

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

1919

[urn:nbn:de:bsz:31-255504](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255504)

# JAHRES-BERICHT

DER

ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

## RHEIN-SCHIFFFAHRT

1919.



Selbstverlag der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.  
Zu beziehen beim Sekretariat der Zentral-Kommission in Straßburg. Preis 15 Frcs.  
1921.



ak



# JAHRES-BERICHT

DER

## ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

ZH 1024, 1919

## RHEIN-SCHIFFFAHRT

1919.



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

# Inhalts-Verzeichnis

	Seite
<b>I. Verhältnisse des Fahrwassers</b> . . . . .	1—24
A. Wasserstände . . . . .	1
B. Zustand des Fahrwassers . . . . .	6
C. Strombauten . . . . .	16
D. Brücken . . . . .	24
<b>II. Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt</b> . . . . .	25—49
A. Häfen (Bau- und Betriebsanlagen) . . . . .	25
Anhang: Übersicht über die Benutzung der Sicherheitshäfen . . . . .	35
B. Lotsen- und Wahrschauerstationen . . . . .	36
C. Schiffferschulen . . . . .	37
D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis . . . . .	39
E. Anlagen zur Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe . . . . .	40
<b>III. Schifffahrts- und Floß-Polizei</b> . . . . .	50—68
A. Rheinschiffer-Patente . . . . .	50
B. Schiffseichungen . . . . .	53
C. Schiffs- und Floß-Untersuchungen . . . . .	54
D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1919 . . . . .	55
E. Dienstbuchrevisionen . . . . .	58
F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel . . . . .	61
G. Erlaß und Abänderung der schifffahrts- und floßpolizeilichen Vorschriften, der Hafens- polizei- und Gebührenordnungen sowie der Fähr- und Brückenordnungen . . . . .	62
Anhang: Verzeichnis der in den Rheinufestaaten zurzeit bestehenden Rhein- schiffahrtsgerichte . . . . .	66
<b>IV. Güterverkehr</b> . . . . .	69—114
A. Im allgemeinen . . . . .	69
B. Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen . . . . .	74
C. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) . . . . .	106
<b>V. Schiffsverkehr</b> . . . . .	115—122
A. Im allgemeinen . . . . .	115
B. Schiffsverkehr in Frankreich und Deutschland . . . . .	120
C. Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze . . . . .	121
<b>VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen</b> . . . . .	123—126
<b>VII. Floßverkehr im besonderen</b> . . . . .	127—129
<b>VIII. Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins</b> . . . . .	130—141
<b>IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien</b> . . . . .	142—147
<b>X. Frachten und Versicherungswesen</b> . . . . .	148—165
A. Frachten . . . . .	148
B. Schiffs-Versicherungswesen . . . . .	166
<b>XI. Unfälle</b> . . . . .	167—172
<b>XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission</b> . . . . .	173

Verzeichnis der Beilagen siehe umstehend.

## Beilagen-Verzeichnis

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1919 . . . . .	177—185
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1919.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1919, nämlich:	
1. in den französischen und deutschen Rheinhäfen nach den Aufzeichnungen daselbst . . . . .	187—189
2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	190—191
3. in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich . . . . .	190—191
IIb. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahr 1919 . . . . .	193—194
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1919 . . . . .	195—209
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1919 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	211—217
IIIc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1919 . . . . .	219—221
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1919 . . . . .	223—237
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1919 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	239—245
IVc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1919 . . . . .	247—249
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1919 in 36 französischen und deutschen Rheinhäfen angekommen sind . . . . .	251—263
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1919, von dem Rhein her kommend, nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind . . . . .	265—266
VIa. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1919 in 36 französischen und deutschen Rheinhäfen abgegangen sind . . . . .	267—279
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1919, nach dem Rhein hin gehend, von den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind . . . . .	281—282
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); . . . . .	283—287
2. der Flöße, . . . . .	288—289
die im Jahr 1919 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis . . . . .	291—293
Nachträge und Berichtigungen . . . . .	295

# I. Verhältnisse des Fahrwassers.

## A. Wasserstände.

Die Wasserstandsverhältnisse waren im Berichtsjahr infolge der erheblichen, ziemlich unvermittelt aufeinanderfolgenden Wasserstandsschwankungen und infolge lange andauernder Niedrigwasserstände für die Schifffahrt wenig günstig. An einer größeren Zahl von Tagen in den Monaten Februar, September bis November wurde der die Grundlage des Vergleichs bildende „Gleichwertige Wasserstand 1908“ (Gl. W. 1908) nicht erreicht. Beschränkungen der Schifffahrt und Flößerei haben nur an einigen Tagen in den Monaten Januar, April und Dezember stattgefunden.

Im allgemeinen zeigte die Wasserstandsbewegung folgenden Verlauf:

Die letzte Hochwasserwelle des Vorjahres erreichte im Berichtsjahr anfangs Januar ihren Höchststand, dann setzte rasches, anhaltendes Fallen ein, sodaß der Gl. W. 1908 in der Mitte des Monats Februar an einigen Tagen unterschritten wurde. Im letzten Monatsdrittel stieg das Wasser wieder sehr rasch bis zum Monatsende.

In der ersten Woche des Monats März ging der Wasserstand vorübergehend etwas zurück, hiernach trat eine kleine Anschwellung ein, die jedoch sehr schnell bis auf den niedrigsten Monatsstand wieder abließ. Von da ab setzte erneutes Steigen ein, das bis Mitte April seinen Höchststand erreichte. Sodann trat ein schneller Rückgang ein, welcher, mit Ausnahme einer kurzen Anschwellung im ersten Drittel des Monats Mai, bis Anfang Juni anhielt. Unter kleinen Schwankungen stieg der Wasserstand langsam bis Ende Juli und fiel dann ständig wieder bis Mitte September, wobei gegen Ende August der Gl. W. 1908 unterschritten wurde. Dieser niedrige Wasserstand hielt, mit ganz geringen Ausnahmen, bis Mitte November an und erreichte dabei anfangs November den niedrigsten Jahreswasserstand. Andauernde Niederschläge bewirkten dann ein schnelles Anschwellen des Wassers, das jedoch nochmals Ende November und Anfang Dezember ein starkes Fallen zeigte, um dann im zweiten Drittel des Monats Dezember zu starkem Hochwasser anzuwachsen, sodaß am Ende des Berichtsjahrs ein ungewöhnlich hoher Wasserstand zu verzeichnen war.

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

A l'échelle de Strasbourg, le niveau moyen reste en janvier 0,85 m, en février 0,23 m, en mars 0,17 m, en avril 0,73 m, en mai 0,18 m, en juin 0,17 m, en juillet 0,49 m, en novembre 0,09 m, en décembre 0,92 m, au-dessus de la moyenne des niveaux moyens mensuels correspondants pour la période 1891-1915, et en août 0,13 m, en septembre 0,68 m, en octobre 0,42 m,

au-dessus des mêmes moyennes correspondantes. Le niveau moyen pour l'année s'éleva à 2,82 m au lieu de 2,60 m pour la période citée ci-dessus, supérieur ainsi de 0,37 m au niveau moyen de l'année précédente. Le niveau le plus bas fut observé le 7 novembre avec 1,54 m et le plus haut le 26 décembre avec 5,50 m.

Am Mannheimer Pegel ist der höchste Jahreswasserstand mit 8,38 m, der niedrigste mit 1,85 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 3,78 m und war somit um 0,62 m höher als der des Vorjahres.

Am Ludwigshafener Pegel ist der höchste Jahreswasserstand am 29. Dezember mit 8,37, der niedrigste am 4. November mit 1,87 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 3,78 m und war um 0,62 m höher als im Vorjahr.

Am Mainzer Pegel erreichte das Wasser am 30. Dezember mit 4,80 m den höchsten, am 5. November mit 0,24 m den niedrigsten Stand. Der mittlere Jahreswasserstand am Mainzer Pegel betrug 1,292 m; er war um 0,493 m höher als im Vorjahr, 0,115 m niedriger als das dreißigjährige Mittel 1881/1910 und um 0,205 m niedriger als das sechzigjährige Mittel 1851/1910.

Am Pegel zu Caub wurde der höchste Jahreswasserstand am 31. Dezember mit 7,40 m, der niedrigste am 5. November mit 0,93 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 2,51 m oder 0,55 m mehr als im Vorjahr.

Am Pegel zu Cöln erreichte das Wasser den höchsten Stand des Jahres mit 8,59 m am 31. Dezember, den niedrigsten mit 0,58 m am 6. November. Der mittlere Jahreswasserstand war 2,68 m oder 0,64 m höher als im Vorjahr.

In Nijmegen wurde der höchste Jahreswasserstand am 31. Dezember mit 12,87 m + N. A. P. und der niedrigste am 3., 4., 5. und 6. November mit 6,71 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 4 Tagen,
„ Maxau . . . . .	an 22 Tagen,	an 11 Tagen,	„ 9 „
„ Speyer . . . . .	11 „	9 „	„ 5 „
„ Mannheim-Ludwigshafen . . . . .	12 „	6 „	„ 4 „
„ Mainz . . . . .	10 „	9 „	„ 2 „
„ Biebrich . . . . .	16 „	8 „	„ — „
„ Bingen . . . . .	17 „	9 „	„ 3 „
„ Coblenz . . . . .	17 „	7 „	„ 5 „
„ Andernach . . . . .	20 „	12 „	„ 5 „
„ Cöln . . . . .	16 „	5 „	„ 4 „
„ Düsseldorf . . . . .	17 „	5 „	„ 3 „
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	14 „	4 „	„ 2 „
„ Emmerich . . . . .	21 „	8 „	„ 3 „

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

2. Segelschiffahrt. Sur le parcours fluvial franco-badois en amont de Strasbourg-Kehl, jusqu'à Bâle, la petite navigation marchant sans le secours de la vapeur et servant seulement pour les transports de gravier, de sable et de galets pris dans le lit du fleuve ainsi que pour les transports de matériaux pour les travaux du Rhin, a été interrompue par suite des crues pendant 10 jours en tout en janvier, avril, juillet et décembre et limitée pendant 9 jours au total dans les mêmes mois par suite de la submersion partielle du chemin de halage.

Badischerseits ist sie infolge von Hochwasser im Januar, April, Juni, Juli und Dezember an 26 Tagen unterbrochen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfades im Januar, April, Juni und Juli an 22 Tagen beschränkt worden.

Sur le parcours de Strasbourg-Kehl à Lauterbourg où il ne se fait que des transports de matériaux pour les travaux du Rhin, il s'est produit en janvier, avril, juillet et décembre, par suite des crues, une interruption totale de la navigation de 12 jours et par suite de la submersion partielle du chemin de halage, une limitation de la navigation de 6 jours au total en janvier, avril et juillet.

Badischerseits ist infolge von Hochwasser eine Unterbrechung der Schiffahrt im Januar, April, Mai, Juni, Juli und Dezember an zusammen 51 Tagen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfades eine Beschränkung der Schiffahrt in den Monaten Januar bis August und November und Dezember an 70 Tagen eingetreten.

Auf der bayerisch-badischen Stromstrecke sind Beschränkungen der Segelschiffahrt durch stellenweise Überflutung der Leinpfade eingetreten:

zwischen Lauterburg—Mannheim . . . . an 9 Tagen.

Auf der hessischen, der hessisch-preußischen und der preußischen Stromstrecke findet nur unterhalb Ruhrort noch Segelschiffahrt statt. Beschränkungen derselben sind 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 15 Tagen,
„ Mainz . . . . .	15 „
„ Rüdeshelm . . . . .	19 „
„ Coblenz . . . . .	24 „
„ Andernach . . . . .	31 „
„ Cöln . . . . .	22 „
„ Düsseldorf . . . . .	21 „
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	16 „
„ Wesel . . . . .	20 „
„ Emmerich . . . . .	27 „

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 Straßburg . . . . .	an 29 Tagen, davon 29 eisfrei,
„ Maxau . . . . .	„ — „ — „
„ Speyer . . . . .	„ 53 „ 51 „
„ Ludwigshafen . . . . .	„ 70 „ 68 „
„ Mannheim . . . . .	„ 70 „ 68 „
„ Worms . . . . .	„ 80 „ 80 „
„ Mainz . . . . .	„ 80 „ 70 „
„ Biebrich . . . . .	„ 81 „ 76 „
„ Rüdesheim . . . . .	„ 63 „ 63 „
„ Bingen . . . . .	„ 60 „ 54 „
„ Caub . . . . .	„ 71 „ 71 „
„ Coblenz . . . . .	„ 86 „ 86 „
„ Andernach . . . . .	„ 72 „ 72 „
„ Köln . . . . .	„ 95 „ 91 „
„ Düsseldorf . . . . .	„ 99 „ 95 „
„ Duisburg-Ruhrort . . . . .	„ 117 „ 114 „
„ Wesel . . . . .	„ 107 „ 103 „
„ Emmerich . . . . .	„ 93 „ 92 „
„ Nijmegen . . . . .	„ 78 „ 78 „
„ Tiel . . . . .	„ 84 „ 84 „
„ Zalt-Bommel . . . . .	„ 103 „ 103 „
„ Arnheim . . . . .	„ 90 „ 90 „
„ Vreeswijk . . . . .	„ 120 „ 120 „

2° La petite navigation en amont de Strasbourg jusqu'à Bâle qui s'effectua pour l'entretien des ouvrages de rive du Rhin et l'extraction de galets, gravier et sable du lit du fleuve a été entravée à diverses reprises par suite des basses eaux dans les mois de janvier, février, septembre, octobre et novembre et plus ou moins gênée par les brouillards, la neige, la gelée et les glaces toute l'année sauf pendant les mois d'été.

Pour le même parcours, il n'y a pas lieu de donner des détails sur la gêne apportée à la grande navigation à vapeur par les basses eaux et les glaces, car sur ce parcours les voyages avec remorqueurs ne se font qu'à l'époque favorable, de juin à septembre.

La petite navigation de Strasbourg à Lauterbourg avec des bateaux de 100 à 200 tonnes de capacité pour le transport de matériaux pour les travaux du Rhin, ne subit ni

interruption, ni gêne par suite des basses eaux, mais par contre, et sauf en avril, juin et novembre, elle fut limitée par le brouillard, la neige, la gelée et les glaces pendant 41 jours au total.

Die oberhalb Straßburg-Kehl zum Zwecke der Unterhaltung der Rheinuferbauten und der Gewinnung von Wacken, Kies und Sand aus dem Strombett betriebene Kleinschiffahrt war im September, Oktober und November wegen Niedrigwassers und im Januar, Februar, August, September, Oktober und 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 der Strecke bis Basel die Fahrten mit Schleppzügen nur in günstiger Betriebszeit ausgeführt wurden.

Die von Straßburg-Kehl bis Lauterburg betriebene Kleinschiffahrt — mit Schiffen von durchschnittlich 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit — zur Beförderung von Rheinbaustoffen war im Dezember an 2 Tagen wegen Nebel und an 7 Tagen wegen Hochwassers unterbrochen und im Januar, Februar, August, September, Oktober und Dezember durch Niedrigwasser und Nebel mehrfach beschränkt.

Auf der gleichen Stromstrecke erlitt die unter Dampf gehende Großschiffahrt keine Unterbrechung oder Einschränkung durch Niedrigwasser. Die Befrachtung während der Betriebszeit war insofern beschränkt, als die kleinste Fahrwassertiefe an 15 Tagen weniger als 1,50 m betrug. Behinderung durch Nebel trat 23 Tagen ein, eine Unterbrechung der Schiffahrt wegen Nebels trat nicht ein.

Auf der Strecke Lauterburg bis Germersheim fand eine Unterbrechung der Großschiffahrt mit Dampf- und Segelschiffen durch Niedrigwasser nicht statt. Die Fahrwassertiefe von 1,50 m war an 15 Tagen nicht erreicht. Eine Beeinträchtigung durch Nebel fand an 29 Tagen statt.

Zwischen Germersheim und Mannheim war in den Monaten September, Oktober, November und Dezember an 52 Tagen die Fahrwassertiefe geringer als 2 m und daher die Ladefähigkeit der großen Fahrzeuge mehr oder minder beschränkt.

Unterhalb Mannheim bis Worms traten infolge des niedrigen Neckarstandes auch Niedrigstände am Rhein ein, welche in den Monaten Oktober und November an 10 Tagen geringere Fahrwassertiefen als 2,30 m zur Folge hatten und so die Ladefähigkeit der großen Fahrzeuge beeinträchtigten. Durch Nebel war die Schiffahrt in den Monaten Januar bis März und Oktober bis Dezember an zusammen 13 Tagen beeinträchtigt.

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

Auf der hessischen Stromstrecke war der Schiffsverkehr durch niedrige Wasserstände nicht behindert.

Auf der preußischen Stromstrecke war die Schiffahrt durch niedrige Wasserstände in den Monaten Februar, September, Oktober und November behindert.

Tiefer als 2,0 m am Cölner Pegel, bei welchem Wasserstand die größeren Schiffe auf der Strecke von Mannheim bis zur niederländischen Grenze nicht mit voller Ladung fahren können oder in der oberen Stromstrecke zeitweise leichtern müssen, stand das Wasser:

vom 31. Januar bis 18. Februar einschließlich . . . . .	= 19 Tage,
„ 12. August bis 20. November „ . . . . .	= 101 „
	<hr/>
	insgesamt = 120 Tage,

gegen 219 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 an mehreren Tagen in den Monaten Februar, August, September, Oktober und November beeinträchtigt.

Die Personendampfer der Cöln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft nahmen ihren Weg durch die Waal — statt wie üblich durch Niederrhein und Leck — bei 10 Fahrten zu Tal und bei 20 Fahrten zu Berg.

3. Treibeis wurde auf dem Rhein während des Berichtsjahres nur an einigen Tagen des Monats Februar beobachtet. Die Schifffahrt war nicht gesperrt, sondern nur behindert.

Treiberis trat ganz schwach auf dem Rhein oberhalb Mannheim an 2 Tagen ein; vom Neckar her wurde dem Rhein an 9 Tagen vom 8. bis 16. Februar Treibeis zugeführt.

Auf der hessischen Strecke kam es zu Eisbildungen nur an einigen Tagen im Monat Februar, doch wurde die Schifffahrt deswegen nicht eingestellt. Vom 8. Februar ab führte der Rhein leichtes Treibeis, in geringer Breite vom Main kommend. Vom 11. bis 14. Februar kam noch etwas Eis vom oberen Rhein hinzu. Vom 15. bis 17. Februar führte der Rhein nur vom Main kommendes leichtes Treibeis. Vom 18. Februar ab war der Rhein wieder frei von Treibeis. Die Schifffahrt war infolge des Eisganges nicht eingestellt.

In Niederland wurde Treibeis auf der niederländischen Strecke des ungeteilten Rheins (Oberrhein), auf der Waal und auf dem Niederrhein und Leck während des Berichtsjahres nicht beobachtet.

Im Anfang Februar des Berichtsjahres wurde Treibeis beobachtet, das auf der Noord für die Segelschifffahrt einige Behinderung gab; auf der oberen und unteren Merwede wurde die Schifffahrt dadurch nicht beeinträchtigt.

Auf der Neuen Maas wurde vom 7. bis 15. Februar Treibeis nur in geringer Menge beobachtet.

## B. Zustand des Fahrwassers.

### 1. Französisch-badische Stromstrecke.

Die Bauarbeiten der Rheinregulierung sind auf die ganze französisch-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 Zustande des Fahrwassers nicht eingetreten.

Baggerungen wesentlicher Art haben nicht stattgefunden. Badischerseits sind 5 Baumstämme teils durch die Bauverwaltung, teils durch Private aus dem Talweg des Rheins entfernt worden.

