5	2	11	—	—	28	3	—	—	—	—	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 866	2 770	45
3	4	62	32	28	784	—	—	—	16	—	—	165	—	46 a
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	10	136	46 b
—	—	4	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	1	—	—	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	93	658	—	—	1	2	—	—	112	23	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	2	—	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	19 625	52 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	555	6	54
—	—	—	—	54	52	—	—	1	2	—	—	57	219	55
4	101	—	—	—	159	—	—	—	1	—	—	187	46	56
—	3	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	16	10	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	2	58
—	—	—	350	—	2 417	—	—	—	—	—	—	—	320	59 a
—	25 626	—	33 663	—	7 599	101	34 624	—	—	—	—	—	148 609	59 b
—	6 665	—	22 028	1	603	—	48 175	—	—	—	496	37	90	59 c
547	1	—	—	—	358	—	—	—	3	24 354	—	328	—	60 a
—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	880	—	—	—	60 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 489	—	—	—	60 c
—	2	5	—	127	107	—	—	—	1	—	—	290	147	61
—	—	—	3	5	1	—	—	—	—	—	—	30	19	62
—	1	1	11	2	10	—	—	—	9	192	—	31	466	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	64 b
194	2 640	1	11	64	999	—	—	13	45	—	—	210	349	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	66
—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	—	—	469	211	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143	—	68 a
—	—	—	—	6	8	—	—	1	—	—	—	1 497	96	68 b
—	1	—	—	382	5	—	—	10	130	—	—	716	340	69
22	5	24	2	101	22	—	—	21	43	—	—	918	265	70 a
—	—	56	61	1	—	—	—	—	4	—	—	884	4 089	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
3	4	—	—	9	22	—	—	—	29	—	—	111	110	70 d
—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	11	—	70 e
7	42	27	3 929	112	545	—	—	75	159	—	—	2 214	416	70 f
9263	116 407	1418	431 619	1146	26 287	101	100 792	361	879	1 001 643	24 335	37 102	312 897	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Grefeld	
		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							6			
3	Bier							1	30		
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.							1	5	499	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe								1		
6 a	Braunkohlen, rohe										
6 b	Braunkohlenbriketts										
7 a	Zement				50						
7 b	Steine, Platten von Zement										
8	Chemikalien und Drogen	17	366	303	694	4 278	545	414	866	11	10
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe							911	99		
10 a	Tierischer Dünger									3 100	
10 b	Thomasmehl							7			
10 c	Chilesalpeter										
10 d	Kalisalze zum Düngen										
10 e	Phosphorsaurer Kalk									900	
10 f	Andere künstl. Düngemittel							2			
11 a	Roheisen aller Art							37	238		
11 b	Luppen von Schweißeisen							455	38		
11 c	Eisen- und Stahlbruch							1			
12 a	Eisen und Stahl in Stäben							339	2 013	83	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen						1 135	81	24 083		
13	Eisenbahnschienen				31				206		
14	Eisenbahnschwellen, eiserne										
15	Eiserne Achsen u. Bandagen							209			
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile		1		33	280		15	131		
17	Eiserne Röhren u. Säulen			6	14			11 031	830		
18	Eisen- und Stahldraht							653	1 540		
19 a	Eisen- und Stahlwaren			41	18		173	572	808		4
19 b	Unedle Met., Waren daraus							54	22		
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies						32 351				
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel						80 619	1	71 292	1	
21 b	Ton, Lehm usw.							17			
21 c	Farberden, Graphit							4	31		1
21 d	Sonstige Erden, Traß							1	2		
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze										
22 a ₂	Zinkerze										
22 b	Kupfererze, Kupferstein										
22 c	Manganerze, Braunstein										
22 d	Schwefelkies	1355	655								
22 e	Andere Erze										
22 f	Schlacken zur Verhüttung	2798	131 706								
23	Farbhölz., Farbholzauszüge							2			
24	Fische und Schalthiere							3	1		
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg							2			
26	Fleisch u. Speck, auch kons.							6			
27	Garne und Twiste							5	1		
28 a	Weizen und Spelz					10 008					4801
28 b	Roggen					2 335		3		4 915	3699
28 c	Hafer					500					
28 d	Gerste										
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.							530			
28 f	Mais (Kukuruz)										
28 g	Malz										
28 h	Lein- und Ölsamen							1		1 230	
28 i	Andere Sämereien							4			
29	Glas und Glaswaren							7	38		
30	Häute, Felle, Leder, Pelz							3	2		
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.										
31 b	Grubenholz										
31 c	Rundholz zu Zellstoff							2 140	1 048		
31 d ₁	Bau- und Nutzholz unbearb., oder in/hart			378		121		28 128	3 245		
31 d ₂		Querricht. bearb. weich		221	54				20	764	
31 e ₁		in Längsr. gesägt, hart					189		774		
31 e ₂		gespalten usw. weich			884			1	1 327		
31 f	Korb- und Floßweiden										
31 g	Brennholz, Reisig, Späne										
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.							3	74		
32	Holzzeugmasse, Strohmasse				350			28			
33	Hopfen							1	3		
34	Jute										
35	Kaffee, Kakao, Tee							143	26	200	
36	Kalk, gebrannter				8			2			
zu übertragen		4170	132 728	949	2136	17 522	115 012	45 824	108 794	11 703	8515

29		30		31		32		33		34		Nummer
Verdingen		Rheinhausen		Duisburg		Homburg ¹⁾		Alsum mit Schwelgern		Walsum		
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	12	134	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	2	5	—	—	—	—	—	—	3
130	—	—	—	82	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	931	72	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
—	—	—	2 350	1 066	1 900	—	—	—	—	—	—	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
278	4	—	—	1 117 ₅	661	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	9
34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	3 ₅	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	17	14 186	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 e
—	—	—	—	2 ₅	—	—	—	—	—	—	—	10 f
—	—	—	—	19 907 ₅	869	—	—	4 251	—	300	1 160	11 a
—	—	—	—	8 264 ₅	1 056	—	—	—	—	—	2	11 b
—	—	—	—	256	260	—	—	—	—	—	—	11 c
—	—	725	3 009	10 277 ₅	35 537	—	—	7 355	21 075	396	7 018	12 a
—	—	—	—	2 407	74 563 ₅	—	—	—	—	307	9 567	12 b
—	—	634	5 533	4 770	3 595	—	—	—	—	224	1 600	13
—	—	—	—	362	234	—	—	—	—	—	138	14
—	—	—	—	10 205	878	—	—	—	—	1592	233	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	118 ₅	248	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	4 002	2 026	—	—	—	—	—	—	18
—	—	—	—	1 079 ₅	797	—	—	1 501	908	—	—	18
17	—	—	—	399 ₅	92 ₅	—	—	—	—	9	—	19 a
1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	19 b
—	—	—	—	157 692	161 677	—	—	—	—	—	—	20
—	—	735	—	—	316 063	1882	2 213	4 303	38 231	—	—	21 a
—	—	—	—	—	42	—	—	—	—	—	—	21 b
—	—	—	—	2 ₅	—	—	—	—	—	—	—	21 c
—	—	—	—	16	725	—	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	—	396	—	—	—	—	—	—	22 a1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	2 148	5 025	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	—	—	510	—	5871	28 447	—	—	—	—	22 f
—	—	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	23
1	—	—	—	426 ₅	2 396	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	191	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
709	—	—	—	17 175	10 213	—	—	—	—	—	—	28 a
899	—	—	—	4 524	1 312	—	—	—	—	—	—	28 b
1467	1063	—	—	811	—	—	—	—	—	—	—	28 c
—	—	—	—	—	44	—	—	—	—	—	—	28 d
—	—	—	—	2 456	1 759	—	—	—	—	—	—	28 e
—	—	—	—	2 266	—	—	—	—	—	—	—	28 f
38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 h
—	—	—	—	1	259	—	—	—	—	—	—	28 i
14	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	129	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	11 132	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	4 558	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	—	—	—	1 461	6 416	—	—	—	—	—	—	31 d1
—	—	—	—	20	1 307	—	—	—	—	—	—	31 d2
—	—	—	—	60	993	—	—	—	—	—	—	31 e1
—	—	—	—	—	22 401	—	—	—	—	—	—	31 e2
—	—	—	—	22	429	—	—	—	—	—	—	31 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 h
—	—	—	—	11 254	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	34
3776	221	—	—	459 ₅	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	1 963	—	—	—	—	—	—	36
7409	1288	1359	11 627	267 012	686 224 ₅	7753	30 660	17 410	60 214	2828	19 763	