Die Peilungen des Fahrwassers unterhalb Straßburg-Kehl wurden vom Januar bis einschließlich März infolge Besetzung des linken Rheinufer nicht vorgenommen. Von da ab erfolgten sie regelmäßig bei Wasserständen unter + 3 m am Straßburger Pegel durch Baden.

Die Bezeichnung der Stromrinne durch Landbaken war nirgends erforderlich.

Entre Bâle et Lauterbourg, 5 troncs d'arbre ont été retirés du fleuve par le Service français de la Navigation. D'autres troncs d'arbre et des souches furent retirés du lit du fleuve concurrentement par les administrations des 2 rives. En outre du mois d'août au mois de novembre, au km 117,500 on fit sauter, avec l'aide de l'autorité militaire, des épaves échoués à l'emplacement de l'estacade fixe établie pendant la guerre pour arrêter les mines flottantes.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand war m	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen		
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m			am Pegel zu	
franc.	bad.						
1. Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl <sup>1)</sup> ).							
10,175	8,700	14.	février	1,75	Straßburg (Rheinbrücke)	0,50	Près de Rosenau.
81,800	79,850	29.	avril	2,94	"	1,40	" " Schoenau.
97,100	95,250	4.	juin	3,37	"	1,50	" " Daubensand.
119,300	117,450	30.	janvier	2,02	"	0,80	En amont de la Ganzau.
120,900	119,200	25.	mars	2,22	"	1,30	" " " Ganzau.
122,125	120,260	23.	mai	3,30	"	1,60	En aval de la Ganzau.
123,400	121,600	31.	juillet	3,36	"	1,90	Près de la Musau.
123,850	122,050	25.	août	2,72	"	1,20	" " " "
123,875	122,075	27.	octobre	1,66	"	0,50	" " " "
123,900	122,100	3.	novembre	1,65	"	0,50	" " " "
123,950	122,150	29.	septembre	1,85	"	0,60	" " " "
123,950	122,150	15.	décembre	2,20	"	1,00	" " " "
10,100	8,700	29.	September	1,71	"	0,80	Unterhalb Efringen.
10,100	8,700	26.	Oktober	1,74	"	0,70	" "
10,100	8,700	6.	November	1,59	"	0,70	" "
10,400	8,900	2.	Mai	2,86	"	1,70	" "
10,400	8,900	30.	August	2,48	"	1,30	" "
64,740	62,800	10.	Dezember	2,85	"	1,00	Bei Jechtingen.
78,400	76,650	3.	Juli	3,82	"	2,20	Oberhalb Weisweil.
81,800	79,750	29.	April	2,98	"	1,40	Bei Weisweil.
90,350	88,450	16.	August	2,87	"	1,30	" Rust.
92,125	90,175	2.	Juni	3,25	"	1,90	" Kappel.

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

<sup>2)</sup> Wegen Besetzung des Rheins durch französische Truppen sind die Peilungen in den Monaten Januar, Februar und März unterblieben.

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		An der Fahr- wasser- tiefe fehlte mithin	GLW 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				
franc.	bad.							m	m	m	m
2. Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl bis Lauterburg. <sup>1)</sup>											
129,800	127,875	25.	août	2,72	Straßburg (Rheinbrücke)	2,50	2,43	—	1,79	1,50	à Auenheim.
129,825	127,900	15.	décembre	2,20	"	2,30	1,91	—			" "
129,900	127,975	24.	mars	2,10	"	2,20	1,81	—			" "
130,275	128,350	28.	avril	2,96	"	2,70	2,67	—			" "
130,400	128,475	10.	février	1,80	"	1,70	1,51	—			" "
130,425	128,500	27.	janvier	2,14	"	2,00	1,85	—			" "
132,200	130,260	10.	novembre	1,80	"	1,90	1,51	—			" "
156,000	154,000	27.	octobre	1,66	"	1,80	1,37	—			à Leutesheim.
182,150	180,025	29.	septembre	1,85	"	1,50	1,56	0,95			à Stollhofen.
126,250	124,425	10.	November	1,81	"	1,50	1,52	0,02	1,79	1,50	à l'aval de Lauterbourg.
127,700	125,700	18.	August	2,80	"	2,00	2,51	0,51			Bei Kehl.
129,730	127,925	20.	Oktober	1,80	"	1,80	1,51	—			Unterhalb Kehl.
130,060	126,100	1.	September	2,57	"	2,10	2,28	0,18			Bei Auenheim.
130,100	128,125	22.	Dezember	2,16	"	2,20	1,87	—			" "
133,520	131,600	1.	"	2,48	"	3,10	2,19	—			Unterhalb Auenheim.
155,300	153,500	17.	März	2,25	Straßburg	2,60	1,96	—			Bei Leutesheim.
155,550	153,750	25.	August	2,68	"	2,70	2,39	—			Lauterburg-Stollhofen.
156,000	154,200	27.	Oktober	1,66	"	1,80	1,37	—			" "
161,800	159,800	17.	Februar	1,78	"	2,10	1,49	—			" "
166,425	164,525	10.	"	1,80	"	2,10	1,51	—			" -Hügelsheim.
167,500	165,600	15.	Dezember	2,12	"	2,60	1,83	—			" -Iffezheim.
167,500	165,600	22.	"	2,20	"	2,60	1,91	—			" -Wintersdorf.
171,975	170,075	27.	Januar	2,14	"	2,50	1,85	—			" "
182,150	180,050	29.	September	1,85	"	1,50	1,56	0,06			" -Plittersdorf.
183,000	180,900	3.	November	1,65	"	1,90	1,36	—			Bei Au a. Rh.
183,800	181,700	28.	April	2,96	"	3,40	2,67	—			" "

## 2. Badisch-bayerische Stromstrecke.

In der Strecke Lauterburg bis Sondernheim hat sich das geregelte Fahrwasser erhalten. Die mit der Regulierung 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.

Zur Verbesserung des Fahrwassers wurde bei km 192,4 bei Maxau eine Baggermasse von 700 cbm gehoben und in die Bühnenfelder geschüttet.

<sup>1)</sup> Wegen Besetzung des Rheins durch französische Truppen sind die Peilungen mit Ausnahme der Strecke Greffern-Lauterburg in den Monaten Januar, Februar und März unterblieben.

Da in der Strecke Sondernheim und 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 gemeinsam von Baden und Bayern beseitigt:

im Mechttersheimer Durchschnitt . . . . .	8050 cbm
bei Rheinhausen . . . . .	4140 cbm

Außerdem wurden von der bayerischen Verwaltung vor den Einmündungen des Luitpold- und Winterhafens in Ludwigshafen . . . . . 16465 cbm  
von der badischen Verwaltung unterhalb der Rheinbrücke Mannheim . . . . . 5500 cbm  
Geschiebe ausgebaggert.

im ganzen 34155 cbm

Wie in den Vorjahren, sind während der niedrigen 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 7 Baumstämme und 3 Wurzelstöcke beseitigt und 1 eiserner Ponton, badischerseits 4 Baumstämme und 2 Wurzelstöcke durch die Bauverwaltungen aus dem Fahrwasser gehoben.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
bayer.	bad.							m	m	m	m
<b>1. Auf der Stromstrecke von Lauterburg bis Germersheim.</b>											
(Die gemeinschaftlichen Peilungen im Januar, Februar und März konnten wegen Besetzung des linken Rheinufer nicht ausgeführt werden. Von April bis Juli waren bei den Wasserständen über 4,50 m Maxauer Pegel Peilungen nicht erforderlich.)											
5,700	187,900	6.	Oktober	3,73	Maxau	2,20	2,10	—	3,13	1,50	Bei Neuburg.
7,800	190,100	15.	Dezember	4,12	"	2,80	2,49	—			" Karlsruhe.
8,700	191,100	18.	August	4,38	"	3,00	2,75	—			
10,100	192,400	1.	September	4,04	"	2,30	2,41	0,11			" Maxau.
10,100	192,400	15.	"	3,44	"	1,80	1,81	0,01			
10,100	192,400	20.	Oktober	3,37	"	1,70	1,74	0,04			
10,100	192,400	3.	November	3,15	"	1,40	1,52	0,12			" Sondernheim.
10,650	192,950	15.	Dezember	4,12	"	2,70	2,49	—			
29,000	211,500	17.	November	3,53	"	1,90	1,90	—			

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		Fahr- wasser- tiefe fehlte mithin	GL. W. 1908	Ange- strebte Tiefe unter GL. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an- gestrebt auf				
bayer.	bad.							m	m	m	m
<b>2. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis zur Mannheim—Ludwigshafener Rheinbrücke.</b>											
<b>a) Oberhalb Speyer.</b>											
31,750	214,200	20.	Oktober	2,22 2,43	Mannheim (Speyer)	1,90	1,23	—	2,49	1,50	Bei Germersheim.
31,850	214,250	17.	März	3,22 3,40	Mannheim (Speyer)	2,70	2,23	—			" "
31,850	214,250	15.	Dezember	3,20 3,33	Mannheim (Speyer)	2,80	2,21	—			" "
33,650	215,950	20.	Oktober	2,22 2,43	Mannheim (Speyer)	1,90	1,23	—			" "
33,650	215,950	3.	November	1,94 2,16	Mannheim (Speyer)	1,60	0,95	—			" "
36,765	218,875	20.	Oktober	2,22 2,43	Mannheim (Speyer)	1,90	1,23	—			} Im Rheinsheimer Durchschnitt.
36,800	218,900	3.	November	1,94 2,16	Mannheim (Speyer)	1,60	0,95	—			
38,500	220,400	17.	Februar	2,57 2,70	Mannheim (Speyer)	2,10	1,58	—			} Im Mechttersheimer Durchschnitt.
38,500	220,400	6.	Oktober	2,62 2,86	Mannheim (Speyer)	2,20	1,63	—			
39,550	221,700	6.	"	2,62 2,86	Mannheim (Speyer)	2,20	1,63	—			
<b>b) Unterhalb Speyer.</b>											
49,250	231,500	15.	September	2,24 2,50	Mannheim (Speyer)	2,40	1,25	—	2,49	1,50	Unterhalb Speyer.
54,300	236,500	15.	"	2,24 2,50	Mannheim (Speyer)	2,70	1,25	—			} Im Otterstädter Durch- schnitt.
55,800	238,100	15.	"	2,24 2,50	Mannheim (Speyer)	2,50	1,25	—			
57,600	239,900	15.	"	2,24 2,50	Mannheim (Speyer)	2,60	1,25	—			Bei der Kollerinsel.
71,900	254,300	15.	"	2,24 2,50	Mannheim (Speyer)	2,60	1,25	—			Oberhalb der Mannheim- Ludwigshaf. Rheinbrücke.
<b>3. Auf der Stromstrecke von der Mannheim—Ludwigshafener Rheinbrücke bis zur hessischen Grenze.</b>											
75,200	257,600	16.	September	2,20 2,21	Mannheim (Ludwigshafen)	3,20	1,71	—	2,49	2,00	} Im Friesenheimer Durchschnitt.
77,100	259,400	16.	"	2,20 2,21	Mannheim (Ludwigshafen)	3,20	1,71	—			
77,700	260,000	16.	"	2,20 2,21	Mannheim (Ludwigshafen)	2,80	1,71	—			} Oberhalb der Petersau.
81,100	263,400	16.	"	2,20 2,21	Mannheim (Ludwigshafen)	2,80	1,71	—			

### 3. Hessische Stromstrecke.

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

Die flacheren, zur Schwellenbildung neigenden Stellen wurden im Laufe des Berichtsjahres durch private Baggerungen auf der erforderlichen Fahrtiefe gehalten; auf der Strecke von der Landesgrenze oberhalb Worms bis Oppenheim war überall eine Fahrwassertiefe von mindestens 2,5 m unter „Gl. W. 1908“ vorhanden.

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	
<b>1. Von der badischen Grenze bis Oppenheim.</b>										
279,5	1.	April	+1,16	Worms	4,10	3,30	—	-0,14	2,00	An der Pfrimmündung unterhalb Worms.
297,5	3.	Mai	+1,23	Gernsheim	4,20	3,32	—	-0,06	2,00	Am schwarzen Ort.
306,5	4.	Februar	+0,53	Oppenheim	2,90	2,01	—	+0,52	2,00	An der Ausmündung des Erfelder Altrheins.
306,5	4.	März	+1,68	„	4,30	3,16	—			„
306,5	1.	Juli	+2,40	„	4,90	3,88	—			„
309,5	3.	Juni	+1,72	„	3,80	3,20	—			Am Schusterwörth.
<b>2. Von Oppenheim bis zur Landesgrenze bei Biebrich.</b>										
319,5	4.	November	-0,26	Oppenheim	2,00	1,22	—	0,52	2,00	Bei Nackenheim.
320,0	7.	Oktober	+0,37	„	2,30	1,85	—	0,52	2,00	„
320,0	7.	„	+0,28	Mainz	2,30	1,83	—	0,45	2,00	„
327,0	4.	November	-0,19	„	2,00	1,36	—	0,45	2,00	Oberhalb Weisenau.
320,0	2.	September	+0,78	Oppenheim	2,80	2,26	—	0,52	2,00	Bei Nackenheim.
327,5	2.	„	+0,68	Mainz	3,00	2,23	—	0,45	2,00	Oberhalb Weisenau.
319,6	2.	Dezember	+1,46	Oppenheim	3,40	2,94	—	0,52	2,00	
326,0	2.	„	+1,47	Mainz	3,40	3,02	—	0,45	2,00	
320,0	3.	Juni	+1,70	Oppenheim	3,50	3,18	—	0,52	2,00	
327,5	3.	„	+1,40	Mainz	3,10	2,95	—	0,45	2,00	
327,0	5.	August	+1,48	„	3,60	3,03	—	0,45	2,00	
319,7	5.	„	+1,84	Oppenheim	3,80	3,32	—	0,52	2,00	

#### 4. Hessisch-preußische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers war im Berichtsjahr dauernd befriedigend. Zur Freihaltung der Fahrrinne bei Frei-Weinheim mußten auf gemeinsame Kosten von Hessen und Preußen 3630 cbm, und in den Häfen zu Schierstein und Rüdesheim auf alleinige Kosten Preußens 19155 cbm Baggergut gefördert werden. Im übrigen geschah die Offenhaltung der Fahrrinne durch Privatunternehmer, diese baggerten insgesamt 54736 cbm gegen Entrichtung einer Abgabe für den entnommenen Sand und Kies. Im Fahrwasser bei Bingen, km 360,5, etwa 120 m vom linksseitigen Ufer entfernt, wurde im Monat März ein 1,10 m langer, 0,90 m breiter und 0,55 m hoher Stein mittels Zange entfernt.

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

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen	
bei Kilometer <sup>1)</sup> (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war					ist angestrebt auf
					m	m	m	m		
Von Biebrich bis Bingen.										
10,2—10,65	15.	September	+1,15	Bingen	1,90	1,87	—	1,28	2,00	Kleine Gies (Einfahrt).
13,5—14,1	"	"	"	"	1,90	1,87	—			Große Gies (obh Östlich).
16,85—17,5	"	"	"	"	2,00	1,87	—			Vor Frei-Weinheim.
20,45—20,71	"	"	"	"	2,00	1,87	—			Oberhalb Geisenheim.
24,8—25,5	"	"	"	"	2,20	1,87	—			Rüdesheimer Wasser (Adlerturm).
26,0—26,15	"	"	"	"	1,80	1,87	0,07			Kemptener Wasser (Ausfahrt) <sup>2)</sup> .

#### 5. Preußische Stromstrecke

##### von Bingen abwärts bis zur niederländischen Grenze.

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

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

<sup>2)</sup> Die Versandung in der Ausfahrt des Kemptener Wassers bildet sich häufig bei höheren Wasserständen, pflegt jedoch meist von der Strömung wieder beseitigt zu werden.

Baggerungen für Rechnung des Unterhaltungsfonds wurden hauptsächlich an folgenden Stellen ausgeführt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	Am Binger Loch, km 28,7—28,8 . . . . .	70
2	Im Oberweseler Hafen . . . . .	2 415
3	Im Loreleyhafen (Hafenmündung) . . . . .	2 380
4	Im Hafen bei St. Goar (Hafenmündung) . . . . .	1 680
5	Im Neuwieder Stromarm (Fährstelle Neuwied-Weißenthurm)	14 860
6	Im Hafen zu Brohl . . . . .	1 400
7	Im Hafen zu Mülheim . . . . .	8 786
	Zusammen	31 591

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 1919 vorgenommen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	In der Stromstrecke Bingerbrück-Oberwesel im offenen Strom	956
2	„ „ „ Oberwesel-Andernach . . . . .	38 992
3	Bei Wesseling . . . . .	9 696
4	„ Westhoven . . . . .	11 640
5	„ Cöln . . . . .	13 808
6	„ Cöln-Riehl . . . . .	22 674
7	„ Hitdorf . . . . .	2 912
8	„ Urdenbach . . . . .	2 336
9	Gegenüber Flehe . . . . .	3 286
10	An der Lausward . . . . .	15 861
11	Gegenüber Düsseldorf . . . . .	65 934
12	Am Crefelder Hafen . . . . .	26 350
13	Bei Ehingen . . . . .	9 030
14	Beim Homberger Ort . . . . .	12 118
15	Bei Mehrum . . . . .	8 350
16	„ Bislich . . . . .	5 000
17	„ Vynen . . . . .	6 000
18	Unterhalb Spyck . . . . .	6 000
	Zusammen	260 963

Die geringsten Fahrwassertiefen im Jahr 1919 wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer <sup>1)</sup> (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
					m	m	m	m	m	
<b>Von Bingen bis St. Goar.</b>										
Im Binger Loch (km 28,6) ist die normale Tiefe von 2,0 m unter dem gleichwertigen Wasserstand 1908 in 30 m Breite vorhanden, ober- und unterhalb des Binger Lochs in 70 m Breite. Im „Zweiten, 90 m breiten Fahrwasser“ (km 28,3 bis 29,3) liegt die Sohle auf - 0,30 m und tiefer am Binger Pegel.										
28 <sup>1-2</sup>	16.	September	1,15	Bingen	1,50	1,15	—	1,28	1,28	Links der Mäuseturmsinsel.
28 <sup>2-3</sup>	16.	„	1,15	„	2,30	1,87	—		2,00	Im Hauptfahrwasser.
29 <sup>0-1</sup>	16.	„	1,15	„	1,70	1,37	—		1,50	„ „Zweiten Fahrwasser“.
42 <sup>5-6</sup>	16.	„	1,18	Caub	2,40	1,75	—	1,43	2,00	„ „Wilden Gefähr“.
44 <sup>4-5</sup>	16.	„	1,18	„	2,10	1,75	—			„ „Cauber Wasser“.
<b>Von St. Goar bis Coblenz.</b>										
57 <sup>6</sup>	8.	November	1,11	Caub	2,60	2,18	—	1,43	2,50	Ehrenthaler Werth.
60 <sup>3-5</sup>	8.	„	1,11	„	2,60	2,18	—			Am Gaul.
88 <sup>3</sup>	25.	Oktober	1,19	Coblenz	2,10	1,96	—	1,73		Bei Coblenz (Rheinanlagen).
88 <sup>3-5</sup>	1.	September	1,71	„	2,60	2,48	—			„ „ „
88 <sup>4-5</sup>	19.	„	1,20	„	2,10	1,97	—			„ „ „
89 <sup>8-9</sup>	1.	„	1,71	„	2,60	2,48	—			„ „ (Deutsches Eck, Moselmündung).
<b>Von Coblenz bis Cöln.</b>										
116 <sup>3-4</sup>	14.	Oktober	1,29	Coblenz	3,20	2,06	—	1,73	2,50	Bei Fornig.
116 <sup>5-7</sup>	14.	„	1,29	„	3,40	2,06	—			„ „
116 <sup>8</sup>	14.	„	1,29	„	3,60	2,06	—			„ „
121 <sup>6</sup>	14.	„	1,29	„	3,60	2,06	—			Am Hönninger Grund.
121 <sup>7</sup>	14.	„	1,29	„	3,50	2,06	—			„ „ „
121 <sup>8</sup>	14.	„	1,29	„	3,60	2,06	—			„ „ „
121 <sup>9-122<sup>0</sup></sup>	14.	„	1,29	„	3,50	2,06	—			„ „ „
122 <sup>1</sup>	14.	„	1,29	„	3,40	2,06	—			„ „ „
185 <sup>5</sup>	14.	„	0,88	Cöln	2,60	2,66	0,06	1,22	3,00	Bei Cöln.
<b>Von Cöln bis Ruhrort.</b>										
211 <sup>0</sup>	28.	August	1,47	Cöln	3,30	3,25	—	1,22	3,00	Bei Monheim.
218 <sup>3</sup>	28.	„	1,19	Düsseldorf	3,20	2,90	—	1,29		„ Urdenbach.
255 <sup>7</sup>	29.	„	1,16	„	3,30	2,87	—			„ Wittlaer.
260 <sup>6</sup>	27.	„	1,22	„	3,20	2,93	—			Beim Crefelder Hafen.
<b>Von Ruhrort bis zur niederländischen Grenze.</b>										
286 <sup>7</sup>	12.	September	- 0,04	Ruhrort	2,60	2,05	—	0,91	3,00	Am Woltershof.
318 <sup>9-319<sup>1</sup></sup>	12.	„	- 0,04	„	2,40	2,05	—			Bei Lippmann.
350 <sup>0-351<sup>0</sup></sup>	12.	„	0,49	Emmerich	2,60	2,46	—	1,03		„ Emmerich.

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

## 6. Niederländische Stromstrecken.

### Oberrhein.

Der Zustand des Fahrwassers blieb im Berichtsjahr günstig.

### Waal.

Der im vorigen Berichtsjahr erwähnte günstige Zustand blieb erhalten.

### Niederrhein und Leck.

Auf diesen Stromstrecken hat das Fahrwasser überall in der Tiefe den Bestimmungen über die Normalsohle entsprochen. Baggerarbeiten waren nicht erforderlich.

### Merwede und Noord.

Der Zustand des Fahrwassers blieb günstig.

An der zeitweise seichtesten Stelle der oberen Merwede bei km 99,700 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,65 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 3,68 m.

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

An der zeitweise seichtesten Stelle der unteren Merwede bei km 104,120 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,80 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,01 m.

In der unteren Merwede wurden Unterhaltungsbaggerarbeiten nur in der oberen Mündung ausgeführt.

An der zeitweise seichtesten Stelle der Noord bei km 118,200 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 3,19 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,87 m.

Baggerarbeiten wurden in der Noord 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) 5,50 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 6,90 m.

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

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
					m	m	m	m	m	
<b>Oberrhein und Waal.</b>										
4,200	5.	November	8,90	Lobith <sup>1)</sup>	2,90	2,05	—	9,85	3,00	Oberhalb Lobith.
18,500	24.	September	6,91	Nijmwegen	2,90	2,31	—	7,60	3,00	Unterhalb Gent.
40,200	5.	November	4,76	Dodewaard <sup>1)</sup>	2,75	2,11	—	5,65	3,00	Oberhalb Dodewaard.
60,450	5.	"	3,27	Tiel	2,62	2,14	—	4,13	3,00	Unterhalb Tiel.
87,100	5.	"	0,59	Herwijnen <sup>1)</sup>	3,00	2,22	—	1,37	3,00	Bei Brakel.

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

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	
					m	m				
<b>Niederrhein und Leck.</b>										
21,800	1.	November	7,00	Arnheim <sup>1)</sup>	1,35	1,05	—	7,95	2,00	Unterhalb Ysselmündung.
26,100	1.	"	7,00	" <sup>1)</sup>	1,30	1,05	—	7,95	2,00	Bei Arnheim.
27,950	3-5.	"	6,97	" <sup>1)</sup>	1,25	1,02	—	7,95	2,00	Unterhalb Arnheim.
30,100	1.	"	7,00	" <sup>1)</sup>	1,30	1,05	—	7,95	2,00	Bei Oosterbeck.
54,000	8.	"	3,83	Remmerden <sup>1)</sup>	1,35	0,98	—	4,85	2,00	Bei Remmerden.
76,900	4.	"	0,87	Culemborg <sup>1)</sup>	1,35	0,62	—	2,25	2,00	Unterhalb Bensichen.
78,300	4.	"	0,87	" <sup>1)</sup>	1,35	0,62	—	2,25	2,00	" "

### C. Strombauten.

Für Strombauten wurden im Berichts- bzw. im Rechnungsjahr 1919 von den Uferstaaten auf dem konventionellen Rhein und den die Fortsetzung der Schifffahrtsstraßen bis Rotterdam bildenden Stromstrecken folgende Beträge verausgabt:

in Frankreich . . . . .	816 639 Fr.
„ Baden . . . . .	452 586,45 M
„ Bayern . . . . .	239 268,— „
„ Hessen . . . . .	496 264,08 „
„ Preußen . . . . .	3 495 993,29 „
„ Niederland 471 895,13 Gulden à 1,70 M. . . . .	802 221,72 „
<b>Zusammen</b>	<b>5 486 333,54 M 816 639 Fr.</b>

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 . . . . .	334 643 Fr.
2. von Baden . . . . .	298 242,— M
<b>Zusammen</b>	<b>298 242,— M</b>

**Gesamtausgabe für Strombauten 5 784 575,54 M 1 151 282 Fr.**

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

Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

1. In Frankreich wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		Fres.	Ct.	Fres.	Cts.
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke Huningue—Rhinau . . . . .	182 328	89	376 049	29
	„ Rhinau—Lauterbourg . . . . .	193 720	40		
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke Huningue—Rhinau . . . . .	185	65	25 517	45
	„ Rhinau—Lauterbourg . . . . .	25 331	80		
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke Huningue—Rhinau . . . . .	171	88	1 701	09
	„ Rhinau—Lauterbourg . . . . .	1 529	21		
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke Huningue—Rhinau . . . . .	181 738	16	353 809	45
	„ Rhinau—Lauterbourg . . . . .	172 071	29		
	Summe I			757 077	28
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Neue Ufer- und Korrekptionsbauten. Stromstrecke Huningue—Rhinau . . . . .	—	—	—	—
	„ Rhinau—Lauterbourg . . . . .	—	—		
2.	Vervollständigung bestehender Ufer- und Korrekptionsbauten. Stromstrecke Huningue—Rhinau . . . . .	—	—	37 186	41
	„ Rhinau—Lauterbourg . . . . .	37 186	41		
3.	Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerks. Stromstrecke Huningue—Rhinau . . . . .	22 376	18	22 376	18
	„ Rhinau—Lauterbourg . . . . .	—	—		
	Summe II			59 562	59
<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.</b>					
	Stromstrecke Huningue—Rhinau . . . . .	—	—	—	—
	„ Rhinau—Lauterbourg . . . . .	—	—		
	Summe III			—	—
	Gesamtsumme I—III			816 639	87

En outre il y a lieu de faire observérque:

Pour II.: Les dépenses ont été faites pour les travaux d'achèvement des ouvrages de correction sur la section de Huningue à Lauterbourg et comprennent la protection nécessaire des rives, l'abaissement d'anciens ouvrages de rive trop élevés et le relèvement des ouvrages noyés au niveau normal, ainsi que le revêtement en pierre des ouvrages de rives.

En ce qui concerne la régularisation du Rhin entre Sondernheim et Strasbourg, les travaux qui sont exécutés en vertu de la convention du 28 novembre 1901 entre l'Alsace-Lorraine, le Grand-Duché de Bade et la Bavière, sur une longueur de 39,475 km (Neuhäusel-Strasbourg) par le Service de la Navigation se sont poursuivis avec un succès satisfaisant en 1919. A la fin de l'année, il y avait encore un certain nombre de lacunes d'une longueur totale de 2,065 km.

Sur la section de raccord entre le Rhin régularisé et le fleuve naturel à proximité de Strasbourg, les travaux ont été continués et à la fin de l'année il restait seulement une longueur de 0,050 km de fleuve à aménager.

La dépense pour la partie à exécuter par l'Alsace-Lorraine s'est élevée à 334 643 Francs, de sorte que la dépense totale jusqu'au 31 décembre 1919 s'élève à 9 984 586 Francs.

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	
	M	S	M	S
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	125 164	56		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	87 065	09		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	70 922	95	285 152	60
2. Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	123	90		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	114	10		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	4 910	48	5 148	48
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 Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	30 447	75		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	21 219	70		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	30 088	34	81 755	79
	Summe I		370 056	87
	zu übertragen		370 056	87

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	℄	M	℄
Übertrag			370 056	87
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
1. Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	—	—		
2. Vervollständigung der Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	31 037	06		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	93	25		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	49 453	07	80 583	38
3. Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	1 911	60		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	—	—	1 911	60
Summe II			82 494	98
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.</b>				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	34	60	34	60
Summe III			34	60
Gesamtsumme I—III			452 586	45

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 Beschädigungen durch die Großschiffahrt 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	— m	— m
Erhöhung von Tiefbauten auf Normalbauhöhe . . . . .	— „	— „	200 „	200 „
Regulierung und Abpflasterung von Uferbauten . . . . .	— „	— „	— „	— „

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 Wasserverwaltung ausgeführt werden, konnten auch während des Berichtsjahres im Hinblick auf die politische Lage nur in beschränktem Umfang, und zwar auf der Strecke von Knielingen bis Neuburg betrieben werden.

Die Bauten sind auf die ganze 45,6 km lange Teilstrecke ausgedehnt. Rechnet man einzelne noch unverbaute Lücken ab, so entsprechen die vollständig verbaute Strecken zusammen einer Stromlänge von 44,45 km. Der Talweg hat durchgehend die planmäßige Lage angenommen. Auch hat sich mit wenigen Ausnahmen 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, ausgebildet; die Breite des Fahrwassers schwankt zwischen 40 und 140 m.

Mit dem Aufwand von 298 242,— *M* im Jahr 1919 beläuft sich der Gesamtaufwand für die untere (badische) Teilstrecke von Beginn des Baues bis 31. Dezember 1919 auf 6 167 082,— *M*.

3. In Bayern wurden im Berichtsjahr 1919 auf der bayerisch-badischen Stromstrecke von Lauterburg bis Roxheim (85,71 km Länge) aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	<i>M</i>	<i>ℳ</i>	<i>M</i>	<i>ℳ</i>
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen . . . . .	164 923	—		
2. Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten) . . . . .	13 139	—		
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. . . . .	41	—		
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. . . . .	49 040	—	227 143	—
Summe I			227 143	—
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Neuburg und Germersheim . . . . .	12 125	—	12 125	—
Summe II			12 125	—
<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe . . . . .</b>				
Summe III			—	—
Gesamtsumme I—III			239 268	—

Nähere Mitteilungen liegen nicht vor.

## 4. In Hessen wurden im Rechnungsjahr 1919 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		M	¢	M	¢
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	63 365	48		
	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	217 934	33	281 299	81
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	15 454	13		
	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	4 955	72	20 409	85
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.	Baufaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	39 550	81		
	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	146 640	41	186 191	22
	Summe I			487 900	88
	<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw. . . . .</b>				
	Summe II			—	—
	<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.</b>				
1.	Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt . . .	1 385	60		
2.	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung . .	6 977	60	8 363	20
	Summe III			8 363	20
	Gesamtsumme I—III			496 264	08

Dazu wird mitgeteilt:

Staatliche Baggerungen zur Erhaltung der Normaltiefe sind nur im Fahrwasser bei Frei-  
Weinheim notwendig geworden, wobei rund 10'480 cbm Baggermaterial gefördert worden sind.

## 5. In Preußen wurden im Rechnungsjahr 1919 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	ℳ	M	ℳ
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	1 175 530	86		
2. Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	89 551	82		
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 Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	1 962 403	98	3 227 486	66
Summe I			3 227 486	66
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
Erweiterung des Hochwasserprofils im Budericher Kanal bei Wesel . . .	182 061	—	182 061	—
Summe II			182 061	—
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.</b>				
Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	86 445	63	86 445	63
Summe III			86 445	63
Gesamtsumme I—III			3 495 993	29

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

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		Gulden	fls.	Gulden	fls.
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	11 524	32		
	"  Waal . . . . .	166 450	77		
	"  Niederrhein und Leck . . . . .	72 795	46		
	"  Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	29 737	—	280 507	56
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
	"  Waal . . . . .	—	—		
	"  Niederrhein und Leck . . . . .	—	—		
	"  Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	12 836	—	12 836	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
	"  Waal . . . . .	—	—		
	"  Niederrhein und Leck . . . . .	1 047	25		
	"  Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	—	—	1 047	25
4.	Baufaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	3 047	65		
	"  Waal . . . . .	38 775	72		
	"  Niederrhein und Leck . . . . .	14 873	04		
	"  Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	14 110	—	70 770	41
	Summe I			365 161	22
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
2.	"  Waal . . . . .	—	—		
3.	"  Niederrhein und Leck . . . . .	37 238	21		
4.	"  Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	—	—	37 238	21
	Summe II			37 238	21
<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.</b>					
1.	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	2 078	75		
2.	"  Waal . . . . .	17 654	60		
3.	"  Niederrhein und Leck . . . . .	33 433	34		
4.	"  Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	16 329	—	69 495	69
	Summe III			69 495	69
	Gesamtsumme I—III			471 895	13

## D. Brücken.

Baden. Die im Vorjahre als vom Hochwasser zerstört angeführten Schiffbrücken bei Neuenburg und Breisach sind wieder hergestellt. Die Brücke Breisach wurde aus den geborgenen Resten und dem Reservematerial der Schiffbrücken Neuenburg und Breisach erstellt. Zum Bau der Brücke Neuenburg hat man das bei Steinenstadt liegende Material der Brücke Freistett verwendet.

Hessen. Bei Budenheim war von anfangs Januar bis 27. August eine militärische Schiffbrücke über den Rhein geschlagen und dadurch der Schiffsverkehr zeitweilig gesperrt.

Preußen. Mit dem Bau einer neuen Eisenbahnbrücke, welche an die Stelle der nicht mehr genügend tragfähigen zweigleisigen Eisenbahnbrücke bei Hochfeld, zwischen km 272,3 und 272,4, treten soll, wurde nach Genehmigung durch die Zentral-Kommission (Außerordentliche Sitzung vom 16. Mai 1918) im August 1918 begonnen. Die Achse der neuen Brücke liegt 26 m unterhalb der Achse der alten Brücke. Es sind, vom linken Ufer ausgehend, Stromöffnungen von 93 m, 115 m und 175 m Lichtweite vorgesehen.

In den Jahren 1918 und 1919 sind die beiden Strompfeiler fertiggestellt worden. Der weitere Bau ist wegen der inzwischen erheblich gestiegenen Kosten der eisernen Überbauten eingestellt worden. Da der rechtseitige neue Strompfeiler neben dem alten Strompfeiler steht und hierdurch die Fahrt durch die ohnedies ungenügend weite Stromöffnung noch schwieriger und gefährlicher geworden ist, ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet worden, jedes ohne eigene Triebkraft zu Tal treibende Schiff von einem Schleppdampfer der Eisenbahnverwaltung durch die Brückenbaustelle schleppen zu lassen. Der Schleppdampfer ist nach der Bekanntmachung des Oberpräsidenten vom 7. August 1918 bei Stromkilometer 271 stationiert.

Niederland. Infolge Ausbesserungsarbeiten an der Eisenbahnbrücke über den Königshafen bei Rotterdam konnte diese Brücke während des ganzen Jahres nicht geöffnet werden.

## 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 1919 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

in Frankreich . . . . .	509 870,38 Frcs.
„ Baden . . . . .	3 896 830,21 M
„ Bayern . . . . .	410 274,— „
„ Hessen . . . . .	2 344 127,70 „
„ Preußen . . . . .	12 825 339,67 „
„ Niederland 7 527,83 Gulden à 1,70 M = . . . . .	12 797,31 „
<b>Zusammen</b>	<b>19 489 368,89 M 509 870,38 Frcs.</b>

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

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II	
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II			
	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
1. in Frankreich:														
Straßburg .	—	—	—	—	—	—	349 057	—	159 599	—	508 656	—	508 656	—
Lauterburg .	1 214	38	—	—	1 214	38	—	—	—	—	—	—	1 214	38
<b>Summe 1</b>	<b>1 214</b>	<b>38</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 214</b>	<b>38</b>	<b>349 057</b>	<b>—</b>	<b>159 599</b>	<b>—</b>	<b>508 656</b>	<b>—</b>	<b>509 870</b>	<b>38</b>

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

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II	
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II			
	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ	M.	ℳ
2. in Baden:														
Kehl . . . . .	493 034	56	248 279	64	741 314	20	—	—	—	—	—	—	741 314	20
Karlsruhe . . . . .	67 093	45	—	—	67 093	45	126 689	28	1 964 481	39	2 091 170	67	2 158 264	12
Privathafen bei Rheinau der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Hamborn-Bruckhausen	—	—	—	—	—	—	107 623	39	55 328	22	162 951	61	162 951	61
Rheinau . . . . .	22 012	18	—	—	22 012	18	455	22	—	—	455	22	22 467	40
Mannheim . . . . .	350 750	—	2 770	98	352 520	98	154 785	90	303 526	—	458 311	90	811 832	88
Summe 2	932 890	19	251 050	62	1 183 940	81	389 553	79	2 323 335	61	2 712 889	40	3 896 830	21
3. in Bayern:														
Maximiliansau	777	—	—	—	777	—	—	—	—	—	—	—	777	—
Speyer . . . . .	1 545	—	—	—	1 545	—	—	—	—	—	—	—	1 545	—
Ludwigshafen . . . . .	367 634	—	40 318	—	407 952	—	—	—	—	—	—	—	407 952	—
Summe 3	369 956	—	40 318	—	410 274	—	—	—	—	—	—	—	410 274	—
4. in Hessen:														
Worms	35	—	—	—	35	—	37 879	73	107 329	72	145 209	45	145 244	45
Gernsheim . . . . .	5 190	44	—	—	5 190	44	63 334	82	22 797	80	86 132	62	91 323	06
Oppenheim . . . . .	3 629	50	—	—	3 629	50	7 200	—	19 000	—	26 200	—	29 829	50
Goldgrund . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gustavsburg <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mainz . . . . .	—	—	—	—	—	—	237 894	19	1 772 561	25	2 010 455	44	2 010 455	44
Frei-Weinheim <sup>2)</sup>	11 484	05	—	—	11 484	05	368	—	—	—	368	—	11 852	05
Bingen . . . . .	3 803	20	—	—	3 803	20	51 620	—	—	—	51 620	—	55 423	20
Summe 4	24 142	19	—	—	24 142	19	398 296	74	1 921 688	77	2 319 985	51	2 344 127	70