¹⁾ 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
	Übertrag	4170	132 728	949	2136	17 522	115 012	45 824	108 794	11 703	8 515
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	17	—	—	150
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	1226	—	—	—	4	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	35	7	—	1
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	39	1	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	1	—	—	—	114	7	26	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	514	—
45	Papier und Pappe	—	—	1207	—	—	—	3 875	2 136	500	16
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	34	4	1	4
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz	385	780	—	—	—	—	1	2	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
54	Schwefelsäure	414	3 595	—	—	—	—	—	—	—	1 900
55	Soda aller Art	—	—	972	1241	100	—	14	1	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	72	21	1	12
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	49	4	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	—	10 434	12	5	—	1
60 a	Steinkohlen	—	—	—	—	122 816	550	6 091	930	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	550	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	3 282	5 107	670	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	48	4	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	1	82	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	82	26	1	—
65	Wein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	13	3	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	7	—	37	41
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	32	725	—	7	5	575	732	29	—	—
70 b	Farben	901	570	—	—	—	—	84	50	—	12
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	1	2	—	—	35	39	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	—	1896	2365	—	—	1 694	452	21	1
	Summe der Güter-Abfuhr	5902	138 398	6252	5751	144 275	131 678	59 595	112 601	12 805	10 658
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	221	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	221	—	—	—	—	—	—	—
	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 ¹⁾		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	
7409	1288	1359	11 627	267 012	686 224	7753	30 660	17 410	60 214	2828	19 763	
—	—	—	—	0 _s	1	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	160	—	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 d
39	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	42 a
4	—	—	—	24	527 _s	—	—	—	—	—	—	42 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 c
—	—	—	—	325 _s	456	—	—	—	—	—	—	42 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
114	—	—	—	148	36	—	—	—	—	—	—	44
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
64	292	—	—	188 _s	383	—	—	—	—	—	—	46 a
—	—	—	—	588	—	—	—	—	—	—	—	46 b
—	—	—	—	364	10 411	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	1 150	1 919	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	50
61	—	—	—	4	0 _s	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 a
—	—	—	—	—	65 674	—	—	—	—	—	—	52 b
6	10	—	—	—	586	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	194	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	11	128	—	—	—	—	—	—	56
28	12	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	410	334 _s	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	59 a
—	—	—	—	2 101	275	—	—	—	—	—	—	59 b
—	—	—	—	—	354 701	—	—	—	—	—	—	59 c
2	—	—	—	—	3 333	—	—	—	—	—	—	60 a
—	—	—	—	3 566 864	964 647	583 241	320 635	451 575	185 370	594 153	197 442	60 b
—	—	—	—	30 602	35 990	—	—	—	—	—	—	60 c
—	—	—	—	799 083	124 677	125 472	38 239	6 597	—	—	—	61
2	1	—	—	410 _s	439	—	—	—	—	—	—	62
1	4	—	—	851	—	—	—	790	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	750	—	—	—	—	—	—	64 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	2 _s	11	—	—	—	—	—	—	66
5	4	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	—	1 436	30 _s	—	—	—	—	—	—	68 a
—	—	—	—	9 132	12 089	—	—	—	—	—	—	68 b
20 120	586	—	—	1 306	—	—	—	—	—	—	—	69
—	—	—	—	89 _s	153	—	—	—	—	—	—	70 a
8	—	—	—	205	17 _s	—	—	—	—	—	—	70 b
108	2	—	—	775	3 963	—	—	—	—	—	—	70 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
5	5	—	—	9 _s	3 _s	—	—	—	—	—	—	70 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71
52	8	—	—	1 251	1 765	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
28 050	2212	1359	12 037	4 684 668	2 269 191	716 466	389 534	476 372	245 584	596 981	217 250	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

¹⁾ Mit Zeche Rheinpreußen und Essenberger 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	28	3	31
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	2	—	2	24	382	406
3	Bier	—	—	—	—	—	—	3	104	4 755	4 859
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	4	6 775	1 326	8 101
5	Borke, Loh, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	5	938	10 776	11 714
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	6 a	16 013	—	16 013
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	6 b	954 166	16 330	970 4 6
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	7 a	60 859	238 282	299 141
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7 b	—	1 077	1 077
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	15	54	8	7 251	24 492	31 743
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	9	962	147	1 109
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	10 a	3 228	878	4 106
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	10 b	11	—	11
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	10 c	—	337	337
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	10 d	19	14 190	14 209
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	10 e	2 484	501	2 985
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10 f	4	793	797
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	11 a	24 943	3 294	28 237
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	11 b	9 374	10 362	19 736
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	11 c	347	200 719	201 066
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	—	—	—	6	12 a	21 708	87 766	109 474
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	1	12 b	3 413	126 674	130 087
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	13	5 678	13 092	18 770
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	362	418	780
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	15	14 068	1 590	15 658
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	2	—	16	629	3 119	3 748
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	—	—	10	17	17 080	7 738	24 818
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	—	1	18	3 708	13 956	17 664
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	8	—	19 a	4 120	4 009	8 130
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	6	19 b	3 908	1 655	5 563
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	20	158 833	1 097 461	1 256 294
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	145	7723	—	—	2211	105 467	21 a	27 465	717 072	744 537
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	77	—	21 b	120	33 746	33 866
21 c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	—	15	21 c	201	2 800	3 001
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	21 d	31	805	836
22 a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	22 a1	—	400	400
22 a2	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	22 a2	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	22 b	1 997	90 795	92 792
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	22 c	—	10	10
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	22 d	3 503	66 305	69 808
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	22 e	—	11	11
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	22 f	9 181	204 160	213 341
23	Farbhölz., Farbholzanszüge	—	—	—	—	—	—	23	39	154	193
24	Fische und Schaliere	—	—	—	—	9	—	24	566	2 548	3 114
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	25	233	104	337
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	26	1 750	47	1 797
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	27	13	130	143
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	28 a	52 980	47 218	100 198
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	310	28 b	14 738	7 151	21 889
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	28 c	2 778	15 486	18 264
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	28 d	965	20 177	21 142
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	28 e	4 262	4 600	8 862
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	28 f	2 766	16 090	18 856
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	28 g	188	262	450
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	28 h	1 322	3	1 325
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	3	28 i	19	325	344
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	10	5	29	190	565	755
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	—	30	341	390	731
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	272	31 a	—	34 288	34 288
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	31 b	—	12 457	12 457
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	31 c	2 140	10 607	12 747
31 d1	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder inhart	—	614	—	—	—	—	31 d1	30 416	19 272	49 688
31 d2	Querricht. bearb. weich	—	—	—	—	—	—	31 d2	3 578	222 340	225 918
31 e1	in Längsr. gesägt, hart	—	82	—	—	—	103	31 e1	68	8 756	8 824
31 e2	gespalten usw. weich	—	—	—	—	—	1	31 e2	411	246 910	247 321
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	3	31 f	28	2 379	2 407
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	31 g	—	8	8
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	31 h	3	80	83
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	32	11 621	6 660	18 281
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	33	4	261	265
34	Jute	—	—	—	—	—	—	34	13	10	23
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	35	6 476	3 308	9 784
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	36	498	214 286	214 784
zu übertragen		145	8419	—	—	2338	106 253		1 501 947	3 899 099	5 401 046

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	145	8 419	—	—	2338	106 253		1 501 947	3 899 099	5 401 046
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	37	453	37	490
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	38	45	—	45
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	39	—	5	5
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	40	65	47	112
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	41 a	1 123	611	1 734
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	41 b	3 005	378	3 383
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	41 c	1	23	24
41 d	Anderer Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	41 d	1 677	8 311	9 988
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	4	—	42 a	882	888	1 770
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	42 b	18	3	21
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	42 c	1 124	4 966	6 090
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	14	—	42 d	33	13	46
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	—	—	1	1	43	728	762	1 490
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	—	—	—	—	—	—	44	535	—	535
45	Papier und Pappe	—	—	—	—	—	121	45	8 912	51 726	60 638
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	1	46 a	802	7 675	8 477
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	—	46 b	398	32 873	33 271
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	—	—	—	—	—	—	47	1 150	2 112	3 262
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	—	51	51
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	49	28	2 259	2 287
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	12	1	50	324	1 078	1 402
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	51	—	1	1
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	52 a	14	442 341	442 355
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	52 b	393	22 637	23 030
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	53	279	239	518
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	54	1 163	21 216	22 379
55	Soda aller Art	—	—	100	1380	—	66	55	3 209	23 645	26 854
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	56	370	1 074	1 444
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	57	428	1 066	1 494
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	58	5	86	91
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	59 a	2 105	8 405	10 510
59 b	Pflastersteine aller Art	—	—	—	—	—	—	59 b	621	750 367	750 988
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	184	—	59 c	282	114 700	114 982
60 a	Steinkohlen	83 145	17 730	—	—	—	45	60 a	5 461 375	1 735 873	7 197 248
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	60 b	32 315	44 569	76 884
60 c	Steinkohlenkoks	69 550	3 270	—	—	—	—	60 c	1 010 734	172 270	1 183 004
61	Tabak, roh, Tabakrippen	205	1	—	—	2	—	61	3 826	6 077	9 903
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	3	62	1 803	3 714	5 517
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	63	47	2 922	2 969
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	64 a	—	750	750
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	64 b	1	—	1
65	Wein	—	—	—	—	—	2	65	964	7 424	8 388
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	66	10	22	32
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	1	67	2 122	296	2 418
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	68 a	9 906	12 089	21 995
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	2	68 b	24 085	1 394	25 479
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	—	—	—	69	1 204	1 056	2 260
70 a	Umschließungen, gebraucht	1	—	—	—	2	7	70 a	2 262	3 424	5 686
70 b	Farben	—	—	—	—	20	9	70 b	3 042	12 332	15 374
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	2	1	70 c	327	2 717	3 045
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	70 d	16	196	212
70 e	Sonstige Güter	1	—	—	—	26	2	70 e	7 889	23 415	31 304
Summe der Güter-Abfuhr		153 047	29 420	100	1380	2605	106 515		8 094 051	7 429 237	15 523 288
Darunter Floßverkehr:											
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—		10	2 887	2 897
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—		2 793	218 156	220 949
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—		—	447	447
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—		—	—	—
Summe des Floßholzes									2 803	221 490	224 293
Vieh (Stückzahl):											
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	—	—	—

IV^b.