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

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

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II			
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II					
	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔		
5. in Preußen:																
Biebrich . . .	—	—	—	—	—	—	337	60	—	—	—	—	337	60	337	60
Schierstein . . .	20 942	64	—	—	20 942	64	—	—	—	—	—	—	—	—	20 942	64
Rüdesheim . . .	10 557	98	—	—	10 557	98	—	—	—	—	—	—	—	—	10 557	98
Bingerbrück . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberwesel . . .	2 605	92	—	—	2 605	92	—	—	—	—	—	—	—	—	2 605	92
St. Goarshausen . . .	199	26	—	—	199	26	—	—	—	—	—	—	—	—	199	26
St. Goar . . .	2 798	16	—	—	2 798	16	—	—	—	—	—	—	—	—	2 798	16
Oberlahnstein . . .	22 051	34	—	—	22 051	34	—	—	—	—	—	—	—	—	22 051	34
Coblenz . . .	—	—	—	—	—	—	71 000	—	—	—	—	—	71 000	—	71 000	—
Coblenz-Lützel . . .	43 786	72	—	—	43 786	72	—	—	—	—	—	—	—	—	43 786	72
Bucht bei Brohl . . .	2 293	80	—	—	2 293	80	—	—	—	—	—	—	—	—	2 293	80
Oberwinter . . .	4 432	40	—	—	4 432	40	—	—	—	—	—	—	—	—	4 432	40
Bonn . . .	—	—	—	—	—	—	8 000	—	—	—	—	—	8 000	—	8 000	—
Cöln . . .	—	—	—	—	—	—	68 645	77	73 556	16	142 201	93	142 201	93	142 201	93
Cöln-Deutz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln-Mülheim . . .	24 472	21	—	—	24 472	21	17 725	48	—	—	17 725	48	42 197	69	42 197	69
Düsseldorf . . .	—	—	—	—	—	—	227 000	—	141 026	—	368 026	—	368 026	—	368 026	—
Neuß . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	228 960	—	228 960	—	228 960	—	228 960	—
Düsseldorf-Heerd . . .	—	—	—	—	—	—	134 160	—	4 850	—	139 010	—	139 010	—	139 010	—
Crefeld . . .	—	—	—	—	—	—	58 543	14	357 365	24	415 908	38	415 908	38	415 908	38
Uerdingen . . .	—	—	—	—	—	—	2 913	55	72 000	—	74 913	55	74 913	55	74 913	55
Rheinhausen . . .	—	—	—	—	—	—	242 600	—	402 000	—	644 600	—	644 600	—	644 600	—
Duisburg . . .	—	—	—	—	—	—	4 083 127	71	8 599	64	4 091 727	35	4 091 727	35	4 091 727	35
Duisburg-Ruhrort . . .	—	—	—	—	—	—	5 757 740	46	2 625	—	5 760 365	46	5 760 365	46	5 760 365	46
Duisburg-Hochfeld . . .	—	—	—	—	—	—	33 397	95	—	—	33 397	95	33 397	95	33 397	95
Homburg (Zeche Rheispreussen) . . .	—	—	—	—	—	—	7 735	—	—	—	7 735	—	7 735	—	7 735	—
Alsum . . .	—	—	—	—	—	—	24 535	66	—	—	24 535	66	24 535	66	24 535	66
Schwelgern . . .	—	—	—	—	—	—	63 797	49	319 538	34	383 335	83	383 335	83	383 335	83
Walsum . . .	—	—	—	—	—	—	205 943	32	—	—	205 943	32	205 943	32	205 943	32
Wesel . . .	—	—	—	—	—	—	29 404	14	38 478	52	67 882	66	67 882	66	67 882	66
Emmerich . . .	5 593	07	—	—	5 593	07	—	—	—	—	—	—	—	—	5 593	07
Summe 5	139 733	50	—	—	139 733	50	11 036 607	27	1 648 998	90	12 685 606	17	12 825 339	76	12 825 339	76
6. in Niederland:																
	Gulden	℔s.	Gulden	℔s.	Gulden	℔s.	Gulden	℔s.	Gulden	℔s.	Gulden	℔s.	Gulden	℔s.		
Nijmegen . . .	—	—	—	—	—	—	3 153	—	—	—	3 153	—	3 153	—		
Tiel . . .	—	—	—	—	—	—	623	79 $\frac{1}{2}$	—	—	623	79 $\frac{1}{2}$	623	79 $\frac{1}{2}$		
Zalt-Bommel . . .	—	—	—	—	—	—	480	21	—	—	480	21	480	21		
Arnhem . . .	—	—	—	—	—	—	825	82 $\frac{1}{2}$	—	—	825	82 $\frac{1}{2}$	825	82 $\frac{1}{2}$		
Wageningen . . .	—	—	—	—	—	—	2 385	—	—	—	2 385	—	2 385	—		
Culemborg . . .	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	60	—		
Summe 6	—	—	—	—	—	—	7 527	83	—	—	7 527	83	7 527	83		

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

1. Port de Strasbourg.

I. Dépenses de l'Etat: Néant.

II. Dépenses des communes. (Ville de Strasbourg.)

1. Dépenses d'entretien:

a) Port de la Porte d'Austerlitz . . . . .	179 666,— Fr.
b) Port du Rhin . . . . .	169 391,— „
	<u>Somme I 349 057,— Fr.</u>

2. Nouvelles constructions, parachèvement et agrandissement des installations existantes:

a) Port de la Porte d'Austerlitz:	
Déplacement d'aiguillages de voies ferrées . . . . .	4 350,— Fr.
b) Port du Rhin. —	
Améliorations de routes et de voies ferrées . . . . .	50 228,— „
Déplacement de l'entrée du Port . . . . .	90 722,50 „
Frais d'études des projets d'agrandissement . . . . .	14 298,50 „
	<u>Somme 2 159 599,— Fr.</u>
	<u>Somme I 349 057,— „</u>
	<u>Somme II 508 656,— Fr.</u>

2. Hafen zu Kehl.

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für die Erhaltung des Fahrwassers, Unterhaltung der Ufer, Kaimauern, Dämme, für Arbeitsmaschinen und Schiffe . . . . .	22 528,56 M
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für Unterhaltung der Gleise, Straßen und Gehwege und deren Entwässerung, Ausbesserungsarbeiten an den bestehenden Tief- und Hochbauten, Unterhaltung der elektrischen und maschinellen Anlagen, Brückenwaagen, Badeanstalt, Wasserkranen . . . . .	470 506,— „
	<u>Summe I 493 034,56 M</u>

II. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

seitens der Eisenbahnverwaltung für Bauarbeiten am 3. Hafenbecken und Ostufer des 1. Hafenbeckens, teilweise Abtragung des Schutterdamms, Instandsetzung von Lagerplätzen, Abholzen und Ausstecken von Gelände . . . . .	248 279,64 M
	<u>Summe II 248 279,64 M</u>
	<u>Hierzu Summe I 493 034,56 „</u>
	<u>Gesamtbetrag 741 314,20 M</u>

3. Port de Lauterbourg. Les seules dépenses effectuées l'ont été par l'Etat pour l'entretien des installations du port existant et s'élèvent à la somme de . . . . . 1 214,38 Fr.

4. In dem städtischen Hafen zu Karlsruhe wurden die Bauarbeiten am Südwestbecken I weitergeführt und am Bau des 5. Hafenbeckens begonnen.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung:	
für Gleisanlagen . . . . .	67 093,45 M
b) seitens der Stadt Karlsruhe:	
für Gleisanlagen . . . . .	18 719,35 „
für Boote und Nachen des Hafenamts . . . . .	5 942,24 „
für Hochbauten . . . . .	25 589,04 „
für Straßen, Wasserversorgung und Entwässerung . . . . .	22 962,16 „
für Instandhaltung der maschinellen und Betriebseinrichtungen . . . . .	53 476,49 „

Summe I 193 782,73 M

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

a) seitens der Eisenbahnverwaltung:	
für neue Gleisanlagen und sonstige Einrichtungen des Betriebs . . . . .	—,— M
b) seitens der Stadt Karlsruhe:	
für Erbauung des Südwestbeckens I . . . . .	3 829,22 „
für Vorarbeiten zur Erbauung des fünften Hafenbeckens . . . . .	153,92 „
für Erbauung des fünften Hafenbeckens . . . . .	1 960 498,25 „

Summe II 1 964 481,39 M

Hierzu Summe I 193 782,73 „

Gesamtbetrag 2 158 264,12 M

5. Die Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“, Abt. Thyssensche Handelsgesellschaft m. b. H. in Hamborn-Bruckhausen, hat für ihre Hafenanlagen in Rheinau zum Selbstbetrieb für Umschlag von Kohlen, Erzen, Eisen und dergleichen im Jahr 1919 aufgewendet;

Unterhaltungsaufwand . . . . .	107 623,39 M
Neue Hafenbauten . . . . .	55 328,22 „

Gesamtbetrag 162 951,61 M

6. Im Hafen Rheinau wurden von der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft außer Unterhaltungsarbeiten keine Ausführungen vorgenommen. Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung . . . . .	10 129,03 M
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle und elektrische Anlagen . . . . .	11 883,15 „
zusammen aus staatlichen Mitteln	22 012,18 M
c) seitens der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft für Erhaltung der Fahrwassertiefen im östlichen Hafenbecken (durch die Wasserbauverwaltung ausgeführte Unterhaltungsarbeiten) . . . . .	455,22 „

Summe I 22 467,40 M

II. Neue Hafengebauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen.

Wurde nichts ausgeführt.

7. Mannheimer Hafenanlagen.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für Erhaltung des Fahrwassers (20 553,33  $\mathcal{M}$ ), Ausbessern der Ufer, Instandhaltung der Arbeitsmaschinen und Schiffe . . . . . 74 510,17  $\mathcal{M}$

b) seitens der Eisenbahnverwaltung:

für Unterhaltung der Kaimauern, Krangerüste und Brücken . . . . . 18 340,54  $\mathcal{M}$

für maschinelle Anlagen und Einrichtungen . . . . . 206 331,77 „

zusammen b 224 672,31  $\mathcal{M}$

c) seitens der Zollverwaltung für Unterhaltung der Straßen und zoll-eigenen Gleise, Fahrzeuge, Müllgruben, sowie der elektrischen Beleuchtung und Aufeisen im Industriebahnhof . . . . . 51 567,52 „

zusammen aus staatlichen Mitteln 350 750,—  $\mathcal{M}$

d) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Unterhaltung der Ufer und Lagerplätze im Industriebahnhof, sowie der Vorländer und Lagerplätze im Floßhafen, am Neckar und Rhein . . . . . 152 994,—  $\mathcal{M}$

e) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten an Ufern und Schiffahrtseinrichtungen (durch die Wasserbauverwaltung ausgeführt) . . . . . 1 791,90 „

zusammen d und e 154 535,90  $\mathcal{M}$

Summe I 505 535,90  $\mathcal{M}$

II. Neue Hafengebauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung für kleinere maschinelle Anlagen und Einrichtungen . . . . . 2 770,98  $\mathcal{M}$

b) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Ausbau und Erweiterung des Industriebahnhofs . . . . . 303 526,— „

Summe II 306 296,98  $\mathcal{M}$

Hierzu Summe I 505 535,90 „

Gesamtbetrag 811 832,88  $\mathcal{M}$

8. Im Hafen zu Maximiliansau wurden von dem Staat für Unterhaltungsarbeiten aufgewendet . . . . . 777,—  $\mathcal{M}$

9. desgl. zu Germersheim . . . . . —,— „

10. Im Hafen zu Speyer betrug der Gesamtaufwand des Staates für Baggerungen mit sonstigen Unterhaltungsarbeiten . . . . . 1 545,— „

11. 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 . . . . .	26 469,— M
b) durch die Zollverwaltung für Unterhaltung der zollrarisichen Hochbauten . . . . .	15 583,— „
c) durch die Bahnverwaltung für die Unterhaltung der Lagerhäuser, Gleise, Weichen, Kranen, Wasserleitungen und Beleuchtungseinrichtungen . . . . .	325 582,— „
	<u>Summe I 367 634,— M</u>

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 . . . . .	40 318,— M
b) durch die Zollverwaltung: für die Verbesserungen der Umschlagseinrichtungen an den Lagerhallen im Zollhof und Zollhafen . . . . .	—,— „
c) durch die Eisenbahnverwaltung für Weichen und Kranenanlagen . . . . .	—,— „
	<u>Summe II 40 318,— M</u>

12. Hafen zu Worms.

- a) Staatlicher Winterhafen: Für Wegausbesserungen wurden 35 M verausgabt.
- b) Städtischer Handelshafen: Für Unterhaltung des Hafens wurden 37 879,73 M und für Erweiterungsbauten 107 329,72 M verausgabt.

13. Hafen zu Gernsheim. Die vom Staat für die laufende Unterhaltung des Hafens aufgewendeten Kosten sind durch die Ausbaggerung der Hafeneinfahrt sowie durch Arbeiten an Uferbauten entstanden; sie betragen 5190,44 M.

Die von der Gemeinde ausgegebenen Beträge für Unterhaltung der Kräne und Verladevorrichtungen belaufen sich auf 33 193,14 M. Für Vervollständigung und Erweiterung bestehender Anlagen wurden 18 651,45 M verausgabt.

Eine Privatfirma hat für ihre im Hafengebiet errichtete Kohlenverladestelle für Unterhaltung 30 141,68 M und für Vervollständigung 4146,35 M aufgewendet.

14. Hafen zu Oppenheim. Der mit 3629,50 M angegebene staatliche Aufwand ist durch Ausbaggerung der Hafeneinfahrt entstanden. Von der Gemeinde wurden für Unterhaltung 700 M verausgabt. Die seitens Privater an ihren im Hafengebiet gelegenen Verladestellen für Kalksteine aufgewendeten Kosten für Unterhaltung und Erweiterung betragen 6500 bzw. 19000 M.

15. Hafen zu Gustavsburg. Für die Unterhaltung des Eisenbahnhafens, der Eigentum des hessischen Staates unter Verwaltung der Preußisch-Hessischen Eisenbahndirektion Mainz ist, sind keine Kosten für Unterhaltung, Neubauten und Erweiterungen entstanden.

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

I. Für Unterhaltung:	
a) Ufer und Straßen . . . . .	17 645,03 M
b) Baggerungen . . . . .	8 697,46 „
c) Maschinelle Einrichtungen . . . . .	87 328,60 „
d) Gebäude . . . . .	36 423,10 „
e) Hafensbahn . . . . .	87 800,— „
	Summe I 237 894,19 M

II. Für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) Neubeschaffung maschineller Einrichtungen . . . . .	65 563,03 M
b) Umgestaltung des Floßhafens und Ergänzungen an der Ingelheimer Au . . . . .	301 074,16 „
c) Ausführung von Arbeiten auf Grund von Requisitionsscheinen (Räumung von Lagerplätzen im Zollhafen, Ausbau des Kurvengleises im Zollhafen) . . . . .	293 659,49 „
d) Ausbau der Hafensbahn . . . . .	1 112 264,— „
	Summe II 1 772 561,25 M

17. Hafen und Eisenbahnladestelle zu Frei-Weinheim. Für den Hafen sind von seiten des Staates im abgelaufenen Jahre für Unterhaltung 11484,05 M aufgewendet worden, während die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft für die Umschlagstelle daselbst 368 M verausgabte. Kosten für Neubauten und Erweiterungen sind nicht entstanden.

18. Hafen zu Bingen:

- a) Staatlicher Sicherheitshafen: Es wurden zur Offenhaltung der Einfahrt durch Baggerung und Räumung 3803,20 M aufgewendet.
- b) Im städtischen Hafengebiet sind für Unterhaltung 51 620 M Kosten entstanden. Neubauten wurden im Jahre 1919 nicht ausgeführt.

19. An der städtischen Werftanlage zu Biebrich sind im Jahre 1919 Neubauten nicht vorgenommen worden. Die Unterhaltungskosten beliefen sich auf 337,60 M. Die Firma Kalle & Co. stellt zurzeit eine neue Werftanlage her.

20. In dem eisenbahnfiskalischen Hafen zu Bingerbrück sind im Berichtsjahre bemerkenswerte Neubau- oder Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt worden.

21/27. In den stromstaatlichen Sicherheitshäfen zu Schierstein, Rudesheim, Oberwesel, an der Loreley, zu St. Goar, Oberlahnstein und Coblenz-Lützel sind im Berichtsjahr außer den gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten keine Arbeiten zur Ausführung gekommen.

28. Für die Unterhaltung der städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Coblenz wurden im Jahr 1919 rund 71 000 M aufgewendet.

29/31. In der stromstaatlichen Brohler Hafenbucht, im stromstaatlichen Sicherheitshafen zu Oberwinter und an den städtischen Werftanlagen zu Bonn sind bemerkenswerte Bauarbeiten nicht zur Ausführung gebracht worden.

32. In den städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Cöln kamen im Jahre 1919 bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht zur Ausführung. Die Ausgaben für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen betragen im Berichtsjahre im Cölner und Cöln-Deutzer Hafengebiet . . . . . 73 556,16 *M*
- Ferner wurden verausgabt:
- A. An den Hafenanlagen in Cöln-Deutz:
1. Für Unterhaltung der Werftanlagen des Hafens . . . . . 21 995,77 „
  2. für Unterhaltungsarbeiten an den Hafenhochbauten . . . . . 46 650,— „
- B. An den Hafenanlagen in Cöln-Mülheim:
1. Für Unterhaltung der Werftanlagen . . . . . 6 717,48 *M*
  2. für Unterhaltungsarbeiten an den Hochbauten . . . . . 11 008,— „
- Im Industriehafen Cöln-Deutz hat die Firma Linde mit dem Bau einer Eisfabrik begonnen.
33. In den städtischen Hafen- und Werftanlagen zu Neuß wurden im Jahre 1919 für Uferregulierung 228 960 *M* aufgewendet.
34. Für die Hafen- und Werftanlagen zu Düsseldorf und Düsseldorf-Heerdt wurden im Rechnungsjahre 1919 verausgabt:
- a) Hafen zu Düsseldorf:
1. Unterhaltungsaufwand . . . . . 227 000,— *M*
  2. Kosten für Neubauten, Erweiterung . . . . . 141 026,— „
- b) Werft in Heerdt:
1. Unterhaltungsaufwand . . . . . 134 160,— „
  2. Kosten für Neubauten, Erweiterung . . . . . 4 850,— „
- An Kosten für Neuanlagen usw. im Hafen Düsseldorf entstanden:
1. Herstellung einer Fußgängerbrücke . . . . . 16 422,— „
  2. Vergrößerung der Betriebswerkstätte . . . . . 30 996,— „
  3. Erweiterung der Gleisanlagen und sonstigen Bahneinrichtungen . . . . . 93 608,— „
- 141 026,— *M*
- Desgleichen Werft in Heerdt:
- Erweiterung der Krananlagen . . . . . 4 850,— „
35. Für den Crefelder Rheinhafen sind im Jahre 1919 folgende Ausgaben entstanden:
1. Unterhaltung der Hafenanlagen . . . . . 58 543,14 *M*
  2. Neubauten:
    - a) für Verlegung der Werftstraße . . . . . 56 365,24 *M*
    - b) für die Ufermauer des Stahlwerkes Becker . . . . . 301 000,— „
- Zusammen 357 365,24 *M*
36. An den städtischen Werftanlagen zu Uerdingen wurden für Unterhaltungsarbeiten 2913,55 *M*, für den Neubau einer Kranbühne 16 000 *M*, für Errichtung eines Lokomotivschuppens mit Weiche 30 000 *M* und für neue Ausbaggerungen am oberen Werft 26 000 *M* verausgabt.
37. Im Hafen der Aktiengesellschaft Friedrich Krupp, Friedrich-Alfred-Hütte, zu Rheinhausen, sind außer einer Schuttverladevorrichtung keine Neubauarbeiten ausgeführt worden. Der Unterhaltungsaufwand betrug 242 600 *M*, die Kosten der Verladevorrichtung 402 000 *M*.
38. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind im Rechnungsjahre 1919 folgende Kosten entstanden:

## I. Ruhrorter Hafen:

1. für den Betrieb und die Unterhaltung des Hafens und der zugehörigen Anlagen . . . . . 5 757 740,46 *M*  
 2. für Neubauten, Vervollständigungen usw. . . . . 2 625,— „

## II. Duisburger Hafen: .

1. für den Betrieb und die Unterhaltung des Hafens und der zugehörigen Anlagen . . . . . 4 083 127,71 „  
 2. für Neubauten, Vervollständigung usw. . . . . 8 599,64 „

## III. Hochfelder Hafen:

- für Betrieb und Unterhaltung . . . . . 33 397,95 „  
 Neubauten wurden nicht vorgenommen.

39. Im eisenbahnstaatlichen Hafen zu Homberg, welcher an die Stadt Homberg verpachtet ist, sind nennenswerte Neubauten und Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt worden.

40. In dem dem Steinkohlen-Bergwerk „Rheinpreußen“ gehörigen Hafen zu Homberg beliefen sich die erforderlichen Unterhaltungskosten auf 7735 *M*.

41/42. In den beiden Häfen der Gewerkschaft „August-Thyssen-Hütte“ zu Alsum und Schwelgern wurden im Jahre 1919 folgende Aufwendungen gemacht:

a) Im Hafen Alsum für Unterhaltung desselben . . . . . 24 535,66 *M*

bestehend in Ausbesserungen an der Mole und Verladebühne, sowie an den Kränen und Gleisanlagen;

b) im Hafen Schwelgern wurden die üblichen Unterhaltungsarbeiten, deren Kosten 63 797,49 *M* betragen, an den Uferbefestigungen und Ufermauern, an den Kranbahnen, Gleisanlagen und Verladeeinrichtungen ausgeführt. An Neubauten wurde die Aufstellung dreier Vollportaldrehkräne von je 20 t Nutzlast und einer Verladebrücke mit Waggonkipperwerk von 55 t Tragkraft an den Seilen und dem Greiferhubwerk von 15 t Tragkraft nebst der dazugehörigen Kranbahn in Angriff genommen. Ferner wurden einige Gleisanlagen umgebaut. Dies verursachte einen Kostenaufwand von

319 538,34 „

43. In dem Hafen zu Walsum des Aktienvereins für Bergbau- und Hüttenbetrieb „Gutehoffnungshütte“ betragen im Jahr 1919 die Kosten für Unterhaltungsarbeiten einschließlich Lieferung der erforderlichen Materialien und Ersatzteile insgesamt 205 943,32 *M*.

44/46. In den stromstaatlichen Sicherheitshäfen zu Orsoy, Wesel und Emmerich wurden bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten im Berichtsjahr nicht ausgeführt.

47. An den städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Wesel wurden die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten ausgeführt; sie erforderten:

1. für Unterhaltung des Ufers, der Kranen, Lokomotiven, Wagen usw. 8 536,63 *M*

2. zum Unterhalt der Werftwege und zur Befestigung der Wege . . 3 283,09 „

3. zum Unterhalt der im Eigentum der Stadt befindlichen Strecke der Werftbahn . . . . . 17 584,42 „

4. für die Erweiterung von Gleisstrecken . . . . . 38 478,52 „

In Niederland sind für Hafenbauten, einschließlich der Gemeinde- und Privathäfen, im Berichtsjahr beziehungsweise im Rechnungsjahr 1919 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

In Niederland: 7527,83 Gulden à 1,70 *M* = 12 797,31 *M*.

Anhang<sup>1)</sup>.

Die Rheinschiffahrt war im Winter des Berichtsjahres auf der preußischen Stromstrecke nicht eingestellt, sondern nur zeitweise behindert.

In den nachbezeichneten Häfen haben während des Winters 1919/20 Schutz gesucht:

Lfd. Nr.	Im Hafen zu	Schiffe mit eigener Triebkraft	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Sonstige Fahrzeuge	Zusammen	Flächeninhalt des Hafens ha
1	Strasbourg: a) Port d'Austerlitz . . . . .	—	—	—	—	7,42
	b) Port du Rhin . . . . .	—	—	—	—	31,27
2	Kehl . . . . .	—	—	6	6	47,40
3	Lauterburg . . . . .	—	—	—	—	4,60
4	Karlsruhe . . . . .	—	—	—	—	45,65
5	Maximiliansau . . . . .	—	9	2	11	2,80
6	Germersheim . . . . .	4	22	5	31	1,80
7	Speyer . . . . .	1	11	4	16	3,45 <sup>2)</sup>
8	Rheinau . . . . .	—	—	(1 Fähre (1 Fischkutler)	2	36,00
9	Manheim . . . . .	—	—	—	—	175,50
10	Ludwigshafen . . . . .	—	—	1	1	29,40
11	Worms: a) staatlicher Hafen . . . . .	—	—	1	1	0,96
	b) städtischer Handelshafen . . . . .	—	—	—	—	3,30
	c) städtischer Floßhafen . . . . .	—	—	—	—	4,40
12	Gernsheim: a) Handelshafen . . . . .	2	7	1	10	4,00
	b) Floßhafen . . . . .	—	—	—	—	1,20
13	Oppenheim . . . . .	—	1	2	3	3,05
14	Goldgrund . . . . .	—	—	—	—	1,17
15	Gustavsburg . . . . .	—	—	—	—	8,75
16	Mainz . . . . .	18	20	145	183	52,25
17	Frankfurt a. M.: a) Westhafen . . . . .	6	17	—	23	4,28
	b) Osthafen . . . . .	5	69	16	90	17,17
18	Offenbach a. M. . . . .	—	—	8	8	4,93
19	Schierstein (Floßhafen) . . . . .	3	—	1	4	27,10
20	Rüdesheim . . . . .	—	1	1	2	4,32
21	Bingen . . . . .	1	—	13	14	10,27
22	Bingerbrück . . . . .	—	—	—	—	1,40
23	Oberwesel . . . . .	1	1	11	13	2,68
24	St. Goarshausen . . . . .	4	2	4	10	6,05
25	St. Goar . . . . .	2	—	—	2	2,43
26	Oberlahnstein . . . . .	—	—	—	—	5,00
27	Coblenz (Moselhafen) . . . . .	7	4	23	34	16,50
28	Brohl (Hafenbucht) . . . . .	1	2	20	23	5,05
29	Oberwinter . . . . .	4	3	16	23	7,20
30	Cöln (Rheinauhafen) . . . . .	6	13	9	28	4,90
31	Cöln-Deutz (Industriehafen) . . . . .	11	1	19	31	9,25
32	Cöln-Mülheim a. Rh. . . . .	17	11	33	51	12,73
33	Düsseldorf . . . . .	49	51	28	128	39,50
34	Crefeld . . . . .	3	15	10	28	19,80
35	Neuß . . . . .	—	—	—	—	39,7
36	Rheinhausen . . . . .	—	—	—	—	5,95

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

<sup>2)</sup> Hafenecken . . . . . 2,15 ha

Floßhafen . . . . . 1,30 ha

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	Duisburger und Ruhrorter Häfen <sup>1)</sup> . . . . .	331	1352	88	1771	183,90
38	Homberg . . . . .	—	—	6	6	1,57
39	Rheinpreußen (Homberg) . . . . .	—	—	—	—	7,43
40	Alsum . . . . .	—	—	—	—	1,00
41	Schwelgern . . . . .	—	—	—	—	12,36
42	Walsum . . . . .	—	—	—	—	7,62
43	Orsoy . . . . .	2	—	7	9	1,14
44	Wesel (alter und neuer Hafen) . . . . .	4	—	52	56	7,28
45	Emmerich . . . . .	44	41	1	86	4,80
46	Nijmwegen . . . . .	9	12	23	44	3,78
47	Tiel . . . . .	—	—	—	—	5,82
48	Zalt-Bommel . . . . .	3	—	11	14	2,21
49	Malburgen (Arnheim) . . . . .	—	—	—	—	5,50
50	Arnheim . . . . .	—	—	—	—	0,90
51	Wageningen . . . . .	—	—	—	—	0,80
52	Culemborg . . . . .	—	—	—	—	0,50
53	Vianen . . . . .	—	—	—	—	3,80
54	Vreeswijk . . . . .	—	—	—	—	1,00
55	Schoonhoven . . . . .	—	—	—	—	0,25
56	Gorinchem . . . . .	—	—	—	—	8,00
57	Werkendam . . . . .	—	—	—	—	0,53
58	Steenenhoek . . . . .	—	—	—	—	1,00
59	Dordrecht . . . . .	—	—	—	—	36,00
60	Alblasserdam . . . . .	—	—	—	—	1,00

## B. Lotsen- und Wahrschauerstationen.

1. Frankreich. Dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, il a été délivré en 1913 un brevet de pilote pour bateaux à voiles pour le parcours Strasbourg-Lauterbourg. Aucun des anciens pilotes n'est décédé.

Il y a actuellement en tout 13 pilotes, à savoir: 5 pour bateaux à voiles et 8 pour bateaux à vapeur; 7 résidant à Lauterbourg, 2 à la Wantzenau, 3 à Strasbourg-Robertsau et 1 à Offendorf.

Pendant l'année il n'a pas été nécessaire de placer des signaleurs pour la sécurité de la grande navigation.

2. In Baden wurde im Berichtsjahr 1 Steuermannspatent für Dampfschiffe erweitert.

Im ganzen sind 24 Steuerleute vorhanden, gegen 33 im Vorjahr.

Davon wohnen in:

Freistett . . . . .	0	Rheinsheim . . . . .	0
Greffen . . . . .	4	Altlußheim . . . . .	1
Maxau . . . . .	1	Mannheim . . . . .	18

<sup>1)</sup> einschl. Ruhrorter Eisenbahnhafen.

3. In Bayern wurden im Berichtsjahr keine neuen Steuermannspatente erteilt. 1 Steuermann ist gestorben.

Im ganzen sind 23 Steuerleute vorhanden.

Davon wohnen in:

Neuburg . . . . .	13	Sondernheim . . . . .	1
Maximiliansau . . . . .	2	Speyer . . . . .	1
Leimersheim . . . . .	4	Ludwigshafen . . . . .	2

4. In Hessen wurde im Monat März aus Anlaß der Errichtung einer Schiffbrücke bei Oppenheim durch die französische Besatzungsarmee ein Wahrschauposten oberhalb Worms zur Sicherung der Schifffahrt aufgestellt.

Am Jahresschluß 1919 betrug die Zahl der Schiffssteuerleute 100, es sind demnach 2 Steuerleute weniger als im Vorjahr.

Abgegangen sind:

Für die Strecke Mainz—Bingen . . . . .	2
„ „ „ Bingen—Caub . . . . .	1

Neu patentiert wurden:

Für die Strecke Mainz—Mannheim . . . . .	1
--	---

5. In Preußen sind im Berichtsjahr 2 Lotsen-Konzessionen durch Tod bei der Lotsenstation St. Goar erloschen.

Neu erteilt wurden 4 Lotsen-Konzessionen, 3 für die Station St. Goar und eine für Station Caub.

Bei den Wahrschauer-Stationen sind Veränderungen oder Neueinrichtungen im Jahr 1919 nicht vorgenommen worden.

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

Auf dem Oberrhein und der Waal war Überwachung der Schifffahrt während Niedrigwasser im Berichtsjahr nicht notwendig.

Auf Niederrhein und Leck wurden während der langen Niedrigwasserperiode im Spätsommer und Herbst Wahrschauer zur Überwachung der Schifffahrt aufgestellt bei Pannerden auf dem Pannerdenschen Kanal und bei Vreeswyk auf dem Leck.

### C. Schifferschulen.

1. Baden. In den drei badischen Schifferschulen konnte im Winter 1918/19 kein Unterricht erteilt werden, da wegen des Krieges keine Anmeldungen von Schülern erfolgten.

2. Bayern. Am 8. Januar 1919 begann der Unterricht in der Schifferschule in Miltenberg und wurde in ununterbrochener Reihenfolge, mit Ausnahme der Sonntage in den Monaten Januar und Februar, nach dem festgesetzten Lehrplane durchgeführt, und zwar von 3 Lehrern in 24 Wochenstunden in der Gesamtunterrichtszeit von 144 Stunden sowohl für die Ober- als auch für die Unterstufe.

Ebenso wurden die, durch die Ministerialentschließung vom 18. April 1910 eingeführten Aufsichtsstunden regelmäßig und pünktlich besucht.

Auch der obligatorische Schwimmunterricht im städtischen Winterschwimmbad, vom städt. Bademeister geleitet, fand regelmäßig statt.

Die Schule wurde von 26 Schülern, und zwar 17 in der Unter- und 9 in der Oberstufe besucht.

Den Schülern der Oberstufe wurde das Abgangszeugnis ausgefertigt und denjenigen der Unterstufe die Berechtigung zum Vorrücken in die Oberstufe erteilt.

Am 26. Februar er. wurde durch den Vorsitzenden der Schifferschulkommission die Schlußprüfung vorgenommen, welche als sehr gut bezeichnet werden muß; auch der Fleiß, der Fortgang und das Betragen sämtlicher Schüler ist lobend zu erwähnen.

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

Nach der Prüfung erfolgte am 26. Februar der Schluß der Schule für 1919.

3. Hessen. An der Schifferschule zu Neckarsteinach wurde auch im Winter 1918/19 kein Unterricht abgehalten, weil die junge Schiffsmannschaft während des Krieges von ihren Schiffen nicht abkommen konnte.

4. In Preußen blieben die beiden preußischen Schifferschulen am Rhein, zu Coblenz und Duisburg-Ruhrort, mangels einer ausreichenden Beteiligung geschlossen.

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

Winter	Coblenz			Ruhrort			Schülerzahl insgesamt
	Unterstufe	Oberstufe	Zusammen	Unterstufe	Oberstufe	Zusammen	
1919/1920							
1918/1919							
1917/1918							
1916/1917							
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
1891/1900	—	—	—	171	54	225	225
Summe	236	161	397	384	174	558	955

5. Niederland. Die niederländische Schifferschule in Rotterdam eröffnete den Winterkursus 1919/20 am 3. Januar 1920 mit 18 Schülern in der Unterstufe und 4 Schülern in der Oberstufe. Der Unterricht umfaßte 120 Stunden und endete am 28. Februar 1920.

Bei der hierbei stattgehabten Schlußprüfung wurde den 4 Schülern der Oberstufe das Abgangszeugnis erteilt. Die Kosten betragen 600 Gulden Lehrerhonorar und ungefähr 300 Gulden weitere Ausgaben. Der Staatszuschuß beträgt 500 Gulden.

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

Winter	Unterstufe	Oberstufe	Insgesamt
1919/1920	18	4	22
1918/1919	5	6	11
1917/1918	15	3	18
1916/1917	2	5	7
1915/1916	11	4	15

## D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis.

(Eisbrecherschiffe usw.)

### 1. Frankreich.

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 Rheinhäfen bildete sich keine Eisdecke.

### 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.

Der Winter 1919/20 war im Stromgebiet des preußischen Rheins mild. Die niedrigste Temperatur betrug  $-5$  Grad Celsius am 11. Dezember 1919. Ein stärkerer anhaltender Eisgang ist infolge der ständig wechselnden Witterungsverhältnisse nicht eingetreten, sodaß die Schifffahrt nicht geruht hat, sondern nur zeitweise behindert war. Ein Eiswachtdienst brauchte nicht in Tätigkeit zu treten.

### 6. Niederland.

Veranlassung zur künstlichen Beseitigung von Eis war nicht gegeben.

### E. Anlagen zur Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe.

Diese Übersicht erscheint gemäß Beschluß der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt im Jahresbericht für 1917 zum erstenmal. Für die Folge sollen lediglich die Veränderungen in den Anlagen im Jahresbericht aufgenommen werden. (Prot. Nr. III der ordentlichen Sitzung von 1917.)

#### Erläuterungen.

In Spalte 3 bedeutet: Eb. V. = Eisenbahnverwaltung, H. V. = Hafenverwaltung, O. = Ortsgemeinde, P. = Privateigentum, Str. V. = Strombauverwaltung.

In Spalte 6: Ab. Br. = Abessinierbrunnen, Br. = Brunnen, Hydr. = Hydrant, L. Br. = Laufbrunnen, P. = Pumpe, R. Br. = Rohrbrunnen, Schl. G. = Schlauch von der Genossenschaft zur Verfügung, Schl. H. = Schlauch von der Hafenverwaltung zur Verfügung, V. Br. 45 = Ventilbrunnen 45 mm weit, Z. = Zapfstelle, [] = nur bei Tage.

Ord.-Nr.	O r t	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S <sub>1</sub>
1	2	3	4	5	6	7
	<b>1. Frankreich.</b>					
1	Hafen zu Straßburg:					
	a) Metzgerthorhafen-Gebiet					
	Hafenverwaltungs-Gebäude . . . . .	H. V.	—	—	Z. []	—
	Lagerhaus III, Lagerhausseite . . . . .	"	—	—	Z. Schl. H.	—
	" I, " . . . . .	"	—	—	Z. []	—
	Werfthalle I, " . . . . .	"	—	—	"	—
	" B, " . . . . .	"	—	—	"	—
	Lagerplatzseite Gebr. Haldy . . . . .	"	—	—	"	—
	Lagerplatz " " . . . . .	P.	—	—	"	—
	Lagerplatzseite Raab, Karcher & Cie. . . . .	H. V.	—	—	Z. Schl. H.	—
	Lagerplatz " " . . . . .	P.	—	—	Z. []	—
	" Rapp Moeder . . . . .	"	—	—	"	—
	" C. E. Hoff & Cie. . . . .	"	—	—	"	—
	" Hansen Neuerburg . . . . .	"	—	—	"	—
	Umleitungskanal neben dem Lager H. Neuerburg . . . . .	H. V.	—	—	Ab. Br.	—
	Wendebecken Lager Raab Karcher . . . . .	P.	—	—	Z.	—
	" im " " " . . . . .	"	—	—	Z. []	—
	Straßburger Kohlen-Aufbereitung . . . . .	"	—	—	2 Z.	—
	Zufahrtskanal Stadtseite (Zitadeller- und Kehlertor) . . . . .	H. V.	—	—	2 Ab. Br.	—
	b) Rheinhafen-Gebiet.					
	Hafen-Verwaltungsgebäude . . . . .	H. V.	—	—	Z. []	—
	Vor dem Verwaltungsgebäude . . . . .	"	—	—	Z.	—
	Städtisches Lagerhaus . . . . .	"	—	—	"	—
	Zwischen dem städtischen Lagerhaus und dem Lagerhaus der Mannheimer Lagerhausgesellschaft . . . . .	"	—	—	"	—
	Lagerhaus der Mannheimer Lagerhausgesellschaft und Rhein und See . . . . .	"	—	—	2 Z.	—
	Elsässer-Mühle . . . . .	P.	—	—	Z. []	—
	III-Mühle . . . . .	H. V.	—	—	Ab. Br.	—
	Elsässische Schiffsahrts-Gesellschaft. . . . .	"	—	—	Z.	—
	„Rhenania“ Schiffsahrts-Gesellschaft . . . . .	"	—	—	"	—
	Fuchs Söhne . . . . .	P.	—	—	Z. []	—
	Lagerplatz Gebr. Röchling . . . . .	H. V.	—	—	Ab. Br.	—
	" Thyssen . . . . .	P.	—	—	4 Z. []	—
	Wolff Netter & Jacoby . . . . .	H. V.	—	—	2 Z.	—
	Mack & Cie. . . . .	"	—	—	Ab. Br.	—