Übersicht

der

Abfuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen
nach dem deutschen Rhein hin

im Jahr 1916

nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle in Emmerich und der
Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Abfuhr	Abfuhr in Tonnas in den überseeischen Häfen																		Gesamt- Abfuhr	
	Belgische Häfen	Niederländische Häfen	andere																	
100																				100
200																				200
300																				300
400																				400
500																				500
600																				600
700																				700
800																				800
900																				900
1000																				1000

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.	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	1 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 _s
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	4 388	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 388
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	10 860	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 860
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	4 397	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 397
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	2 916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 916
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalialze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	38 494 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 494 _s
10 f	Andere künstl. Düngemittel	1 646 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 646 _s
11 a	Roheisen aller Art	2 451 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 451 _s
11 b	Luppen von Schweißisen	1 026 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 026 _s
11 c	Eisen- und Stahlbruch	12 569	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 569
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	1 411 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 411 _s
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	45 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45 _s
13	Eisenbahnschienen	639 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	639 _s
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	25 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 _s
18	Eisen- und Stahl Draht	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
19 a	Eisen- und Stahlwaren	264 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	264 _s
19 b	Unedle Met., Waren daraus	99 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99 _s
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	198 835	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198 835
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	10 893 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 893 _s
21 b	Ton, Lehm usw.	777 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	777 _s
21 c	Farberden, Graphit.	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
21 d	Sonstige Erden, Traß	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	9 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 _s
22 a ₂	Zinkerze	8 730	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 730
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	7 791 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 791 _s
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
24	Fische und Schalthiere	24 153 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 153 _s
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	5 953	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 953
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	580
27	Garne und Twiste	513	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	513
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	15 383 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 383 _s
28 f	Mais (Kukuruz)	202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	202
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	1 597	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 597
28 i	Andere Sämereien	1 062	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 062
29	Glas und Glaswaren	85 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85 _s
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	486	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	486
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d ₁	Bau- und Nutzholz | unbearb., oder in/hart	740	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	740
31 d ₂	| Querricht. bearb. | weich	702	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	702
31 e ₁	| in Längsricht. gesägt, | hart	241 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	241 _s
31 e ₂	| gespalten usw. | weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	1 207	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 207
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	248	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	248
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	154	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	21 545 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 545 _s
36	Kalk, gebrannter	13 519	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 519
zu übertragen		396 792	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	396 792

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt- Abfuhr in den nieder- ländischen u. belgischen Häfen (B. Sp. 3-18) 19	Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)							Gesamt- Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Sp. 19 u. 29) 30			
			Deutsche Häfen						Eng- lische Häfen		Russische und andere Häfen	Zusammen (Sp. 26-28) 29	
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen					Zusammen (Sp. 20-25) 26
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Übertrag	396 792											396 792
37	Kartoffeln	6 226.											6 226.
38	Knochen	4											4
39	Knochenkohle	58.											58.
40	Lumpen	712.											712.
41 a	Weizenmehl												
41 b	Roggenmehl												
41 c	Kleie												
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	235											235
42 a	Obst und Beeren	7 095.											7 095.
42 b	Weintrauben												
42 c	Küchengewächse, Gemüse	21 524.											21 524.
42 d	Pflanzen	532											532
43	Öle, Fette, Tran und Talg	2 678.											2 678.
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	1 337											1 337
45	Papier und Pappe	3 581											3 581
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	1											1
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	987.											987.
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	4 770											4 770
48	Röhren von Ton u. Zement												
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	8 537											8 537
50	Rübensirup, Melasse	1 013											1 013
51	Salpetersäure, Salzsäure												
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	192.											192.
52 b	Bitter- und Glaubersalz												
53	Schiefer u. Schieferwaren												
54	Schwefelsäure												
55	Soda aller Art												
56	Weingeist, Branntw., Essig	611.											611.
57	Stärke, Traubenzucker	38 050.											38 050.
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet												
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	1 121.											1 121.
59 b	Pflastersteine aller Art	549											549
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	749.											749.
60 a	Steinkohlen	944 052											944 052
60 b	Steinkohlenbriketts	87 627.											87 627.
60 c	Steinkohlenkoks	47 640.											47 640.
61	Tabak, roh, Tabakrippen	46 915.											46 915.
62	Teer, Pech, Harz	2 318.											2 318.
63	Tonw., Porzellan, Steingut	25											25
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	13 495											13 495
64 b	Holzkohlen												
65	Wein	399											399
66	Wolle	17											17
67	Zink, Zinkbrocken	3 105.											3 105.
68 a	Zucker, roh	18 144.											18 144.
68 b	Verbrauchszucker	8 925											8 925
69	Stückgüter (Sammelgüter)	40											40
70 a	Umschließungen, gebraucht	5 426.											5 426.
70 b	Farben	672											672
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	234.											234.
70 d	Heu und Stroh	2 704.											2 704.
70 e	Sonstige Güter	12 699											12 699
	Summe der Güter-Abfuhr	1 691 801.											1 691 801.
	Darunter Floßverkehr:												
	Harte Stämme												
	Harte Schnittware												
	Harte Brennholzscheite												
	Weiche Stämme												
	Weiche Schnittware												
	Weiche Brennholzscheite												
	Summe des Floßholzes												
	Vieh (Stückzahl):												
72	Pferde, Esel, Maultiere												
73	Rindvieh (auch Kälber)												
74	Schafe (auch Lämmer)												
75	Schweine (auch Ferkel)												
76	Geflügel u. sonstiges Vieh												

Nummer	Güterverzeichnis	Abfuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen														
		Niederländische Häfen														
		Nijn- wegen	Tiel	Zalt- bosmeel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andere nieder- ländische Häfen	Zusammen (Spalte 3-16)
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	—	—	56	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143	1 310	—	1 453	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	60	
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 447	—	—	2 447	
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 026	—	—	1 026	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 675	2 304	3 339	9 318	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	16	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107	—	—	107	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	6	—	20	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	19	—	26	
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156	20	1	177	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132 182	—	3 728	135 910	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	740	—	740	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	635	—	635	
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
24	Fische und Schalthiere	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 632	510	4 071	24 226	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 878	71	137	6 108	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	63	—	—	4	—	—	5	—	—	—	336	—	75	483	
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	456	46	—	502	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 d ₁	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 d ₂	Querricht. bearb. | weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74	—	351	425	
31 e ₁	in Längs. gesägt, | hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	11	—	151	
31 e ₂	gespalten usw. | weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	470	472	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	690	698	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	12	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	48	52	
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	Kalk, gebrannter	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	zu übertragen	138	—	—	4	110	147	—	50	—	—	185 044	25 695	13 234	224 422	

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
—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	1
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3
4 319	4 319	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 319	4
10 914	10 914	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 914	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
2 819	4 272	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 272	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
3 488	3 548	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 548	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
36 909	36 909	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 909	10 e
1 150	1 152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 152	10 f
—	2 447	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 447	11 a
—	1 026	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 026	11 b
2 311	11 629	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 629	11 c
928	944	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	944	12 a
42	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	12 b
865	972	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	972	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
305	305	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	305	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
28	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	17
3	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	18
4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	18 a
94	271	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	271	19 a
10	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	19 b
52 731	188 641	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	188 641	20
11 537	11 537	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 537	21 a
777	777	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	777	21 b
302	306	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	306	21 c
8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
8 729	8 729	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 729	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	740	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	740	22 c
4 410	5 045	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 045	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
353	353	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	353	22 f
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	23
—	24 226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 226	24
8	6 116	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 116	25
—	483	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	483	26
—	502	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	502	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 d
397	13 910	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 910	28 e
202	202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	202	28 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
82	1 491	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 491	28 h
1	1 179	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 179	28 i
23	1 570	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 570	29
—	498	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	498	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
70	495	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	495	31 d
135	286	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	286	31 d
213	263	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263	31 e
30	502	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	502	31 e
7	705	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	705	31 f
—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	31 g
22	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74	31 h
1	153	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	153	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
54	20 985	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 985	35
15 115	15 120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 120	36
159 396	383 818	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	383 818	

Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen														Zusammen (Spalte 3-16)
		Mijn- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Am- heim	Wage- ningen	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andere nieder- ländische Häfen	
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
	Übertrag	138	—	—	4	110	147	—	50	—	—	—	185 044	25 695	13 234	224 422
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	6 205	6 235
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	108	—	—	138
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	10
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	207	8	—	—	215
42 a	Obst und Beeren	16	—	—	—	—	35	—	—	—	—	4 727	2 295	—	—	7 073
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	12 632	4 255	4 781	—	21 674
42 d	Pflanzen	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	513	12	—	—	527
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 225	207	—	—	2 432
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 000	73	—	—	1 073
45	Papier und Pappe	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	3 003	622	—	—	3 675
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	505	397	—	902
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 000	3 033	—	—	4 033
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	33
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	444	121	—	—	574
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 170	17 582	—	—	37 752
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 611	—	1 611
59 b	Pflastersteine aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	126	—	—	—	126
60 a	Steinkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	707	—	—	—	707
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen	18	—	—	—	—	102	—	—	—	—	12 893	34 405	10	—	47 428
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143	95	2 020	—	2 258
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	14
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 079	—	11 790	—	12 869
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	318	99	—	—	419
66	Wolle	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	4
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 929	13 157	—	—	21 086
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 500	1 994	—	—	4 494
69	Stückgüter (Sammelgüter). . . .	1	—	—	—	—	14	—	—	—	—	104	12	—	—	131
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	31	—	—	—	—	61	—	—	—	—	2 487	726	15	—	3 320
70 b	Farben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	19	—	—	86
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	1	31	—	—	1407	—	—	45	—	—	101	2 200	3 885	—	7 670
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	326	—	—	326
70 e	Sonstige Güter	98	—	—	13	—	48	—	—	—	—	5 912	1 819	1 273	—	9 163
	Summe der Güter-Abfuhr	327	31	—	17	1517	475	—	95	—	—	265 446	109 370	45 221	—	422 499
	Darunter Floßverkehr:															
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Vieh (Stückzahl):															
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
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
159 396	383 818	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	383 818	
—	6 235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 235	37
186	186	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	186	38
227	365	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	365	39
812	822	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	822	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
23	238	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	238	41 d
18	7 091	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 091	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
184	21 858	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 858	42 c
—	527	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	527	42 d
377	2 809	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 809	43
305	1 378	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 378	44
15	3 690	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 690	45
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	46 a
10	912	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	912	46 b
737	4 770	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 770	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
200	214	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	214	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
2	576	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	576	56
260	38 012	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 012	57
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	58
—	1 611	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 611	59 a
465	465	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	465	59 b
687	813	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	813	59 c
914 531	915 238	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	915 238	60 a
87 619	87 619	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87 619	60 b
46 350	46 350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 350	60 c
15	47 443	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47 443	61
58	2 316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 316	62
8	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	63
—	12 869	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 869	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
1	420	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	420	65
7	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	66
3 152	3 154	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 154	67
—	21 086	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 086	68 a
—	4 494	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 494	68 b
1	132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132	69
750	4 070	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 070	70 a
578	664	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	664	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
3	7 673	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 673	70 d
—	326	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	326	70 e
10 102	19 265	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 265	70 e
1 227 079	1 649 578	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 649 578	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Table with multiple columns and rows, containing statistical data. The table is oriented horizontally but the text is rotated 90 degrees clockwise. The header includes 'Güterverzeichnis' and 'Durchfuhr in Tonnagen nach dem Rhein hin'. The rows contain numerical data and category names.