Ord.-Nr.	Ort	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm
1	2	3	4	5	6	7
2	Hafen zu Lauterburg: Im Hofe bei der Rheinbauwörterwohnung zu Lauterburg Auf dem Vorplatz zu den Bureauräumen der Kohlen Groß- handlung Raab, Karcher & Cie. . . . .	Str. V.	181,350	L.	P.	—
	Im Lager der vorgenannten Firma 20 m von der Rhein- uferkante entfernt . . . . .	P.	181,500	"	"	—
	Im Vorraum des Trink- und Waschgebäudes der vorge- nannten Firma 20 m von der Rheinuferkante. . . . .	"	181,650	"	"	—
		"	182,100	"	Hydr.	—
	<b>2. Baden.</b>					
	Hafen zu Kehl:		125,75			
1	Becken I . . . . .	Eb. V.		r.	7 Hydr.	frei
	Becken II . . . . .	"		l.	9 "	"
				r.	6 "	—
				l.	4 "	—
	Hafen zu Karlsruhe:		189,8			
2	Nordbecken . . . . .	O.		nördl.	5 Hydr. (zgl. V. Br.) 1 V. Br.	—
		"		südl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.)	—
	Mittelbecken . . . . .	O.		nördl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.) 3 V. Br.	—
		"		südl.	1 Hydr. (zgl. V. Br.) 2 V. Br.	—
	Südbecken . . . . .	"		nördl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.)	—
		"		südl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.) 2 V. Br.	—
	Südwestbecken . . . . .	"		nördl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.)	—
		"		südl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.) 1 Hydr.	—
	Hafeneingang . . . . .	"			1 Hydr. (zgl. V. Br.)	—
3	Privathafen bei Rheinau der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ . . . . .	P.	242,000	r.	5 Hydr. Schl. H. 4 Z. Schl. H. 1 (Z.)	—
		"				—
4	Hafen zu Rheinau: Östliches Becken (am Ufer) . . . . .	O.	244,55	"	4 Hydr. 3 R. Br.	—
	(bis zu 100 m vom Ufer entfernt) . . . . .	P.		"	4 Z.	—
	Mittleres Becken (am Ufer) . . . . .	O.	243,65	"	3 Hydr.	—
	(bis zu 100 m vom Ufer entfernt) . . . . .	P.		"	4 Z.	—

Ord.-Nr.	Ort	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S <sub>1</sub>	
1	2	3	4	5	6	7	
	Westliches Becken		243,65				
	(am Ufer) . . . . .			r.	2 Hydr.	—	
	(bis zu 100 m vom Ufer entfernt) . . . . .			"	3 Z.	—	
5	Hafen zu Mannheim:						
	Offener Rhein vom Ufer bis zu 100 m entfernt . . . . .	O.	253,95	r.	2 Hydr.	—	
	Rheinhafen						
	(am Ufer) . . . . .	O.	256,00	"	12 "	—	
	(vom Ufer bis 70 m entfernt) . . . . .	"	257,30	"	3 "	—	
	Mühlauhafen						
	(am Ufer) . . . . .	"	257,30	"	6 "	—	
	" " . . . . .	"	257,30	l.	6 "	—	
	(vom Ufer zu bis 70 m entfernt) . . . . .	Eb. V.	256,2	r.	3 "	—	
	Verbindungskanal . . . . .	H. V.	—	"	1 "	—	
		O.	—	"	2 "	—	
		"	—	l.	1 "	—	
	Binnenhafen						
	(am Ufer) . . . . .	"	—	"	2 "	—	
	" " . . . . .	"	—	r.	1 "	—	
	(vom Ufer 60 m entfernt) . . . . .	"	—	"	3 "	—	
	Neckarhafen						
	(vom Ufer bis zu 80 m entfernt) . . . . .	H. V.	—	"	1 L. Br.	—	
	" " " " 80 m " . . . . .	O.	—	"	3 Hydr.	—	
	" " " " 80 m " . . . . .	Eb. V.	—	"	2 "	—	
	Industriehafen . . . . .	O.	—	r.	7 "	—	
				l.	2 "	—	
	Floßhafen						
	(am Ufer) . . . . .	P.	—	r.	7 R. Br.	—	
	(vom Ufer 50 m entfernt) . . . . .	"	—	"	2 R. Br.	—	
	<b>3. Bayern.</b>						
1	Maximiliansau . . . . .	P.	9,670	l.	Br.	—	
	" . . . . .	Eb. V.	9,760	"	"	—	
	" . . . . .	"	9,880	"	"	—	
2	Leimersheim . . . . .	P.	20,000	"	P.	—	
3	Sondernheim . . . . .	"	28,100	"	"	—	
	" . . . . .	"	28,300	"	"	—	
4	Germersheim . . . . .	Milit. V.	31,800	"	Hydr.	—	
5	Speyer . . . . .	Str. V.	Hafen	"	Br.	—	
	" . . . . .	Eb. V.	"	"	"	—	
	" . . . . .	P.	48,450	"	"	—	
	Pionier-Übungsplatz Speyer . . . . .	Milit. V.	46,750	"	"	—	
6	Angelhof, Gemeinde Otterstadt . . . . .	P.	52,05	"	"	—	
7	Reffental " " . . . . .	"	Altrhein	"	"	—	
8	Mundenheimer Altrheinhafen . . . . .	Str. V.	69,0	"	V. Br. 45	—	
9	Ludwigshafen:						
	bei der oberen, mittleren und unteren Drehbrücke des						
	Luitpoldhafens . . . . .	"	69,5 u. 71,3	"	"	—	
	bei der Walzmühle . . . . .	O.	71,8	—	"	—	
	Im Zollhof des Hauptzollamts . . . . .	H. V.	72,4 u. 72,7	—	"	—	

Ord.-Nr.	Ort	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S <sub>1</sub>	
1	2	3	4	5	6	7	
	Unteres Rheinufer . . . . .	H. V.	73,1	l.	V. Br. 45	—	
	" " . . . . .	"	73,350	"	"	—	
	" " . . . . .	"	73,470	"	"	—	
	" " . . . . .	P.	74,110	"	"	—	
	" " . . . . .	"	74,610	"	"	—	
	" " . . . . .	"	74,830	"	"	—	
	" " . . . . .	"	75,265	"	"	—	
	Unterhalb Ludwigshafen . . . . .	"	75,845	"	"	—	
	" " . . . . .	"	76,300	"	P.	—	
	" " . . . . .	"	77,500	"	"	—	
	" " . . . . .	Eb. V.	79,300	"	"	—	
	<b>4. Hessen.</b>						
1	Hafen zu Worms . . . . .	O.	276,0	l.	V. Br.	frei	
	" " " . . . . .	"	276,4	"	Z.	"	
	" " " . . . . .	"	277,4	"	V. Br.	"	
	" " " . . . . .	"	277,5	"	"	"	
2	Hafen zu Gernsheim . . . . .	Str. V.	294,6	r.	P.	frei	
	" " " . . . . .	O.	294,7	"	R. Br.	"	
	" " " . . . . .	P.	294,8	"	P.	"	
3	Hafen zu Oppenheim . . . . .	O.	313,4	l.	V. Br. 45	"	
4	Kornsand, 20 m vom Ufer . . . . .	Str. V.	313,6	r.	P.	—	
5	Nierstein:						
	25 m vom Ufer . . . . .	O.	314,8	l.	V. Br.	—	
	10 m " " . . . . .	"	315,2	"	"	—	
6	Weisenau:						
	auf dem Marktplatz . . . . .	"	328,2	"	"	—	
	in der Langgasse . . . . .	"	328,4	"	P.	—	
	" " Kirchgasse . . . . .	"	328,6	"	"	—	
	Zementfabrik in der Fabrik . . . . .	Pr.	327,2	"	Z.	—	
7	Ginsheim:						
	in den Ortsstraßen . . . . .	O.	—	r.	P.	—	
	in " " . . . . .	"	—	"	"	—	
	in " " . . . . .	"	—	"	"	—	
8	Gustavsburg:						
	Hafen I . . . . .	Eb. V.	—	"	V. Br.	—	
	" II . . . . .	"	—	"	"	—	
	" III . . . . .	"	—	"	Z.	—	
	" IV . . . . .	"	—	"	V. Br.	—	
9	Mainz:						
	Winterhafendamm . . . . .	O.	330	l.	"	—	
	Templerstraße . . . . .	"	330,4	"	"	—	
	am Fischtor . . . . .	"	330,7	"	"	—	
	Halleplatz . . . . .	"	331	"	"	—	
	Brückenplatz . . . . .	"	331,3	"	"	—	
	am Schloßtor . . . . .	"	331,7	"	"	—	
	" Kaisertor . . . . .	"	332,1	"	"	—	
	" Feldbergtor . . . . .	"	332,5	"	"	—	
	Einfahrt zum Zollhafen . . . . .	"	333	"	"	—	
	Im Zollhafen, Maschinenhaus . . . . .	"	—	"	"	—	
	" " Lagerhaus . . . . .	"	—	"	Z.	—	
	Gaswerk . . . . .	O.	335	l.	"	—	

Ord.-Nr.	Ort	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S <sub>1</sub>
1	2	3	4	5	6	7
	Elektrizitätswerk . . . . .	O.	335,4	„	Z.	—
	Kaufhold & Dulken . . . . .	P.	335,8	„	„	—
	Floßhafen, Dampfmühle . . . . .	„	—	„	„	—
	„ Sägewerk . . . . .	„	—	„	„	—
	„ . . . . .	O.	—	„	L. Br.	—
	„ Depot Mainz . . . . .	P.	—	„	P.	—
	„ . . . . .	O.	—	„	L. Br.	—
10	Mainz-Kastel . . . . .	Eb. V.	331	r.	Z.	—
	„ . . . . .	O.	331,5	„	V. Br.	—
11	Amöneburg:					
	Zementfabrik . . . . .	P.	334,6	„	„	—
	Chemische Werke . . . . .	„	334,8	„	Z.	—
12	Budenheim, Bürgermeistereihof . . . . .	O.	—	l.	V. Br.	—
13	Frei-Weinheim, Bahnhof . . . . .	Eb. V.	352,4	„	P.	—
14	Bingen:					
	Sicherheitshafen . . . . .	O.	360,2	l.	V. Br.	—
	„ . . . . .	„	360,6	„	„	—
	„ . . . . .	„	360,9	„	„	—
	„ . . . . .	„	361,2	„	„	—
	„ . . . . .	„	361,5	„	„	—
	„ . . . . .	„	361,7	„	„	—
	„ . . . . .	„	362,0	„	„	—
	<b>5. Preußen.</b>					
	a) Wasserbaubezirk Bingerbrück.					
	Stromstation km 0 bis 48,5.					
1	Biebrich . . . . .	O.	0,4 + 37 m	r.	L. Br.	—
2	„ . . . . .	„	0,9 + 68 m	„	„	—
3	„ . . . . .	„	1,6 + 64 m	„	„	—
4	Schierstein . . . . .	Str. V.	3,2 + 70 m	„	Z.	—
5	Eltville . . . . .	„	10,0 + 46 m	„	L. Br.	—
6	Oberwesel . . . . .	„	47,6 + 95 m	l.	Ab. Br.	—
	b) Wasserbaubezirk I Coblenz.					
	Stromstation km 48,5 bis 112,0.					
1	Loreleyhafen oberhalb St. Goarshausen . . . . .	Str. V.	53,0 + 24 m	r.	R. Br.	—
2	Hafen zu St. Goar . . . . .	„	54,9 + 64 m	l.	„	—
			54,9 + 73 m		V. Br.	—
3	Oberlahnstein (Werft) . . . . .	O.	82,40	r.	„	—
	„ (Hafen) . . . . .	Str. V.	82,7 + 83,3	r.	Ab. Br.	—
4	Coblenz:					
	Rheinanlagen . . . . .	O.	87,5	l.	V. Br.	—
	Rheinwerft . . . . .	„	89,670	„	Z.	—
	Moselwerft, Zollhafen, Halle I . . . . .	„	90,0	r.	Z.	—
	„ Freihafen, Halle II . . . . .	„	90,0	(Moseluf.)	Z.	—
5	Coblenz-Lützel:					
	Hafendamm . . . . .	O.	90,1	l.	V. Br.	—
	Sicherheitshafen (Frontwand des Magazingebäudes) . . . . .	Str. V.	90,1	(Moseluf.) l.	Z.	20
6	Vallendar . . . . .	O.	93,3 + 20,0	r.	Hydr.	—
7	Bendorf . . . . .	„	97,4	„	„	—
8	Mülhofen b. Engers (Kruppsche Hüttenverwaltung) . . . . .	P.	98,1	„	Z. u. L. Br.	—
9	Neuwied (Kruppsche Hüttenverwaltung) . . . . .	„	104,4	„	L. Br.	—

Ord.-Nr.	Ort	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm $\mathcal{M}$
1	2	3	4	5	6	7
c) Wasserbaubezirk Cöln. Stromstation km 112,0 bis 195,0.						
1	Brohl a. Rhein	Str. V.	118,8	L.	Z. <sup>1)</sup>	17
2	" " "	P.	119,1	"	" <sup>1)</sup>	17
3	Rheinbrohl	O.	119,0	r.	Br. <sup>1)</sup>	15
4	Niederbreisig	P.	120,6	L.	Z. <sup>1)</sup>	17
5	Linz	"	126,9	r.	P. <sup>1)</sup>	15
6	"	"	127,5	r.	Z. <sup>1)</sup>	15
7	Linzhausen	O.	128,7	"	P. <sup>1)</sup>	15
8	Casbach	"	129,8	"	" <sup>1)</sup>	15
9	Remagen	"	131,77	L.	Z. <sup>1)</sup>	20
10	Unkelstein	Eb. V.	134,78	"	P. <sup>1)</sup>	—
11	Oberwinter	Str. V.	136,72	"	Z. <sup>1)</sup>	20
12	Rolandswerth	O.	139,68	"	" <sup>1)</sup>	Pauschal- summe
13	Königswinter	"	143,22	r.	" <sup>1)</sup>	18
14	Godesberg	"	145,51	L.	"	20
15	Obercassel	P.	148,76	r.	P. <sup>1)</sup>	—
16	Bonn	"	152,8	L.	Z. [ ] <sup>1)</sup>	24
17	"	O.	153,2	"	Z. <sup>1)</sup>	24
18	"	"	153,4	"	"	—
19	Beuel (Bröhlthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft)	P.	153,16	r.	"	25
20	Wesseling	"	169,100	L.	P.	frei
21	Zündorf	"	175,700	r.	Z. [ ]	"
22	Porz	"	175,880	"	"	"
23	"	"	176,800	"	"	"
24	"	"	177,000	"	2 Z. [ ]	"
25	"	"	177,200	r.	Br. [ ]	"
26	Cöln-Marienburg	O.	181,800	L.	Z. [ ]	"
27	" Oberländer Werft	"	183,400	"	"	"
28	Cöln Agrippina-Werft	"	183,900	"	"	"
29	" " "	"	184,470	"	"	"
30	Cöln Hansa-Werft	"	184,645	"	"	"
31	" " "	"	184,700	"	"	"
32	" " "	"	184,800	"	"	"
33	" " "	"	184,900	"	2 Z. [ ]	"
34	" " "	"	185,000	"	"	"
35	" " "	"	185,100	"	Z. [ ]	"
36	" " "	"	185,200	"	2 Z. [ ]	"
37	" " "	"	185,300	"	"	"
38	" " "	"	185,400	"	"	"
39	Rheinau Hafen	"	185,000	"	Z. [ ]	"
40	" " "	"	185,000	"	"	"
41	Cöln Rheinau-Werft	"	185,100	"	"	"
42	" " "	"	185,200	"	"	"
43	" " "	"	185,300	"	"	"
44	" " "	"	185,400	"	"	"
45	" " "	"	185,500	"	"	"

<sup>1)</sup> Die Schiffer können das Wasser unentgeltlich entnehmen, die eingetragenen Preise für 1 cbm werden von den Gemeinden von Privaten erhoben.



Ord.-Nr.	Ort	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S <sub>1</sub>
1	2	3	4	5	6	7
18	Düsseldorf-Hamm . . . . .	O.	235 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	r.	Z.	frei
19	„ Heerd . . . . .	„	238,2	l.	„	„
20	Düsseldorf, 14 Zapfstellen . . . . .	„	240,9 244,9	r.	14 Z.	„
21	Crefeld-Linn . . . . .	H. V.	260,3 261,9	l.	4 Z.	„
22	Uerdingen . . . . .	O.	262,6 263,1	„	3 „	„
23	Rheinhausen . . . . .	P.	270 <sup>9</sup> / <sub>8</sub>	„	2 Br.	„
24	Duisburg . . . . .	„	270,8	r.	Z.	„
25	„ . . . . .	H. V.	272 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	„	5 Br.	„
26	„ . . . . .	O.	273,6	„	Br.	„
27	Duisburg-Laar . . . . .	P.	279 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	„	4 Z.	„
28	Homburg-Essen . . . . .	O.	276,5 279,1	l.	6 „	„
Außerdem 1 Wasserboot der Westdeutschen Binnenschiff- fahrts-Berufsgenossenschaft, Abteilung Duisburg, mit seinem Heimatsort Duisburg, faßt 15 cbm; Preis siehe Tarif Seite 48.						
e) Wasserbaubezirk Wesel.						
Stromstation km 281,0 bis 363,4.						
1	Alsum . . . . .	P.	286,8/287,3	r.	3 Z.	—
2	Schwegeln . . . . .	„	287,7 bis 288,2	„	4 „	—
3	Walsum . . . . .	„	288,7 bis 289,0	„	4 „	—
4	„ . . . . .	„	289,5	„	Z.	—
5	Orsoy . . . . .	O.	291,3	l.	„	—
6	„ . . . . .	P.	291,9	l.	„	—
7	Stapp . . . . .	„	295,5	r.	„	—
8	Goersicker . . . . .	„	298,1	„	„	—
9	Haus Mumm . . . . .	„	304,3	l.	„	—
10	Büderich . . . . .	„	309,3	„	„	—
11	Wesel . . . . .	O.	312 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	r.	2 Z.	—
12	Ginderich . . . . .	P.	316,6	l.	Z.	—
13	Lippmann . . . . .	„	318,7	r.	„	—
14	An der Beek . . . . .	„	321 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	l.	P.	—
15	Obermörnter . . . . .	„	331 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	„	„	—
16	Rees . . . . .	O.	335 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	r.	„	—
17	Rotes Häuschen . . . . .	P.	338 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	l.	„	—
18	Wisselward . . . . .	„	340,9	„	„	—
19	Grieth . . . . .	„	342,9	„	„	—
20	Emmericher Eyland . . . . .	„	348,65	„	„	—
21	Emmerich . . . . .	Str. V.	349,6	r.	Z.	—
22	„ . . . . .	O.	350,1	„	„	—
23	„ . . . . .	„	350,36	„	„	—
24	Salmorth . . . . .	P.	355,25	l.	„	—

Ord.-Nr.	Ort	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S <sub>2</sub>
1	2	3	4	5	6	7
f) Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen in Duisburg-Ruhrort.						
1	Ruhrort:	H. V.				
	Becken A = 15 Stück . . . . .					
	„ B = 16 „ . . . . .					
	„ C = 21 „ . . . . .					
	Hafenkanal 30 „ . davon 3 gesperrt . . . . .					
	Kaiserhafen 14 „ . . . . .					
	Südhafen 6 „ . davon 2 gesperrt . . . . .				Ventil- brunnen	6
	Nordhafen 7 „ . „ 6 „ . . . . .				20 mm	
	Hafenmund 4 „ . . . . .					
	Vinckekanal 2 „ . . . . .					
	Werfthafen 1 „ . . . . .					
	Bunkerhafen 1 „ . . . . .					
	Eisenbahn- hafen 2 „ . . . . .					
2	Duisburg . . . . .	H. V.				
	Außenhafen 5 Stück, davon 2 gesperrt . . . . .				Ventil- brunnen	6
	Innenhafen 13 „ . „ 7 „ . . . . .				20 mm	
	Parallelhafen 8 „ . „ 2 „ . . . . .					
3	Hochfeld.:	H. V.				
	Südhafen 6 Stück, davon 3 gesperrt . . . . .				Ventil- brunnen	6
					20 mm	
6. Niederland.						
1	Nymegen . . . . .	O.	25,9	l.	6V. Br. Str.V. Schl. G.	Gulden 0,09
2	Zalt-Bommel . . . . .	„	76,7	l.	Hydr.	0,15
3	Gorinchem . . . . .	„	96,6	r.	Z.	0,17
4	Arnhem . . . . .	„	25,9	„	3 Hydr.	nihil
5	Wageningen . . . . .	„	45,2	„	V. Br.	„
6	Culemborg . . . . .	„	81,5	l.	P.	„
7	Vianen . . . . .	„	92,4	„	R. Br.	0,20
8	Schoonhoven . . . . .	„	113,6	r.	Z.	nihil
9	Dordrecht . . . . .	„	118,2	l.	Hydr.	1,50
10	Papendrecht . . . . .	„	117,5	r.	„	0,15
11	Rotterdam . . . . .	„	141,8	—	Wasserboot-	Abonnem.
12	Wemeldingen . . . . .	P.	—	r.	Z. []	0,39
13	Verningen (Hanswert) . . . . .	„	—	„	Z.	1,00
14	Vlissingen . . . . .	„	—	l. u.r.	R. Br.	0,50
15	Amsterdam . . . . .	O.	—	—	11 V. Br.	nihil
		„	—	—	13 R. Br.	„
		„	—	—	8 Stand R.	„
		„	—	—	Schl. H.	„
		„	—	—	5 Hydr.	„
		„	—	—	Schl. H.	„
		P.	—	—	2 Stand B.	„
		„	—	—	Schl. g.	„
		„	—	—	9 Hydr.	„
		„	—	—	Schl. g.	„

### Ordnung für die Abgabe von Trinkwasser

durch das Wasserboot der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.

1. Das Wasser wird zu Wochenpreisen abgegeben. Die Wochenpreise richten sich nach der Tragfähigkeit des Schiffes und sind wie folgt festgesetzt:

Klasse	Fahrzeuge bis zu einer Tragfähigkeit	Wochenpreis	Tägliche Lieferung höchstens
A.	von 50 t	10 Pf.	200 Liter
B.	„ 50 bis 100 t	20 „	300 „
C.	„ 100 „ 200 t	35 „	400 „
D.	„ 200 „ 300 t	50 „	600 „
E.	„ 300 „ 400 t	70 „	800 „
F.	„ 400 „ 500 t	85 „	1000 „
G.	„ 500 „ 1000 t	100 „	1200 „
H.	„ mehr als 1000 t	135 „	1500 „

Der Wochenpreis ist im voraus zu entrichten.

2. Am Tage der Zahlung wird der Wasserbehälter ganz gefüllt, an den folgenden 5 Tagen der Woche nur dann, wenn der Behälter etwa zur Hälfte leer ist. Mehr als vereinbart, wird nur dann geliefert, wenn das Schiff nach Plätzen fährt, wo kein Trinkwasserdienst besteht.

3. Zeitkarten werden für 6 oder 12 Monate ausgegeben. Der Preis ist das 24- bzw. 48fache des Wochenpreises.

4. Die in Duisburg von der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft und in Rotterdam von der Gemeinde-Trinkwasserleitung gelösten Wochenkarten und Ausweise werden gegenseitig anerkannt und das Wasser ohne Lösung einer neuen Wochenkarte nachgefüllt. Eine neue Wochenkarte ist in Duisburg oder Rotterdam erst dann zu lösen, wenn die Wochenkarte abgelaufen ist.

5. Zeitkarten für Halb- und Ganzjahresabschlüsse in Duisburg oder Rotterdam sind nur für Duisburg oder Rotterdam gültig. Für diese Schiffe wird der Tag der letzten Füllung als Anfang der Wochenfrist angenommen. Ein Recht auf kostenlose Wasserauffüllung haben diese Schiffe an anderen Orte nicht.

6. Wer Wasser zu erhalten wünscht, soll eine weiße Flagge hissen.

7. Der Inhalt der Wasserbehälter auf den Schiffen soll betragen:

bei höchstens	mindestens	höchstens
von 15 bis 500 t Tragfähigkeit	300 l	600 l
„ 500 „ 1000 t	500 l	1000 l
über 1000 t	1000 l	2000 l.

Sind auf einem Schiffe mehrere Wohngelegenheiten vorhanden, so empfiehlt es sich, für jede von ihnen einen besonderen Wasserkasten einzubauen. Auf Schiffen mit eigener Triebkraft soll der Behälter so groß sein, daß er für jede Person der vorgeschriebenen Besatzung 100 l fassen kann.

8. Die Wasserkasten sind im Schiffe so anzuordnen, daß sie von Deck aus leicht mit Wasser gefüllt werden können. Ist ein Mannloch nicht vorhanden, so muß der Wasserbehälter mit einer breiten Füllöffnung versehen sein. Wasserbehälter von mehr als 500 l Inhalt müssen mit einem Mannloch nebst Deckel, einer Luftöffnung, einem Zapfhahn oder einer Pump- und Pegelvorrichtung und an der tiefsten Stelle des Bodens mit einem Reinigungshahn versehen sein. Der Boden soll eine schräge Lage haben. Der Inhalt ist auf dem Wasserbehälter zu vermerken. Bei vorhandenen Schiffen können Erleichterungen gewährt werden.

9. Es darf kein Wasser aus dem Strom oder dem Hafen aufgeholt werden, außer zum Reinigen des Decks. Auch zum Kochen, Spülen und Waschen soll nur Trinkwasser benutzt werden.

10. Trinkwasser, das nicht einwandfrei ist, wird beanstandet. Der Behälter wird entleert, gereinigt und mit Leitungswasser ausgespült.

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

#### A. Rheinschiffer-Patente.

Zur Ausstellung gelangten:

1919			1918			Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
1. In Frankreich.						
—	1	—	—	—	2	En 1919: 1 brevet pour le parcours Strasbourg— Rotterdam. En 1918: 1 brevet pour le parcours Strasbourg— Lauterbourg, 1 brevet pour le parcours Strasbourg-Mannheim.
—	1	—	—	—	2	
2. In Baden.						
1	21	1				Straßburg—Meer. Straßburg—Ruhrort. Lauterburg—Meer. Karlsruhe—Meer. Karlsruhe—Bingen. Sondernheim—Mannheim unter 50 t. Germersheim—Mannheim. Mannheim—Meer. Mannheim—Ruhrort. Mannheimer Häfen. Mainz—Meer. Mainz—Ruhrort. Erweitert wurden: Straßburg—Mannheim. Straßburg—Karlsruhe. Straßburg—Lauterburg. Lauterburg—Ruhrort. Karlsruhe—Ruhrort. Karlsruhe—Mannheim. Ruhrort—Meer.
1	3	—				
—	2	—				
—	5	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	21	—				
—	4	—				
1	—	—				
—	2	—				
—	1	—				
—	4	1				
1	—	—				
1	1	—				
1	—	—				
1	—	—				
—	4	—				
—	2	—				
			3	28	—	
6	73	2	3	28	—	
3. In Bayern.						
—	3	—				Straßburg—Duisburg. Straßburg—Ruhrort. Straßburg—Meer. Karlsruhe—Ruhrort. Karlsruhe—Meer. Sondernheim—Worms. Germersheim—Mainz. Mannheim—Duisburg. Mannheim—Meer. Erweitert wurden: Straßburg—Ruhrort. Straßburg—Meer. Lauterburg—Mainz.
—	2	—				
—	9	—				
—	1	—				
—	3	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	1	—				
1	—	—				
1	—	—				
—	—	1				
				10	—	
2	22	1	—	10	—	

1919			1918			Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
4. In Hessen.						
10	15	2				Straßburg—Meer.
—	—	1				Straßburg—Rotterdam.
—	3	—				Straßburg—Duisburg-Ruhrort.
—	1	—				Straßburg—Alsum.
—	4	—				Straßburg—Walsum.
—	1	—				Straßburg—Ruhrort.
1	3	1				Mannheim—Meer.
2	—	—				Mannheim—Rotterdam.
—	7	1				Mannheim—Duisburg-Ruhrort.
—	1	—				Mannheim—Ruhrort.
1	—	—				Mannheim—Wesel.
—	2	—				Karlsruhe—Meer.
—	1	—				Rheinau—Duisburg-Ruhrort.
—	1	—				Plittersdorf—Duisburg-Ruhrort.
—	1	—				Mainz—See.
1	—	—				Lauterburg—Walsum.
—	—	—				Mainz—Coblenz.
—	—	—				Erweitert worden außerdem:
—	—	—				1 Dampfschiffpatent Straßburg—Meer.
—	—	—				3 Segelschifferpatente Straßburg—Meer.
—	—	—				1 Segelschifferpatent Straßburg—Walsum.
—	—	—				1 „ Rheinau—Duisburg-Ruhrort.
			6	39 <sup>1)</sup>	1	
15	41 <sup>1)</sup>	5	6	39 <sup>2)</sup>	1	1) 7, 2) 2 Patenterweiterungen.
5. In Preußen.						
34	90	9				Straßburg—Meer.
7	70	6				Straßburg—Meer und Main von Frankfurt abwärts.
—	2	1				Straßburg—Meer und Main von Offenbach abwärts.
—	1	—				Straßburg—Meer und Main von Aschaffenburg abwärts.
—	1	—				Straßburg—Meer und auf dem schiffbaren Main.
—	1	—				Straßburg—Meer und Main von Frankfurt abwärts und Mosel von Metz abwärts.
—	1	—				Straßburg—Meer und auf der schiffbaren Mosel, und Main von Frankfurt abwärts.
—	1	—				Straßburg—Meer und Mosel von Remich abwärts.
—	2	—				Straßburg—Meer und Mosel von Metz abwärts.
—	1	—				Straßburg—Meer u. auf den schiffbaren Nebenflüssen.
1	1	—				Straßburg—Meer u. auf d. schiffb. preuß. Nebenflüssen.
—	3	—				Straßburg—Meer u. auf der schiffbaren Mosel.
2	1	—				Straßburg—Duisburg-Ruhrort.
—	—	1				Straßburg—Duisburg-Ruhrort u. auf dem Main von Frankfurt abwärts.
—	1	—				Straßburg—Walsum u. Main von Frankfurt abwärts. zu übertragen
44	176	17				

1919			1918			Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
44	176	17				Übertrag
—	3	—				Straßburg—Rotterdam u. Main von Frankfurt abwärts.
—	—	1				Karlsruhe—Meer und Main von Offenbach abwärts.
5	8	3				Mannheim—Meer.
—	—	2				Mannheim—Meer und Main von Frankfurt abwärts.
1	—	—				Mannheim—Meer und Main von Würzburg abwärts.
—	1	—				Mannheim—Meer und Mosel von Remich abwärts.
1	—	—				Mannheim—Duisburg-Ruhrort.
3	—	—				Mannheim—D.-Ruhrort u. Mosel von Remich abwärts.
1	1	—				Mannheim—Rotterdam.
1	—	—				Mainz—D.-Ruhrort u. auf der Mosel unterhalb Remich.
1	—	—				Mainz—Rees und Mosel von Remich abwärts.
1	—	—				Coblenz—Emmerich.
2	4	—				Erweitert wurden:
1	—	—				Straßburg—Meer.
—	1	—				Straßburg—Meer und Mosel von Remich abwärts.
1	—	—				Straßburg—Meer und Main von Offenbach abwärts.
						Mannheim—Meer.
			34	73	9	
62	194	23	34	73	9	
6. In Niederland.						
—	2	—				Wesel—Meer.
4	5	—				Ruhrort—Meer.
—	11	—				Duisburg—Meer.
—	1	—				Neuß—Meer.
14	24	—				Cöln—Meer.
—	1	—				Bonn—Meer.
—	12	—				Coblenz—Meer.
—	1	—				Valendar—Meer.
—	1	—				Maxau—Meer.
1	—	—				St. Goar—Meer.
1	4	—				Mainz—Meer.
35	215	—				Mannheim—Meer.
5	82	—				Straßburg—Meer.
1	—	—				Erweitert wurden:
1	—	—				Ruhrort—Cöln.
4	7	—				Cöln—St. Goar.
—	4	—				Cöln—Mannheim.
1	1	—				Coblenz—Mannheim.
—	2	—				St. Goar—Mannheim.
—	1	—				Coblenz—Straßburg.
21	37	—				Lauterburg—Straßburg.
			57	331	1	Mannheim—Straßburg.
88	411	—	57	331	1	

1919			1918			Rheinuferstaaten
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
Wiederholung.						
1	—	—	—	—	2	Frankreich.
6	73	2	3	28	—	Baden.
2	22	1	—	10	—	Bayern.
15	41	5	6	39	1	Hessen.
62	194	23	34	73	9	Preußen.
91	454	—	57	331	1	Niederland.
177	784	31	100	481	13	
992			594			

In Niederland wurden 46 belgische Schiffer (gegen 0 in 1918) durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Artikels 18 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zur Führung von Schiffen auf dem Rhein zugelassen.

## B. Schiffseichungen.

Die Anzahl und Größe der im Jahr 1919 zur Eichung gebrachten Schiffe, verglichen mit dem Vorjahr, war folgende:

Eichamt	Anzahl		Tragfähigkeit in Tonnen	
	1919	1918	1919	1918
Straßburg . . . . .	—	—	—	—
Speyer . . . . .	—	—	—	—
Mannheim . . . . .	19	18	15 763	17 185
Mainz . . . . .	6	7	1 363	1 361
Coblenz . . . . .	—	2	—	1 766
Cöln . . . . .	—	3	—	6 256
Duisburg . . . . .	25	6	22 356	6 635
Duisburg-Ruhrort . . . . .	60	52	41 333	32 723
Zusammen	110	88	80 815	65 926

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist in Deutschland demnach von 740 t auf 735 t gesunken.

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

## C. Schiffs- und Floß-Untersuchungen.

## a) Schiffs-Untersuchungen.

Untersucht wurden:

## 1. Segelschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen	
	Anzahl	Tragfähigkeit t	Anzahl	Tragfähigkeit t	Anzahl	Tragfähigkeit t
Straßburg . . . . .	—	—	—	—	—	—
Speyer . . . . .	—	—	—	—	—	—
Mannheim . . . . .	—	—	52	50 465	52	50 465
Mainz . . . . .	18	6 103	—	—	18	6 103
Frankfurt a. M. . . . .	2	2 815	—	—	2	2 815
Biebrich . . . . .	—	—	1	79	1	79
Niederlahnstein . . . . .	—	—	—	—	—	—
Coblenz . . . . .	—	—	—	—	—	—
Cöln . . . . .	—	—	1	1 155	1	1 155
Düsseldorf . . . . .	—	—	—	—	—	—
Duisburg . . . . .	7	5 366	26	27 916	33	33 282
Duisburg-Ruhrort . . . . .	19	12 876	54	54 741	73	67 617
Dordrecht . . . . .	17	8 080	9	6 458	26	14 538
Rotterdam . . . . .	47	21 662	26	21 313	73	42 975
Amsterdam . . . . .	4	1 347	—	—	4	1 347
Zusammen	114	58 249	169	162 127	283	220 376
1918	119	58 387	176	160 359	295	218 746
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	1 768	—	1 630
{ weniger	5	138	7	—	12	—

## 2. Dampfschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen	
	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken
Straßburg . . . . .	—	—	—	—	—	—
Speyer . . . . .	—	—	—	—	—	—
Mannheim . . . . .	6	540	2	200	8	740
Mainz . . . . .	5	1 810	—	—	5	1 810
Frankfurt a. M. . . . .	—	—	—	—	—	—
Biebrich . . . . .	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein . . . . .	—	—	—	—	—	—
Coblenz . . . . .	1	75	1	140	2	215
Cöln . . . . .	3	4 350	1	6	4	4 356
Düsseldorf . . . . .	—	—	—	—	—	—
Duisburg . . . . .	1	1 400	1	125	2	1 525
Duisburg-Ruhrort . . . . .	9	1 354	5	3 110	14	4 464
Dordrecht . . . . .	9	2 190	3	900	12	3 090
Rotterdam . . . . .	13 <sup>1)</sup>	4 442	2	222	15	4 664
Amsterdam . . . . .	—	—	—	—	—	—
Zusammen	47	16 161	15	4 703	62	20 864
1918	42	9 923	3	1 360	45	11 283
Mithin 1919 { mehr	5	6 238	12	3 343	17	9 581
{ weniger	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Hierunter 2 Motorschiffe.

## b) Floß-Untersuchungen.

Untersucht wurden:

Bei der Untersuchungsstelle zu	Anzahl der Flöße		Gewicht in Tonnen nach § 33 Ziffer 4 der Pol.-Ord. von 1913	
	1919	1918	1919	1918
<b>Mannheim:</b> a) vom Oberrhein gekommene und unmittelbar durchgegangene Flöße . . . . .	—	—	—	—
b) sonstige auf dem Rhein und Neckar angekommene, im Floßhafen umgebaute Flöße . . . . .	21	18	24 055	14 573
c) vom Neckar nach dem Rhein zu Tal durchgegangene Flöße . . . . .	—	7	—	1 578
<b>Mainz</b> . . . . .	146	96	162 768	125 722
<b>Schierstein</b> . . . . .	48	23	63 119	30 178
<b>Rüdesheim</b> . . . . .	2	4	2 314	6 540
<b>Oberwesel</b> . . . . .	—	—	—	—
<b>Wesel</b> . . . . .	—	—	—	—
Zusammen	217	148	252 256	178 591

Gegen das Vorjahr wurden sonach 69 Flöße mehr untersucht mit 73 665 Tonnen Gewicht mehr.

## D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1919.

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

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 <sup>2)</sup>	überjährige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle		auf andere Weise	be- strafen	frei- gespro- chenen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
<b>A. In Deutschland.</b>																
<b>I. Gerichte I. Instanz.</b>																
Lauterburg . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schiltigheim . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Straßburg . . . . .	2	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Husingen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	3	—	—	—	—
Kehl . . . . .	6	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lörrach . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karlsruhe . . . . .	1	3 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippsburg . . . . .	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rastatt . . . . .	1 <sup>4)</sup>	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim . . . . .	7	28	3	2	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kandel . . . . .	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen . . . . .	8 <sup>5)</sup>	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenthal . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—
Speyer . . . . .	2	4	—	—	1 <sup>6)</sup>	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—
Germersheim . . . . .	1	—	—	—	1	—	—	3	—	2	1	3	—	—	—	—
Mainz . . . . .	15	13	2	3	6	1	—	3	—	3	—	3	—	—	—	—
Wiesbaden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eltville . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	—	—	—	—
zu übertragen	48	58	17	10	15	3	—	2	10	1	7	4	10	1	—	—

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	
	überjährlige	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission <sup>7)</sup>	überjährlige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- traften	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission <sup>8)</sup>
			Personen													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Übertrag	48	58	17	10	15	3	—	2	10	1	7	4	10	1	—	—
Rüdesheim . . . . .	33	7	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Goarshausen . . .	10	8	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
St. Goar . . . . .	6	4	—	—	1	—	—	7	7	—	—	—	3	8	1	—
Boppard . . . . .	5	3	2	—	1	4 <sup>7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Coblenz . . . . .	14	1	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuwied . . . . .	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andernach . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sinzig . . . . .	3	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Linz a. Rh. . . . .	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Königswinter . . . . .	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bonn . . . . .	3	1	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
Cöln . . . . .	9	6	4	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln-Mülheim a. Rh.	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuß . . . . .	3	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Düsseldorf . . . . .	10	6	2	2	—	2	—	—	2	—	1	1	1	—	—	—
Crefeld . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uerdingen . . . . .	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duisburg . . . . .	14	26	10	1	—	1	—	—	3	3	—	—	2	1	—	—
Duisburg-Ruhrort . . .	68	77	20	7	—	12	—	—	14	5	1	8	5	2	—	—
Rheinberg . . . . .	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wesel . . . . .	9	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xanten . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Emmerich . . . . .	9	1	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1919 zusammen	256	210	51	27	20	28	—	5	41	17	9	13	22	12	1	—
gegen 1918	205	191	44	19	17	37	1	6	26	10	11	10	17	10	1	—
Mithin 1919 { mehr	51	19	7	8	3	—	—	—	15	7	—	3	5	2	—	—
{ weniger	—	—	—	—	—	9	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—
<b>II. Berufungsgerichte</b> (Obergerichte).																
Landg. Frankenthal . . .	3	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mannheim . . . . .	4 <sup>7)</sup>	2	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mainz . . . . .	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberlandesger. Cöln	75	42	55	—	— <sup>8)</sup>	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
1919 zusammen	83	45	58	2	1	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
gegen 1918	85	43	38	2	2	—	—	—	8	—	—	—	3	1	8	—
Mithin 1919 { mehr	—	—	20	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
{ weniger	2	2	—	—	1	—	—	—	7	—	—	—	2	1	8	—

<sup>1)</sup> Siehe auch Verzeichnis der Rheinschiffahrtsgerichte S. 66. <sup>2)</sup> Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission ist auch aus Abschnitt XII zu ersehen. <sup>3)</sup> Alle Fälle noch anhängig. <sup>4)</sup> Noch anhängig. <sup>5)</sup> 1 Zivilsache wurde im Prozeßregister als beendet ausgetragen, weil über 1 Jahr während. <sup>6)</sup> Erl. gem. § 146<sup>1</sup> 2<sup>b</sup> Gesch.-Anw. <sup>7)</sup> Es blieben noch 5 Sachen anhängig. <sup>8)</sup> 1 überzählige Sache ist durch Verbindung erledigt. <sup>9)</sup> 13 Sachen wurden zurückgenommen.