IV^c.

Übersicht

der

Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den Nebenflüssen

und zwar von

dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim), dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim), der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls) und dem Spoy-Kanal (Keeken)

im Jahr 1916.

Der Verkehr von dem Spoy-Kanal nach dem Rhein hin wird seit 1912 nicht mehr angeschrieben.

Nummer	Güterverzeichnis	Durchfuhr in Tonnen nach dem Rhein hin							Gesamt- Durchfuhr nach dem Rhein hin
		Ill-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	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.	—	—	—	—	—	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. . .	200	100	—	977	—	—	1 277	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	
7 a	Zement	—	—	—	34 329	—	1933	36 262	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	
8	Chemikalien und Drogen . . .	—	—	—	5 740	—	—	5 740	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	87	—	—	87	
11 b	Luppen von Schweißeisen . . .	—	—	—	—	—	—	—	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	4 242	—	—	4 242	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	25	—	—	25	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	20	—	—	20	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	180	—	—	180	
18	Eisen- und Stahlraht	—	—	—	—	—	—	—	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	250	—	—	250	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	64 849	—	—	64 849	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	—	—	—	100 440	—	—	100 440	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	521	—	—	521	
21 c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	—	—	—	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	357	357	
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . .	—	—	—	—	—	—	—	
22 a	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	8 605	—	—	8 605	
22 c	Manganerze, Braunstein.	—	—	—	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	78 854	—	—	78 854	
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	726	199	—	925	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	46 422	—	—	46 422	
28 b	Roggen	—	—	—	1 772	—	—	1 772	
28 c	Hafer	—	—	—	6 262	—	—	6 262	
28 d	Gerste	—	—	—	11 479	—	—	11 479	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	3 488	—	—	3 488	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	3 017	—	—	3 017	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	3	—	—	3	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	56	—	—	56	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	7 663	—	—	7 663	
31 b	Grubenholz	—	470	—	90 069	—	—	90 539	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	13 639	—	—	13 639	
31 d	Bau- und Nutzholz unbearb., oder in/hart	—	—	—	5 914	—	375	6 289	
31 d	Querricht. bearb. |weich	—	5040	—	10 213	—	—	15 253	
31 e	in Längsr. gesägt, |hart	—	—	—	7 584	—	—	7 584	
31 e	gespalten usw. |weich	—	485	—	41 101	—	—	41 586	
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	198	—	—	198	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	510	—	—	510	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	2 557	—	—	2 557	
36	Kalk, gebrannter.	—	—	—	16 431	144	—	16 575	
	zu übertragen	200	6095	—	568 223	343	2665	577 526	

Nummer	Güterverzeichnis	Durchfuhr in Tonnen nach dem Rhein hin						Gesamt- Durchfuhr nach dem Rhein hin	
		Ill-Rhein- Kanal	Neckar	Franke- 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 Keecken
	Übertrag	200	6 095	—	568 223	343	2665	—	577 526
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	250	—	—	—	250
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	40	—	—	—	40
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	75	—	75
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	16	—	—	—	16
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	—	223	—	—	—	223
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	23	—	—	—	23
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	225	—	—	—	225
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	452	—	—	—	452
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	1 000	—	—	—	—	—	1 000
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	2 893	—	5 924	—	—	—	8 817
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	900	—	—	—	900
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	26	—	—	—	26
57	Stärke, Trauben- u. Rohrzucker	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	105	—	—	—	105
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	3 167	—	1 670	—	—	—	4 837
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	14 283	—	—	—	14 283
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	10 529	32 510	—	31 611	3050	—	—	77 700
60 a	Steinkohlen	2 178	—	—	4 133	—	—	—	6 311
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	320	—	—	—	320
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	669	—	—	—	669
63	Tonw., Porzellan, Steingut . .	—	—	—	93	—	—	—	93
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	—	—	6887	—	6 887
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	272	—	—	—	272
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	2 680	—	—	—	2 680
69	Stückgüter (Sammelgüter) . .	—	—	—	35 433	—	—	—	35 433
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	—	—	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	110	—	—	—	110
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	162	—	—	—	162
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	1 023	—	391	—	—	—	1 414
	Summe d. Güter-Durchfuhr	12 907	46 688	—	668 234	3393	9627	—	740 849
	Darunter Floßverkehr:								
	Harte Stämme	—	—	—	1 504	—	—	—	1 504
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	5 040	—	214 224	—	—	—	219 264
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	5 040	—	215 728	—	—	—	220 768
	Vieh (Stückzahl):								
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

V a.		Übersicht		der		Schiffe	
<p>Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1916 in den deutschen Rheinhäfen</p> <p>Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Cöln-Mülheim a. Rh.¹⁾, Neuß, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg und Wesel</p> <p>angekommen sind.</p>							
				<p>Flöße</p>			

¹⁾ 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
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	49	—	49	43	2	45
Davon unbeladen	1	—	1	—	2	2
Tragfähigkeit in Tonnen	28 678	—	28 678	25 543	1 263	26 806
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	5 047	—	5 047	5 606	—	5 606
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	937 ¹⁾	—	937 ¹⁾	789	75	864
Davon unbeladen	156	—	156	2	59	61
Tragfähigkeit in Tonnen	1 116 461	—	1 116 461	1 005 883	57 679	1 063 562
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	675 740	—	675 740	730 420	5 787	736 207
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe						
	986 ¹⁾	—	986 ¹⁾	832	77	909
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	680 787	—	680 787	736 026	5 787	741 813
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	182	—	182	145	32	177
Bayerische	72	—	72	33	8	41
Elsaß-Lothringische	9	—	9	—	7	7
Hessische	24	—	24	14	1	15
Preußische	562	—	562	591	26	617
Württembergische	—	—	—	1	—	1
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	849	—	849	784	74	858
Niederländische	137	—	137	48	3	51
Belgische	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	—	—
Flöße.						
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	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Hierunter 2 Kanalschiffe (1 leeres und 1 beladenes) mit 624 t Tragfähigkeit, die im Rheinverkehr in Straßburg angekommen

Lauterburg			Karlsruhe			Speyer		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
130	—	—	81	43	124	10	—	10
—	—	—	1	5	6	—	—	—
—	—	—	46 777	25 816	72 593	5 225	—	5 225
—	—	—	14 524	3	14 527	502	—	502
329	3	332	1 341	224	1 565	97	133	230
3	1	4	64	46	110	9	8	17
408 037	1 444	409 481	1 358 651	73 064	1 431 715	28 214	13 257	41 471
243 913	66	243 979	1 086 818	16 351	1 103 169	12 892	7 642	20 534
329	3	332	1 422	267	1 689	107	133	240
243 913	66	243 979	1 101 342	16 354	1 117 696	13 394	7 642	21 036
25	2	27	396	52	448	11	2	13
26	—	26	81	153	234	78	127	205
1	1	2	1	—	1	—	—	—
15	—	15	64	4	68	2	—	2
214	—	214	803	50	853	—	—	—
1	—	1	2	—	2	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	16	2	18
282	3	285	1 347	259	1 606	107	133	240
47	—	47	73	8	81	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2	—	2	—	—	—

sind, aber im Kanalverkehr nach den Kanälen abgingen.

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen	Mannheim			Ludwigshafen		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.	Rhein	Rhein und Neckar				
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	609	30	639	546	35	581
Davon unbeladen	1	—	1	10	—	10
Tragfähigkeit in Tonnen	293 696	17 531	311 227	257 483	19 595	277 078
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	61 553	314	61 867	8 732	212	8 944
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	4 815	2 156	6 971	1 982	682	2 664
Davon unbeladen	12	40	52	450	99	549
Tragfähigkeit in Tonnen	5 332 115	500 100	5 832 215	2 148 628	241 593	2 390 221
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	3 932 552	290 695	4 223 247	1 189 770	99 450	1 289 220
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe	5 424	2 186	7 610	2 528	717	3 245
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen	3 994 105	291 009	4 285 114	1 198 502	99 662	1 298 164
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	1 017	1 460	2 477	514	137	651
Bayerische	248	107	355	146	424	570
Elsaß-Lothringische	8	—	8	—	—	—
Hessische	195	500	695	72	10	82
Preußische	3 246	68	3 314	1 306	84	1 390
Württembergische	6	44	50	7	—	7
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	112	28	140
Deutsche im ganzen	4 720	2 179	6 899	2 157	683	2 840
Niederländische	700	7	707	369	34	403
Belgische	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	4	—	4	2	—	2
Flöße.	Rhein zu Berg	Neckar zu Tal	zusammen			
Anzahl	9	136	145	—		
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz	4 734	29 862	34 596	—	—	—
Stämme	—	7	7	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	4 734	29 869	34 603	—	—	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen	—	—	—	—	—	—

Worms			Gernsheim			Gustavsburg		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
305	193	498	51	60	111	141	52	193
—	—	—	5	9	14	—	3	3
169 504	107 951	277 455	25 696	29 258	54 954	95 492	40 186	135 678
—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 690	117	3 807	253	9	262	11 481	—	11 481
—	—	—	—	—	—	—	—	—
473	290	763	137	109	246	887	88	975
—	248	248	—	2	2	—	72	72
248 277	250 578	498 855	43 786	18 515	62 301	828 081	61 441	889 522
—	—	—	—	—	—	—	—	—
209 251	14 004	223 255	42 062	15 747	57 809	714 609	1 638	716 247
—	—	—	—	—	—	—	—	—
778	483	1 261	188	169	357	1 028	140	1 168
—	—	—	—	—	—	—	—	—
212 941	14 121	227 062	42 315	15 756	58 071	726 090	1 638	727 728
—	—	—	—	—	—	—	—	—
111	123	234	10	3	13	16	16	32
66	54	120	5	—	5	67	7	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—
204	27	231	99	106	205	15	30	45
205	130	335	39	14	53	826	19	845
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	72	144	32	46	78	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
658	406	1 064	185	169	354	924	72	996
120	77	197	3	—	3	103	68	171
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	—	1
1			—			9		
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	60	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	60	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1			—			9		
60			—			1 915		
—			—			—		

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Mainz			Biebrich			Schierstein		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.									
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):									
Personenschiffe	—	—	—	303	78	381	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:									
Im ganzen	397	335	732	195	158	353	—	—	—
Davon unbeladen	1	42	43	8	73	81	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	222 551	182 973	405 524	126 996	108 183	235 179	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	11 537	2 468	14 005	3 219	299	3 518	—	—	—
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):									
Im ganzen	543	954	1 497	19	87	106	3	12	15
Davon unbeladen	35	295	330	—	1	1	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	381 572	408 910	790 482	12 814	17 416	30 230	1 602	2 452	4 054
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	311 829	184 399	496 228	10 570	12 284	22 854	597	2 206	2 803
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe									
	940	1 289	2 229	517	323	840	3	12	15
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen									
	323 366	186 867	510 233	13 789	12 583	26 372	597	2 206	2 803
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:									
Badische	85	103	188	37	32	69	—	—	—
Bayerische	36	79	115	—	—	—	—	—	—
Elsaß-Lothringische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische	218	688	906	—	84	84	1	12	13
Preußische	478	273	751	331	150	481	2	—	2
Württembergische	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundes- staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	817	1 144	1 961	368	266	634	3	12	15
Niederländische	123	145	268	149	57	206	—	—	—
Belgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Flöße.									
Anzahl	1 049	—	—	—	—	—	61	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz	—	—	—	—	—	—	—	789	—
Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	2 104	—	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weiches Holz	—	—	—	—	—	—	—	26 254	—
Stämme	—	193 864	—	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	60	—	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	196 028	—	—	—	—	—	27 043	—
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
—	—	—	156	140	296	339	360	699	1 014	1 049	2 063
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
188	250	438	61	107	168	213	236	449	363	636	999
96 803	137 193	233 996	35 936	63 330	99 266	128 795	142 241	271 036	213 460	385 213	598 673
1 484	1 369	2 853	444	453	897	5 941	4 290	10 231	16 606	44 820	61 426
80	159	239	16	582	598	16	158	174	264	1 066	1 330
3	105	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 606	157 117	200 723	8 581	102 378	110 959	10 640	45 666	56 306	153 042	447 130	600 172
30 501	12 627	43 128	3 711	102 101	105 812	8 475	34 162	42 637	110 056	237 656	347 712
268	409	677	233	829	1 062	568	754	1 322	1 641	2 751	4 392
31 985	13 996	45 981	4 155	102 554	106 709	14 416	38 452	52 868	126 662	282 476	409 138
41	55	96	14	26	40	43	44	87	60	360	420
6	5	11	—	—	—	2	1	3	2	115	117
7	14	21	—	—	—	—	—	—	—	1	1
156	195	351	114	711	825	345	556	901	1 327	1 963	3 290
—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
210	270	480	128	737	865	390	601	991	1 393	2 473	3 866
58	139	197	105	92	197	178	153	331	248	278	526
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	36	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3 792	—	—	—	—	—	—	—	—	13 067	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 130	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3 792	—	—	—	—	—	—	—	—	14 197	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Neuß			Düsseldorf		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	244	275	519
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	1	20	21	370	458	828
Davon unbeladen	1	8	9	171	52	223
Tragfähigkeit in Tonnen	632	12 311	12 943	223 743	277 649	501 392
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	—	1 304	1 304	5 847	21 618	27 465
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	203	301	504	262	1 018	1 280
Davon unbeladen	157	110	267	163	71	234
Tragfähigkeit in Tonnen	208 291	221 887	430 178	228 683	468 096	696 779
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	23 569	73 712	97 281	47 423	200 067	247 490
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe						
	204	321	525	876	1 751	2 627
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	23 569	75 016	98 585	53 270	221 685	274 955
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	21	111	132	122	342	464
Bayerische	26	49	75	17	103	120
Elsaß-Lothringische	—	—	—	—	—	—
Hessische	9	22	31	9	26	35
Preußische	108	127	235	474	1 029	1 503
Württembergische	2	—	2	2	2	4
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	1	—	1
Reichsdeutsche	—	—	—	—	1	1
Deutsche im ganzen	166	309	475	625	1 503	2 128
Niederländische	38	12	50	250	248	498
Belgische	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	1	—	1
Flöße.						
Anzahl	1	—	—	42	—	43
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz		851	—	—	21 648	—
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	5	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	851	—	—	21 653	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen	—	—	—	—	—	—

Uerdingen			Duisburg			Wesel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
110	262	372	132	237	369	107	263	370
—	—	—	—	—	—	—	—	—
135	43	178	278	316	594	32	211	243
115	16	131	117	117	234	19	12	31
79 698	27 318	107 016	174 608	202 474	377 082	19 390	127 226	146 616
1 673	1 143	2 816	21 552	10 796	32 348	307	1 998	2 305
93	98	191	7 748	9 394	17 142	195	499	694
9	41	50	5 203	4 061	9 264	43	29	72
45 821	56 173	101 994	4 644 762	6 956 489	11 601 251	142 940	245 567	388 507
27 979	14 273	42 252	1 372 997	1 995 034	3 368 031	65 283	199 642	264 925
338	403	741	8 158	9 947	18 105	334	973	1 307
29 652	15 416	45 068	1 394 549	2 005 830	3 400 379	65 590	201 640	267 230
53	26	79	493	891	1 384	2	17	19
7	56	63	181	426	607	6	9	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3	3	32	302	334	—	1	1
198	181	379	2 746	7 832	10 578	234	753	987
—	—	—	5	4	9	—	—	—
1	1	2	170	4	174	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
259	267	526	3 627	9 459	13 086	242	780	1022
78	136	214	4 418	476	4 894	92	193	285
1	—	1	69	7	76	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	44	5	49	—	—	—
9	—	—	102	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 682	—	—	26 986	—	—	1 218	—
—	—	—	—	33	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 682	—	—	27 019	—	—	1 218	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

Spoy-Kanal	Mosel	Lahn	Main	Frankenthaler Kanal	Neckar	III-Rhein-Kanal	Nach Nebenflüssen gehend, sind Schiffe und Flöße von dem Rhein her durchgegangen bei
<p>V^b.</p> <p>VI^b.</p> <h1 style="text-align: center;">Übersicht</h1> <p style="text-align: center;">der</p> <h2 style="text-align: center;">Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1916, von dem Rhein her kommend,</h2> <p style="text-align: center;">nach</p> <p>dem III-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim), dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim), der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls) und dem Spoy-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)</p> <p style="text-align: center;">durchgegangen sind.</p>							<p style="text-align: center;">Schiffe.</p> <p>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</p> <p>Leinwandschiffe</p> <p>Handschiffe</p> <p>Land-Räder-Schiffe</p> <p>Leinwandschiffe</p> <p>Leinwand</p> <p>Leinwand</p> <p>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schiffschlepper):</p> <p>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe</p> <p>IV. Gesamtgewicht der durchgegangenen und Güter in Tonnen</p> <p style="text-align: center;">Flöße.</p> <p>Flöße</p>
1 810	1 810	1 810	1 810	1 810	1 810	1 810	1 810

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
Schiffe.							
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):							
Personenschiffe				4	—	—	—
Schlepper				2 138	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe				1	—	—	—
Güterschiffe:							
Im ganzen	—	—	—	173	—	—	—
Davon unbeladen	—	—	—	7	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	99 547	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	29 866	—	—	—
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):							
Im ganzen	78	133	32	3 185	62	62	82
Davon unbeladen	71	—	—	485	35	61	—
Tragfähigkeit in Tonnen	15 895	29 303	3718	1 862 635	8766	9532	17 311
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	2 010	23 598	3718	1 429 259	5139	200	6 784
III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe							
	78	133	32	5 501	62	62	82
IV. Gesamtgewicht der durchgegan- genen Güter in Tonnen							
	2 010	23 598	3718	1 459 125	5139	200	6 784
Flöße.							
Anzahl	—	—	—	—	—	—	4
Bestand der Flöße in Tonnen:							
hartes Holz	Stämme . . .	—	—	—	—	—	—
		Schnittware . . .	—	—	—	—	—
			Scheite . . .	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme . . .	—	—	—	—	—	1 610
		Schnittware . . .	—	—	—	—	—
			Scheite . . .	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen							
	—	—	—	—	—	—	1 610
Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen							
	—	—	—	—	—	—	—

VI a. Übersicht

der

Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1916 in den deutschen Rheinhäfen

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Cöln-Mülheim a. Rh.¹⁾, Neuß, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg und Wesel

abgegangen sind.

¹⁾ 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
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	—	50	50	—	48	48
Davon unbeladen	—	2	2	—	8	8
Tragfähigkeit in Tonnen	—	29 435	29 435	—	28 199	28 199
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	1 200	1 200	—	1 559	1 559
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	—	927 ¹⁾	927 ¹⁾	30	833	863
Davon unbeladen	—	571	571	9	743	752
Tragfähigkeit in Tonnen	—	1 097 878	1 097 878	24 157	1 039 463	1 063 620
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	285 301	285 301	10 645	26 697	37 342
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe						
	—	977 ²⁾	977 ²⁾	30	881	911
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen						
	—	286 501	286 501	10 645	28 256	38 901
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	176	176	9	169	178
Bayerische	—	70	70	7	34	41
Elsaß-Lothringische	—	12	12	6	—	6
Hessische	—	26	26	—	15	15
Preußische	—	558	558	8	610	618
Württembergische	—	—	—	—	1	1
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	—	842	842	30	829	859
Niederländische	—	133	133	—	52	52
Belgische	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	2	2	—	—	—
Flöße.						
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						
	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Hierunter 11 Kanalschiffe mit 3361 t Tragfähigkeit, die auf den Kanälen Güter nach Straßburg gebracht haben und dann
²⁾ Davon 101 Schiffe, die in Lauterburg geleichtert haben und nach Straßburg weitergefahren sind.

Lauterburg			Karlsruhe			Speyer		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
182	—	182	36	83	119	8	2	10
—	—	—	—	3	3	8	1	9
177	—	177	20 427	49 735	70 162	4 206	1 019	5 225
574	—	574	4	7 745	7 749	—	86	86
103 ⁹	239	342 ⁹	198	1 373	1 571	134	98	232
2	234	236	164	929	1 093	122	47	169
140 883	282 043	422 926	58 200	1 378 131	1 436 331	20 560	23 597	44 157
—	2 537	2 537	840	250 734	251 574	—	7 642	7 642
103 ⁹	239	342 ⁹	234	1 456	1 690	142	100	242
—	2 537	2 537	844	258 479	259 323	—	7 728	7 728
11	16	27	44	414	458	7	7	14
15	13	28	149	80	229	127	80	207
1	2	3	—	1	1	—	—	—
6	9	15	—	62	62	—	2	2
62	158	220	37	815	852	—	—	—
—	2	2	—	2	2	—	2	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	8	9	17
95	200	295	230	1 374	1 604	142	100	242
8	39	47	4	80	84	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	2	2	—	—	—

leer zu Tal nach dem Usterrhein gingen.

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Mannheim			Ludwigshafen		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.	Rhein und Neckar	Rhein				
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	77	600	677	17	564	581
Davon unbeladen	—	5	5	—	4	4
Tragfähigkeit in Tonnen	44 222	289 443	333 665	9 464	267 710	277 174
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	5 408	58 996	64 404	161	24 314	24 475
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	2 527	4 921	7 448	680	1 970	2 650
Davon unbeladen	1 847	3 749	5 596	553	1 042	1 595
Tragfähigkeit in Tonnen	1 283 421	5 208 561	6 491 982	295 291	2 078 869	2 374 160
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	38 756	715 832	754 588	3 113	465 503	468 616
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe	2 604	5 521	8 125	697	2 534	3 231
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen	44 164	774 828	818 992	3 274	489 817	493 091
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	1 452	1 394	2 846	96	549	645
Bayerische	146	199	345	427	143	570
Elsaß-Lothringische	1	7	8	—	—	—
Hessische	438	184	622	14	69	83
Preußische	436	3 062	3 498	131	1 251	1 382
Württembergische	37	8	45	4	3	7
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	13	128	141
Deutsche im ganzen	2 510	4 854	7 364	685	2 143	2 828
Niederländische	94	662	756	12	390	402
Belgische	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—
Andero	—	5	5	—	1	1
Flöße.	Rhein zu Tal					
Flöße.						
Anzahl	44					
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz {		264				
Stämme		—				
Schnittware		—				
Scheite		—				
weiches Holz {		19 799				
Stämme		—				
Schnittware		38				
Scheite		—				
Zusammen an Floßbestand in Tonnen		20 101				
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen		—				

Worms			Gernsheim			Gustavsburg		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
274	216	490	49	59	108	140	53	193
159 871	109 069	269 540	24 855	28 742	53 597	94 718	41 058	135 776
1 338	2 552	3 890	6	360	366	422	3 639	4 061
180	596	776	109	137	246	41	925	966
31	344	375	109	134	243	6	815	821
63 580	437 435	501 015	17 553	44 733	62 286	21 138	867 641	888 779
20 090	262 646	282 736	—	1 488	1 488	270	42 333	42 603
454	812	1 266	158	196	354	181	978	1 159
21 428	265 198	286 626	6	1 848	1 854	692	45 972	46 664
148	88	236	4	7	11	6	26	32
53	70	123	1	4	5	18	47	65
13	215	228	105	99	204	9	34	43
66	274	340	16	39	55	62	785	847
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	79	149	30	46	76	—	—	—
350	726	1 076	156	195	351	95	892	987
104	86	190	2	1	3	86	85	171
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	1

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Mainz			Biebrich			Schierstein		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.									
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):									
Personenschiffe	—	—	—	84	287	371	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:									
Im ganzen	402	335	737	143	133	276	—	—	—
Davon unbeladen	28	3	31	121	40	161	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	219 329	182 721	402 050	97 080	90 295	187 375	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	2 912	13 532	16 444	131	2 189	2 320	—	—	—
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schlepplähne):									
Im ganzen	789	652	1 441	84	19	103	12	3	15
Davon unbeladen	615	438	1 053	84	18	102	12	3	15
Tragfähigkeit in Tonnen	293 025	452 795	745 820	15 723	12 722	28 445	2452	1602	4054
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	67 794	117 238	185 032	—	100	100	—	—	—
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe									
	1 191	987	2 178	311	439	750	12	3	15
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen									
	70 706	130 770	201 476	131	2 289	2 420	—	—	—
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:									
Badische	94	93	187	18	19	37	—	—	—
Bayerische	90	25	115	—	—	—	—	—	—
Elsaß-Lothringische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische	629	236	865	83	1	84	12	1	13
Preußische	256	502	758	161	269	430	—	2	2
Württembergische	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	1 069	857	1 926	262	289	551	12	3	15
Niederländische	122	130	252	49	150	199	—	—	—
Belgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Flöße.									
Anzahl	209	—	—	—	—	—	42	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz			1 094						1 539
Stämme			—						—
Schnittware			—						—
Scheite			—						20 303
weiches Holz			180 626						—
Stämme			409						—
Schnittware			—						—
Scheite			—						—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen			182 129						21 842
Abgegangene 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
—	—	—	108	156	264	310	319	629	1 044	979	2 023
187	253	440	67	86	153	43	125	168	438	424	862
1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96 008	139 302	235 310	39 098	58 129	97 227	24 336	84 180	108 516	249 129	255 626	504 755
253	6 098	6 351	277	1 858	2 135	1 120	4 438	5 558	24 249	16 104	40 353
60	180	240	1	380	381	4	38	42	63	395	458
22	59	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 627	168 417	200 044	1 141	431 197	432 338	501	24 191	24 692	35 375	375 235	410 610
9 010	110 309	119 319	1 141	429 761	430 902	26	21 849	21 875	12 853	296 793	309 646
247	433	680	176	622	798	357	482	839	1 545	1 798	3 343
9 263	116 407	125 670	1 418	431 619	433 037	1 146	26 287	27 433	37 102	312 897	349 999
49	46	95	28	66	94	10	16	26	138	95	233
3	8	11	—	28	28	—	—	—	2	10	12
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
11	12	23	—	2	2	—	—	—	—	19	19
125	225	350	94	325	419	277	288	565	1 263	1 322	2 585
—	1	1	—	1	1	—	1	1	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3
—	1	1	—	—	—	—	—	—	2	1	3
188	293	481	122	423	545	287	305	592	1 407	1 449	2 856
59	140	199	54	198	252	70	177	247	138	349	487
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
									<p style="text-align: center;">Fische</p>		
									<p style="text-align: center;">Fische</p>		
									<p style="text-align: center;">Fische</p>		
									<p style="text-align: center;">Fische</p>		
									<p style="text-align: center;">Fische</p>		
									<p style="text-align: center;">Fische</p>		

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Neuß			Düsseldorf		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	258	254	512
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	1	19	20	370	454	824
Davon unbeladen	—	12	12	103	254	357
Tragfähigkeit in Tonnen	622	11 779	12 401	220 752	277 755	498 507
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	248	880	1 128	15 302	8 171	23 473
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	236	262	498	169	498	667
Davon unbeladen	14	153	167	96	377	473
Tragfähigkeit in Tonnen	177 818	242 207	420 025	137 233	340 471	477 704
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	144 027	130 798	274 825	44 293	104 430	148 723
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe						
	237	281	518	797	1 206	2 003
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen						
	144 275	131 078	275 953	59 595	112 601	172 196
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	78	51	129	154	235	389
Bayerische	22	54	76	10	89	99
Elsaß-Lothringische	—	—	—	—	—	—
Hessische	19	13	32	9	21	30
Preußische	105	120	225	436	566	1 002
Württembergische	—	2	2	—	4	4
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	3	3
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	224	240	464	609	918	1 527
Niederländische	5	41	46	188	286	474
Belgische	—	—	—	—	2	2
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	—	—
Flöße.						
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						

Uerdingen			Duisburg			Wesel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
240	149	389	121	48	169	140	67	207
—	—	—	—	—	—	—	—	—
134	43	177	371	211	582	32	211	243
18	28	46	187	103	290	10	179	189
78 321	27 625	105 946	228 719	142 520	371 239	19 416	127 234	146 650
8 164	1 149	9 313	20 768	13 226	33 994	133	318	451
62	135	197	9 245	7 783	17 028	477	211	688
15	133	148	4 141	3 836	7 977	472	142	614
33 937	71 657	105 594	6 931 119	4 408 966	11 340 085	209 676	186 914	396 590
19 886	1 063	20 949	4 663 900	2 255 965	6 919 865	2 472	106 197	108 669
436	327	763	9 737	8 042	17 779	649	489	1 138
28 050	2 212	30 262	4 684 668	2 269 191	6 953 859	2 605	106 515	109 120
56	23	79	902	417	1 319	4	16	20
40	25	65	367	221	588	2	11	13
—	1	1	—	—	—	—	—	—
1	1	2	277	57	334	1	—	1
223	200	423	7 484	2 801	10 285	560	330	890
—	—	—	7	2	9	—	—	—
1	1	2	21	114	135	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—
321	251	572	9 058	3 612	12 670	568	357	925
115	75	190	663	4 324	4 987	81	132	213
—	1	1	9	66	75	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	7	40	47	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

III-Rhein-Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Spoey-Kanal
<p>VI^b.</p> <p>VII.</p> <p>Übersicht</p> <p>der</p> <p>Nachweisung</p> <p>Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1916, nach dem Rhein hin gehend,</p> <p>von</p> <p>dem III-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim), dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim), der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls) und dem Spoey-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)</p> <p>durchgegangen sind.</p>						
<p>Schiffe.</p> <p>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</p> <p>Personenschiffe Schleppschiffe Taufschiffe Güterschiffe In ganzen Ladung</p> <p>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppschiffe):</p> <p>In ganzen</p> <p>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe</p> <p>IV. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonn.</p>						
<p>Flöße.</p> <p>Zahl</p> <p>Inhalt der Flöße in Tonn.</p> <p>Stämme Stämme Stämme Stämme Stämme Stämme Stämme Stämme</p> <p>V. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonn.</p>						
<p>Der Verkehr von dem Spoey-Kanal nach dem Rhein hin wird seit 1912 nicht mehr angeschrieben.</p>						

Von Nebenflüssen kommend, sind Schiffe und Flöße nach dem Rhein hin 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
Schiffe.							
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):							
Personenschiffe	—	—	—	5	—	—	—
Schlepper	—	—	—	2 116	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	1	—	—	—
Güterschiffe:							
Im ganzen	—	—	—	181	—	—	—
Davon unbeladen	—	—	—	13	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	105 070	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	27 819	—	—	—
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):							
Im ganzen	76	251	32	3 215	61	73	—
Davon unbeladen	3	—	32	1 592	33	4	—
Tragfähigkeit in Tonnen	15 232	46 606	3718	1 895 130	8596	12 279	—
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	12 907	41 648	—	640 415	3393	9 627	—
III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe							
	76	251	32	5 518	61	73	—
IV. Gesamtgewicht der durchgegan- genen Güter in Tonnen							
	12 907	41 648	—	668 234	3393	9 627	—
Flöße.							
Anzahl	—	23	—	1139	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:							
hartes Holz	Stämme	—	—	1 504	—	—	—
	Schnittware	—	—	—	—	—	—
	Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme	—	5 040	214 224	—	—	—
	Schnittware	—	—	—	—	—	—
	Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen							
	—	5 040	—	215 728	—	—	—
Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen							
	—	—	—	—	—	—	—

VII.

Nachweisung

1. der Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe) und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne), des Gewichts ihrer Ladungen sowie ihrer Heimatsstaaten (Flaggen);

2. der Flöße, welche im Jahr 1916

bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.

Monat	Schiffe mit eigener Triebkraft		Schiffe ohne eigene Triebkraft		Gesamtgewicht der Ladungen in Tausend Tonne	Gesamtgewicht der Flöße in Tausend Tonne
	Anzahl	Gewicht in Tausend Tonne	Anzahl	Gewicht in Tausend Tonne		
Januar	11	1288	10	100	1388	120
Februar	10	1100	9	80	1190	110
März	11	1200	10	90	1300	120
April	12	1300	11	100	1410	130
Mai	13	1400	12	110	1510	140
Juni	14	1500	13	120	1620	150
Juli	15	1600	14	130	1730	160
August	16	1700	15	140	1840	170
September	17	1800	16	150	1950	180
Oktober	18	1900	17	160	2060	190
November	19	2000	18	170	2170	200
Dezember	20	2100	19	180	2280	210
Gesamt	196	22800	187	1700	24500	2100

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	Anzahl		Zusammen Trag- fähigkeit	
				Anzahl			im ganzen	davon unbeladen		
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	im ganzen	davon unbeladen	t	im ganzen	davon unbeladen	t		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
a) Zu										
Januar	22	—	—	37	—	25 982	12 168	809	565	543 328
Februar	22	—	—	48	1	35 263	19 392	1 015	834	635 307
März	24	—	—	36	1	26 489	10 108	1 162	951	780 997
April	22	—	—	46	1	33 030	12 159	921	725	671 933
Mai	26	—	—	40	2	31 822	10 550	1 268	1 088	855 965
Juni	22	—	—	42	1	32 768	12 478	1 254	1 058	827 421
Juli	21	—	—	43	—	24 314	14 351	1 159	975	726 294
August	23	—	—	33	2	26 753	8 718	1 331	1 138	809 141
September	19	—	—	27	—	23 162	7 711	1 016	810	700 911
Oktober	21	—	—	24	1	20 721	5 112	872	708	634 826
November	14	—	—	24	—	19 084	7 841	732	591	571 814
Dezember	13	—	—	18	—	14 761	6 142	810	689	662 217
Zusammen a	249	—	—	418	9	314 149	126 730	12 349	10 132	8 420 154
b) Zu										
Januar	26	—	—	42	4	25 563	12 690	824	15	653 723
Februar	24	—	—	43	1	28 040	12 791	897	15	663 397
März	24	—	—	45	1	27 328	13 307	1 056	11	752 504
April	23	—	—	34	1	20 796	9 546	933	6	680 892
Mai	23	—	—	38	—	23 780	8 706	1 282	10	944 963
Juni	21	—	—	36	1	23 122	7 934	1 146	12	823 051
Juli	21	—	—	48	7	32 504	13 564	1 266	21	805 045
August	23	—	—	40	1	25 950	10 098	1 293	13	832 781
September	21	—	—	29	5	18 416	7 107	1 257	7	820 257
Oktober	21	—	—	27	1	18 199	9 535	956	53	706 797
November	19	—	—	23	1	14 823	8 363	754	32	573 428
Dezember	14	—	—	25	—	15 346	6 122	683	10	529 316
Zusammen b	260	—	—	430	23	273 867	119 763	12 347	205	8 786 154
Hierzu a	249	—	—	418	9	314 149	126 730	12 349	10 132	8 420 154
Gesamtzahl A	509	—	—	848	32	588 016	246 493	24 696	10 337	17 206 308

¹⁾ Verkehr mit überseeischen Häfen hat im Jahr 1916 nicht stattgefunden.

und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne).

Preußischen Zollstelle in Emmerich.

belgischen und überseeischen¹⁾ 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.

174 916	868	187 084	264	597	6	—	1	Januar	
107 582	1 085	126 974	283	798	4	—	—	Februar	
141 691	1 222	151 799	374	842	4	—	2	März	
143 785	989	155 944	272	708	6	—	3	April	
117 237	1 334	127 787	314	1016	3	—	1	Mai	
136 217	1 318	148 695	310	1004	1	—	3	Juni	
124 998	1 223	139 349	246	975	1	—	1	Juli	
140 367	1 387	149 085	285	1095	1	—	6	August	
161 827	1 062	169 538	255	805	1	—	1	September	
120 971	917	126 083	275	637	4	—	1	Oktober	
104 076	770	111 917	241	527	1	—	1	November	
91 405	841	97 547	285	547	7	—	2	Dezember	
1 565 072	13 016	1 691 802	3404	9551	39	—	22	Zusammen a	

Tal.

616 450	892	629 140	314	562	11	—	5	Januar	
625 476	964	638 267	307	647	8	—	2	Februar	
715 183	1 125	728 490	322	791	7	—	5	März	
648 384	990	657 930	272	710	5	—	3	April	
899 634	1 343	908 340	386	943	8	—	6	Mai	
787 578	1 203	795 512	343	846	8	—	6	Juni	
764 515	1 335	778 079	220	1 102	9	—	4	Juli	
794 583	1 356	804 681	305	1 035	8	—	8	August	
779 891	1 307	786 998	328	968	8	—	3	September	
643 761	1 004	653 296	275	711	11	—	7	Oktober	
530 688	796	539 051	261	522	10	—	3	November	
490 541	722	496 663	214	499	6	—	3	Dezember	
8 296 684	13 037	8 416 447	3547	9 336	99	—	55	Zusammen b	
1 565 072	13 016	1 691 802	3404	9 551	39	—	22	Hierzu a	
9 861 756	26 053	10 108 249	6951	18 887	138	—	77	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-			
	Per- sonen- schiffe	Schlep- per	Tau- (Ketten- Schiffe	Güterschiffe		Auf Schiffen mit eigener Triebkraft durch- gegangene Güter	Anzahl		Zusammen Trag- fähigkeit	
				Anzahl	Zusammen		im ganzen	davon unbeladen		Zusammen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
a) Zu										
Januar	24	—	—	43	2	22 908	12 318	888	636	629 416
Februar	22	—	—	46	2	28 339	19 076	912	753	687 342
März	25	—	—	37	3	21 324	10 302	1 130	910	805 088
April	23	—	—	52	5	30 515	12 097	920	725	687 026
Mai	26	—	—	42	4	25 843	10 208	1 248	1066	868 721
Juni	20	—	—	40	1	25 256	12 854	1 257	1037	876 232
Juli	22	—	—	48	3	28 601	11 659	1 131	942	704 152
August	23	—	—	37	2	21 408	9 169	1 315	1104	833 581
September	20	—	—	33	2	19 183	8 696	994	779	692 089
Oktober	20	—	—	22	—	13 802	5 084	868	682	640 684
November	16	—	—	27	1	16 133	8 066	741	576	545 316
Dezember	15	—	—	18	1	10 086	5 985	803	626	681 940
Zusammen a	256	—	—	445	26	263 398	125 514	12 207	9836	8 651 587
b) Zu										
Januar	26	—	—	36	3	21 093	9 527	829	13	669 471
Februar	22	—	—	44	1	26 964	10 524	895	8	651 549
März	24	—	—	44	1	26 447	10 901	1 066	10	747 406
April	23	—	—	35	14	20 861	7 749	930	3	676 899
Mai	23	—	—	45	4	28 762	8 842	1 252	4	910 088
Juni	20	—	—	36	2	23 117	7 220	1 128	6	812 743
Juli	22	—	—	48	3	30 633	9 651	1 313	18	815 064
August	22	—	—	47	4	28 148	10 978	1 270	9	814 078
September	24	—	—	35	5	22 463	6 717	1 280	7	847 162
Oktober	21	—	—	26	2	16 038	7 436	922	12	689 066
November	15	—	—	21	1	12 600	5 642	699	12	542 886
Dezember	14	—	—	29	1	16 877	6 558	713	16	535 499
Zusammen b	256	—	—	446	41	274 003	101 745	12 297	118	8 711 911
Hierzu a	256	—	—	445	26	263 398	125 514	12 207	9836	8 651 587
Gesamtzahl B	512	—	—	891	67	537 401	227 259	24 504	9954	17 363 498

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		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Berg.									
162 434	955	174 752	287	638	27	—	3	Januar	
105 570	980	124 646	261	687	28	—	4	Februar	
140 259	1 192	150 561	340	819	27	—	6	März	
146 468	995	158 565	263	705	25	—	2	April	
114 511	1 316	124 719	310	978	24	—	4	Mai	
136 460	1 317	149 314	318	973	21	—	5	Juni	
128 811	1 201	140 470	229	944	24	—	4	Juli	
145 095	1 375	154 264	278	1065	25	—	7	August	
157 567	1 047	166 263	259	761	22	—	5	September	
109 738	910	114 822	294	593	18	—	5	Oktober	
93 708	784	101 774	240	523	20	—	1	November	
83 443	836	89 428	256	549	27	—	4	Dezember	
1 524 064	12 908	1 649 578	3335	9235	288	—	50	Zusammen a	
Tal.									
621 926	891	631 453	300	554	32	—	5	Januar	
627 398	961	637 922	279	648	32	—	2	Februar	
714 160	1 134	725 061	304	794	31	—	5	März	
653 854	988	661 603	270	696	20	—	2	April	
885 552	1 320	894 394	352	937	24	—	7	Mai	
771 943	1 184	779 163	300	854	24	—	6	Juni	
784 720	1 383	794 371	254	1096	26	—	7	Juli	
798 749	1 339	809 727	291	1015	26	—	7	August	
794 469	1 339	801 186	334	980	21	—	4	September	
648 918	969	656 354	276	665	21	—	7	Oktober	
516 774	735	522 416	238	475	19	—	3	November	
519 009	756	525 567	221	513	18	—	4	Dezember	
8 337 472	12 999	8 439 217	3419	9227	294	—	59	Zusammen b	
1 524 064	12 908	1 649 578	3335	9235	288	—	50	Hierzu a	
9 861 536	25 907	10 088 795	6754	18462	582	—	109	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		
a) Zu Berg.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Zu Tal.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	5	—	—	—	4 813	574	—	5 387	—	
April	11	1293	—	—	9 943	—	—	11 236	—	
Mai	5	231	—	—	5 766	—	—	5 997	—	
Juni	3	—	—	—	2 899	—	—	2 899	—	
Juli	6	472	—	—	5 337	12	—	5 821	—	
August	7	—	—	—	8 361	—	—	8 361	—	
September	7	438	—	—	6 388	10	—	6 836	—	
Oktober	4	—	—	—	3 415	—	—	3 415	—	
November	2	733	—	—	2 038	366	—	3 137	—	
Dezember	3	43	—	—	972	1	—	1 016	—	
Zusammen b	53	3210	—	—	49 932	963	—	54 105	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	53	3210	—	—	49 932	963	—	54 105	—	

B. Nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Monat	Anzahl der durchgegangenen Flöße	Bestand der Flöße						Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes	Durchgegangene bei- geladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnitt- ware	Scheite	Stämme	Schnitt- ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Zu Berg.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Zu Tal.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	5	—	—	—	5 364	28	—	5 392	—	
April	12	515	—	—	11 324	72	—	11 911	—	
Mai	6	1033	—	—	6 517	49	—	7 599	—	
Juni	3	—	—	—	2 873	15	—	2 888	—	
Juli	5	120	—	—	4 126	25	—	4 271	—	
August	8	352	—	—	9 071	50	—	9 473	—	
September	7	438	—	—	6 407	36	—	6 881	—	
Oktober	5	—	—	—	3 864	21	—	3 885	—	
November	2	140	—	—	2 988	8	—	3 136	—	
Dezember	3	108	—	—	938	11	—	1 057	—	
Zusammen b	56	2706	—	—	53 472	315	—	56 493	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	56	2706	—	—	53 472	315	—	56 493	—	

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, Lohe (Gerberlohe), Gerbhölzer, Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge (Gerbstoffextrakte).
- 6a. Braunkohlen, rohe.
- 6b. Braunkohlenbriketts, auch Naßpreßsteine und Braunkohlenkoks.
- 7a. Zement.
- 7b. Steine, Platten und Fliesen von Zement.
8. Chemikalien und Drogen (mit Ausnahme von Phosphorsäure, Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure und der Farben).
9. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe und Dachfilz (Asphaltfilz).
- 10a. Tierischer Dünger.
- 10b. Thomasmehl (gemahlene Thomasschlacken).
- 10c. Chilesalpeter.
- 10d. Kalisalze zum Düngen.
- 10e. Phosphorsaurer Kalk, natürlicher, auch aufgeschlossen (Superphosphat).
- 10f. Andere künstliche Düngemittel.
- 11a. Roheisen aller Art.
- 11b. Luppen von Schweißisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billetts).
- 11c. Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und alter Stahl, alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radteile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weißblechabfälle).
- 12a. Eisen und Stahl in Stäben (gewalzt, geschmiedet oder gezogen), auch geformt (fassoniert) — ausgenommen Draht und die nachstehend besonders genannten Walzwerkserzeugnisse in Stabform (z. B. Eisenbahnschienen) —, ferner Bandeisen, z. B. Achs-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-, Winkel-, Zaineisen oder -stahl; Hufstäbe, Brücken- und andere Bauteile (Konstruktionsteile) aus gewalzten Platten und Stäben; Form-(Fasson-)Stücke, grobe, Roststäbe.
- 12b. Platten und Bleche aus Eisen oder Eisenlegierungen, geschmiedet oder gewalzt, roh oder weiter bearbeitet, auch verzinkt (Weißblech).
13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen und Weichenteile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.
14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).
15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Räderteile, Bremsklötze, sämtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.
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. Eiserne 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, Alsruererde, Talkerde, Walkerde.
 - 22a₁. Bleierze (Bleiglanz usw.), Kobalterze, Nickelerze.
 - 22a₂. Zinkerze (Blende, Galmei).
 - 22b. Kupfererze, Kupferstein, auch Abbrände von Kupfererzen.
 - 22c. Manganerze, Braunstein.
 - 22d. Schwefelkies.
 - 22e. Andere Erze.
 - 22f. Zur Verhüttung bestimmte Schlacken.
 23. Farbhölzer in Blöcken und Stücken, auch Farbholzauszüge (Farbholzextrakte) und Quercitron.
 24. Fische und Schalthiere.
 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).
 - 31d₁. 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.
 - 31d₂. —; weich.
 - 31e₁. 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, Holzpflasterdötze; Faßholz (Faßdauben und Faßbodenteile), auch hierfür erkennbar vorgearbeitetes Holz; Naben, Felgen, Speichen, Späne aller Art außer Brennspänen: hart.
 - 31e₂. —; weich.
 - 31f. Korb- und Floßweiden, ungeschält oder geschält, auch gefärbt usw., Reisetäbe, ungeschält und geschält, Faschinen.
 - 31g. Brennholz, Reisig, 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.
- 46a. Erdöl (Petroleum) und andere Mineralöle sowie Mineralölrückstände, Braunkohlenteeröl.
- 46b. 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.
- 52a. Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz).
- 52b. 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, Serpentinsteine, 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.
- 59a. Gebrannte Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachziegel, Pfannen (Dachsteine), Tonsteine, Lehmsteine, Schamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Boden-(Trottoir-)Platten aus Tonmasse, unverpackt.
- 59b. Pflastersteine aller Art, mit Ausnahme derjenigen aus Ton (59a), sonstige zum Wegebau bestimmte Steine.
- 59c. Bau-, Bruch- und Werksteine, roh oder bloß behauen; Platten aus Stein (mit Ausnahme von Alabaster, Marmor, Serpentinsteine), 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.
- 60a. Steinkohlen.
- 60b. Steinkohlenbriketts.
- 60c. 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.
- 64a. Torf, Torfstreu, Torfkohlen (Torfkoks).
- 64b. Holzkohlen, auch gepulvert, Holzkohlenbriketts.
65. Wein.
66. Wolle aller Art.
67. Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech), Zinkbrocken.
- 68a. Zucker, roh.
- 68b. Verbrauchszucker (raffinierter Zucker).
69. Stückgüter (Sammelgüter)¹⁾.
- 70a. Umschließungen, gebrauchte, als: leere Fässer, Kisten, Körbe, Säcke.
- 70b. Farben (mit Ausnahme der Farberden und der Auszüge aus Farbhölzern).
- 70c. Gehobelte Kanthölzer, fertige Holzwaren, Möbel und Möbelteile.
- 70d. Heu und Stroh.
- 70e. 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.

¹⁾ 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 1915.

- Seite 33. Lfd. Nr. 17 muß heißen: Frankfurt a. M. a) Westhafen 9 29 12 50 4,28
b) Osthafen 9 78 12 99 13,00
- „ 38. 1. Elsaß-Lothringen 1915, Spalte 2, Segelschiffen muß heißen: **3 Notpatente** statt —
- „ 40. Wiederholung bei Elsaß-Lothringen 1915, Spalte 2, Segelschiffen muß heißen: **3** statt —
Summe 1915 Segelschiffen muß heißen: **451** statt 448
Gesamtsumme muß heißen: **521** statt 518
- „ 41. Schiffsuntersuchungen, 1. Segelschiffe, zusammen 1915 Tragfähigkeit t (hinterste Spalte) muß heißen: **104 486** statt 105 486 t
- „ 85. 31. Duisburg. Die Angaben müssen nach Beilage IIa heißen:
- | | zu Berg | zu Tal | zusammen | Gesamtverkehr |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 1915 | 1 162 614 | 1 812 833 | 2 975 447 | 10 937 047 |
| Mithin 1915 { mehr | — | 119 717 | — | — |
| { weniger | 2 974 346 | — | 2 854 629 | 10 248 628 |
- „ 108. Ziffer 4. Schiffsverkehr. Zus. Maximiliansau in Querspalte 6 „Zusammen Schleppkähne und Segelschiffe“ muß heißen: **6188** statt 6118
- „ 166. Absatz 4, Zeile 1 muß heißen: **7. Juni** statt 9. Juni
- „ 171. Speyer, Spalte Floßmarke ist **Schlußstrich und Summe 7** zu streichen
- „ 172. Bingen, „**Floßfahrt:**“ ist zu streichen.
- „ 173. Bingen, Spalte Floßmarke ist **Schlußstrich und Summe —** zu streichen
- „ 279. Berichtigung Seite 165 gehört zum Jahresbericht 1916 und ist zu streichen.