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 <sup>1)</sup>	überjährige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- strafte	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission <sup>2)</sup>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
<b>B. In Niederland.</b>																
<b>I. Gerichte I. Instanz.</b>																
a) Kantongerichte:																
Nijmegen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	3	—	—	—
Druten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Zalt-Bommel . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	23	23	—	—	23	—	—	—
Gelderenalsen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	3	—	—	—
Gorinchem . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Shiedeacht . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Arnhem . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Elst . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Nianen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Utrecht . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	—	—	7	—	—	—
b) Tribunale:																
Arnhem . . . . .	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiel . . . . .	6	5	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1919 zusammen	8	6	2	1	—	—	—	—	44	44	—	—	44	—	—	—
gegen 1918	4	5	1	1	—	—	—	—	7	7	—	—	7	—	—	—
Mithin 1919	4	1	1	—	—	—	—	—	37	37	—	—	37	—	—	—
(mehr)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(weniger)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>II. Berufungsgerichte<sup>3)</sup></b>																
(Obergerichte).																
a) Tribunale . . . . .																
b) Gerichtshöfe . . . . .																
1919 zusammen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
gegen 1918	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Mithin 1919	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(mehr)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(weniger)	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—

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

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

<sup>3)</sup> Die Spalten 7, 8, 12, 16 und 17 finden bei den Berufungsgerichten keine Anwendung. 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 (Zuwiderhandlungen gegen rheinschiffahrtspolizeiliche Vorschriften)			
	Es waren anhängig		Es wurden erledigt durch rechtskräftige polizeiliche Strafverfügung	Zahl der bestrafte Personen
	überjährige	neue		
Bezirksamt Kehl . . . . .	—	—	—	—
„ Karlsruhe . . . . .	—	13	13	13
Wasserbauamt zu Bingerbrück . . . . .	1	10	9	9
„ I zu Coblenz . . . . .	—	12	10	10
„ „ Köln . . . . .	—	2	11	12
„ I „ Düsseldorf . . . . .	—	57	49	49
„ „ Wesel . . . . .	—	1	1	1
1919 zusammen	1	95	93	94
gegen 1918	14	30	46	63
Mithin 1919	{ mehr	65	47	31
	{ weniger	13	—	—

## 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		
Frankreich:					
1	Straßburg . . . . .	—	—	—	—
2	Lauterburg . . . . .	—	—	—	—
Baden:					
1	Kehl . . . . .	52	52	102	—
2	Karlsruhe . . . . .	—	—	—	—
3	Rheinau . . . . .	158	151	347	—
4	Mannheim . . . . .	521	503	1077	—
Bei der Fahrt im offenen Strom und an verschiedenen Landstellen:					
5	Rheinbaubezirk Offenburg . . . . .	—	—	—	—
6	„ Karlsruhe . . . . .	—	—	—	—
7	„ Mannheim . . . . .	24	24	112	—

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 . . . . .	—	—	—	—
2	Speyer . . . . .	—	—	—	—
3	Ludwigshafen . . . . .	107	79	148	—
4	Frankenthaler Kanal . . . . .	—	—	—	—
Außerdem fanden im freien Strom folgende Revisionen statt:					
5	Flußbaubezirk Maximiliansau . . . . .	—	—	—	—
6	„ Sondernheim . . . . .	—	—	—	—
7	„ Germersheim . . . . .	—	—	—	—
8	„ Speyer . . . . .	—	—	—	—
9	„ Ludwigshafen . . . . .	—	—	—	—
10	„ Frankenthal . . . . .	—	—	—	—
Hessen:					
1	Nierstein (in Fahrt) . . . . .	3	3	5	—
2	Unterhalb Nierstein . . . . .	1	1	6	—
3	Nackenheim (in Fahrt) . . . . .	3	3	4	2 (hatten Patent)
4	Ginsheim „ . . . . .	1	1	1	—
5	Mainz „ . . . . .	6	6	28	2 (hatten Patent)
6	Budenheim „ . . . . .	3	3	6	1 (hatte Patent)
7	Schierstein „ . . . . .	1	1	2	—
8	Eltville „ . . . . .	4	4	10	2 (hatten Patent)
Preußen:					
1	Biebrich . . . . .	14	14	26	—
2	Schierstein . . . . .	2	2	4	—
3	Eltville . . . . .	14	14	27	—
4	Oestrich . . . . .	14	14	27	—
5	Geisenheim (Schiffsliegeplatz) . . . . .	123	108	261	—
6	Rüdesheim „ . . . . .	41	36	80	—
7	Offener Strom pp. zwischen Biebrich und Rüdesheim . . . . .	120	90	503	—
8	Coblenz . . . . .	27	16	33	2
9	Cöln . . . . .	200	99	202	—
10	Neuß . . . . .	89	66	83	—
11	Düsseldorf . . . . .	79	79	131	—
12	Uerdingen . . . . .	5	5	2	—
13	Duisburg . . . . .	595	421	746	12
14	Duisburg-Ruhrort . . . . .	1341	839	1235	—
15	Duisburg-Hochfeld . . . . .	95	72	139	3
16	Wesel . . . . .	6	4	21	—
17	Emmerich . . . . .	170	80	70	6

Hinsichtlich der Zeit der Revisionen wird das Folgende mitgeteilt:

1. In Frankreich —.

2. In Baden sind die Hafen- und Schiffahrtspolizeibeamten 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 fanden 22 Revisionen, darunter 21 während der Fahrt, statt. Zur Führung von Dienstbüchern waren verpflichtet 62 Schiffsleute, ohne Dienstbuch betroffen wurden 7, die alle Schifferpatente besaßen.

Die Revisionen haben am 8. März und 7. August stattgefunden.

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 revidiert.

## F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

### Zusammenstellung

über die im Lauf des Jahres 1919 auf dem Rhein während der Fahrt erfolgten Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Aufsichtsbezirk	Aufsichtsbeamte	Ergebnis der Untersuchungen					Bemerkungen, insbesondere nähere Angaben zu e. (Art der Zuwiderhandlung, Bestrafung usw.)
		a. untersuchte Betriebe	b. ordnungsmäßig betriebene Betriebe	c. bemängelte Betriebe	d. kleinere, alsbald behobene Unregelmäßigkeiten	e. Strafanzeigen wurden erhoben	
Frankreich: Wasserbaubezirk Straßburg-Rhein	2 Conducteurs des Ponts et Chaussées	—	—	—	—	—	
Baden: Rheinbauinspektion Offenburg	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauinspektion Karlsruhe	1 Dienstvorstand, 1 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauinspektion Mannheim <sup>1)</sup>	1 Dienstvorstand, 1 Oberbausekretär, 1 Dammeister	—	—	—	—	—	<sup>1)</sup> Die französische Besatzungsbehörde hat die Schiffsfahrtpolizei ausgeübt und die Untersuchungen vorgenommen.
Bayern: Speyer . . . . .	1 Bauamtmann, 1 Kesselrevisor, 1 Dammeister	—	—	—	—	—	
Hessen: Wasserbauamt Worms . . . . .	1 Baurat	—	—	—	—	—	
Wasserbauamt Mainz . . . . .	1 Wasserbauassessor, 3 Dammeister 1 Wasserbauinspektor, 1 Bauamtmann 4 Oberbausekretäre	14	10	4	1	—	
Preußen: Wasserbauamt Bingerbrück km 0 bis 48,5	1 Baurat, 1 Strommeister	233	233	—	—	—	
Wasserbauamt I Coblenz km 48,5 bis 112	1 Baurat, 2 Strommeister	298	298	—	—	—	
Wasserbauamt Cöln . . . . . km 112 bis 195	1 Baurat, 2 Strommeister <sup>2)</sup>	22	22	—	—	—	<sup>2)</sup> 1 Strommeister konnte keine Untersuchungen vornehmen, weil kein Boot zur Verfügung stand.
Wasserbauamt I Düsseldorf km 195 bis 281	1 Baurat, 3 Strommeister	248	247	1 <sup>3)</sup>	—	1	<sup>3)</sup> Sicherheitsventil war mit Holz festgekeilt. Der Dampferführer wurde mit 100 M bestraft.
Wasserbauamt Wesel . . . . . km 281 bis 363,44	1 Baurat, 2 Strommeister	387	387	—	—	—	
Niederland: Arnhem . . . . . (5. Bezirk für die Dampfkesselrevision)	1 Ingenieur, 3 Assistenten	7	1	—	6	—	
1919 zusammen		1209	1198	5	7	1	
gegen 1918		1121	1113	7	4	1	
Mithin 1919 { mehr		88	85	—	3	—	
{ weniger		—	—	2	—	—	

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

Die Rheinschiffahrt betreffende Verordnungen und Verfügungen sind im Jahr 1919 ergangen:

### In Frankreich.

Avis du Directeur de la Navigation du 29 Juillet 1919, concernant l'interruption de la navigation du 6 août 1919 entre les kms. français 128 et 131 pour permettre de faire sauter un obstacle à la navigation.

### In Baden.

1. Bekanntmachung der Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 10. Juli 1919, Abhaltung einer Ruderregatta auf dem Karlsruher Rheinhafen und Stichkanal am 20. Juli 1919 betreffend.
2. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe und bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 29. August, 3./5. September 1919, die vom Centre de Contrôle bestimmten Durchfahrtszeiten durch die Rheinschiffbrücken bei Maxau-Maximiliansau betreffend.
3. Bekanntmachung der Rheinbauinspektion Karlsruhe gemeinsam mit dem Straßen- und Flußbauamt Speyer vom 5. September 1919, Öffnungszeiten der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend.
4. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektionen Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 1. Oktober 1919, die zeitweise Sperrung des Fahrwassers aus Anlaß der Fahrwasserverbesserung am Mechtersheimer Durchschnitt und bei Oberhausen.
5. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektionen Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 17. Dezember 1919, die Durchfahrtszeiten durch die Rheinschiffbrücken bei Altlußheim-Speyer betreffend.
6. Bekanntmachung der Rheinbauinspektion Karlsruhe gemeinsam mit dem Straßen- und Flußbauamt Speyer vom 18. Dezember 1919, Baggerungen bei der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend.

### In Bayern.

1. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer am 15. April 1919, die Aufhebung der Bestimmungen über Erteilung von Rheinschiffnotpatenten betreffend.
2. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe vom 29. August, 3. und 5. September 1919, die auf Anordnung der Centre de contrôle festgesetzten Durchfahrtszeiten der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend.
3. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 1. Oktober 1919, die zeitweise Sperrung des Fahrwassers aus Anlaß der Fahrwasserverbesserung im Mechtersheimer Durchschnitt und bei Oberhausen betreffend.

4. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 17. Dezember 1919, die Durchfahrtszeiten durch die Rheinschiffbrücke bei Altlußheim-Speyer betreffend.

#### In Hessen.

1. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Gernsheim vom 1. Mai 1919, die Polizei- und Gebührenordnung für den Hafen zu Gernsheim betreffend.
2. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 22. Mai 1919, die Polizei-Betriebs- und Gebührenordnung für den städtischen Hafen in Worms betreffend.
3. Bekanntmachung des Bürgermeisters der Stadt Bingen vom 13. September 1919, die Gebührenordnung für den Hafen und den Gebührentarif für die Hafenbahn in Bingen betreffend.
4. Nachweisung der Schiffsuntersuchungskommission in Mainz über die im Jahre 1919 festgesetzten Verstärkungen und Verminderungen der Schiffsmannschaften gem. Ziff. 3, 4 und 7 der Anweisung zu § 10 der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe von 1905 betreffend.

#### In Preußen.

1. Verordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 14. Januar 1919, betreffend Nachtrag zum Tarif für den städtischen Hafen zu Neuß vom 18. Juni 1912.
2. Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers vom 15. Januar 1919, betreffend 1. Nachtrag zum Tarif für die Privatwerft der Firma Industrieterrain Düsseldorf-Reisholz, Aktiengesellschaft zu Benrath, vom 29. Februar 1908.
3. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 23. Januar 1919, betreffend Bestimmungen für die Rheinschiffahrt wegen der zwischen St. Goar und St. Goarshausen von französischen Besatzungstruppen geschlagenen Schiffbrücke.
4. Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Düsseldorf vom 12. Februar 1919 für den Verkehr über die Rheinbrücke Wesel-Büderich.
5. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 12. Februar 1919, betreffend Abänderung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1919.
6. Polizeiverordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 14. Februar 1919, betreffend Abänderung der zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, sowie zur Abwendung von Gefahr auf dem Rhein vom Minister der öffentlichen Arbeiten usw. erlassenen Verordnungen vom 22. Januar 1889.
7. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 25. Februar 1919, betreffend die Außerkraftsetzung der Bekanntmachung vom 3. August 1914 über die Führung und Bemannung der Rheinschiffe.
8. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. März 1919, betreffend Aufhebung der Bestimmungen der Bekanntmachung vom 29. März 1916 über die Beschränkung der Gesamtbreite von zwei nebeneinander gekuppelten Anhangschiffen bei der Fahrt durch das Birger Loch.
9. Verordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 31. März 1919, betreffend 2. Nachtrag zum Tarif für die städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Crefeld vom 15. Mai 1908 und zum Nachtrag vom 8. November 1909.

10. Verordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 12. April 1919, betreffend Erhöhung der für Lotsenprüfungen festgesetzten Entschädigung der Lotsenprüfungskommissionen vom 14. September 1909.
11. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. April 1919, betreffend Benutzung der Besichtigungswagen in den Schiffsöffnungen der Rheinbrücken bei Engers und Remagen zu Anstreicherarbeiten.
12. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 10. Mai 1919, betreffend Abänderung der Bestimmungen der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1918 wegen Befahren der preußischen Rheinstrecke bei Nacht.
13. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. Mai 1919, betreffend Erhöhung der Wahrschaugebühren.
14. Verordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 31. Mai 1919, betreffend Nachtrag zum Tarif für die staatlichen und städtischen Häfen des Gemeindebezirks Duisburg vom 12. April 1918.
15. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 3. Juni 1919, betreffend Abänderung der Bestimmungen der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1918 wegen Befahren der preußischen Stromstrecke bei Nacht in den Monaten Juni und Juli.
16. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 28. Juni 1919, betreffend Anbringung eines fahrbaren Hängegerüsts an der Rheinbrücke Bonn-Beuel in der Zeit vom 25. Juni bis 1. Oktober.
17. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. Juni 1919, betreffend die Schifffahrt während der Beseitigungsarbeiten des Leitseiles des Eisenbahntrajektes Bonn-Oberkassel.
18. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. Juni 1919, betreffend Benutzung der Besichtigungswagen zu Ausbesserungsarbeiten in der großen Mittelöffnung der Hängebrücke zwischen Cöln und Cöln-Deutz.
19. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 2. August 1919, betreffend Abänderung der Bestimmungen der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1918 wegen Befahren der preußischen Rheinstrecke bei Nacht im Monat August.
20. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 9. August 1919, betreffend die Schifffahrt in der Nähe des in Stromstation km 313,5 gesunkenen Schiffes.
21. Verordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18. August 1919, betreffend Erhöhung des Gebührentarifs für die Rheinlotsen der Stationen Caub und St. Goar.
22. Verordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 2. September 1919, betreffend 3. Nachtrag zum Tarif für die Benutzung der städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Cöln und Cöln-Deutz vom 18. Februar 1907 und zu den Nachträgen vom 8. Dezember 1916 und 4. Juli 1918.
23. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. September 1919, wegen Abänderung der Bestimmungen der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1918, betreffend die Befahrung der preußischen Rheinstrecke bei Nacht im Monat September.
24. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. September 1919, betreffend Bestimmungen für die Rheinschifffahrt anlässlich des in Stromstation km 154,6/7 bei Beuel gesunkenen Schleppkahns.

25. Bekanntmachung der Oberzolldirektion in Cöln vom 2. Oktober 1919, betreffend Errichtung eines neuen Hauptzollamtes in Emmerich mit der Bezeichnung „Hauptzollamt Emmerich Hafenkopf“.
26. Verordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 8. November 1919, betreffend 2. Nachtrag zum Schlepplohntarif für den Rhein-Weser-Kanal und den Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm vom 20. April 1914.
27. Verordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 11. November 1919, betreffend Tarif für die Werftanlagen zu Hitdorf am Rhein.
28. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. November 1919, betreffend Bestimmungen für die Schifffahrt anlässlich der Verlegung eines Flußkabels für Niederspannung durch den Nebenarm zwischen Rolandswerth und Nonnenwerth.

#### In Niederland.

Die Rheinschifffahrt betreffende Verordnungen und Verfügungen sind im Berichtsjahr in Niederland nicht ergangen.

Anhang.

## Verzeichnis

der in den Rheinuferstaaten zurzeit bestehenden Rheinschiffahrtsgerichte.

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

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

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

## IV. Güterverkehr<sup>1)</sup>.

### A. Im allgemeinen.

Der in Beilage IIa zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

1. den Verkehr in den französischen und 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 Rhein (Rhein-See-Verkehr) nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich<sup>2)</sup>.

In den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen:

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

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

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

	1919	1918	
die Zufuhr . . . . .	14 495 266 t	19 596 498 t,	mithin 1919 weniger 5 101 232 t
„ Abfuhr . . . . .	10 437 051 t	17 300 674 t,	„ 1919 „ 6 863 623 t
Zusammen	24 932 317 t	36 897 172 t,	mithin 1919 weniger 11 964 855 t.

<sup>1)</sup> Die Statistik erstreckt sich noch nicht auf den Verkehr in den schweizerischen Rheinhäfen.

<sup>2)</sup> Die Preußische Haupt-Zollstelle in Emmerich schreibt seit 1913 wieder den gesamten Rhein-See-Verkehr an. Diese Anschreibungen konnten deshalb wieder, wie es in den früheren Jahresberichten bis 1911 der Fall war, in die Beilage IIa aufgenommen und den Vergleichen zugrund gelegt werden.

<sup>3)</sup> Mülheim wurde am 1. April 1914 Cöln eingemeindet.

<sup>4)</sup> Umfaßt den Verkehr, der unter der Ortsbezeichnung Homberg, Essenberg und Hafen Rheinpreußen angemeldet wurde.

<sup>5)</sup> Der Hafen zu Orsoy ist im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr im Hafen zu Orsoy bei den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen unter Ziffer 42 Preußen.

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 26 % gegen 12,8 % Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 39,7 % gegen 6,0 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 32,4 %, gegen 9,5 % Zunahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1919	1918		
der Verkehr zu Berg	18 584 561 t	27 016 878 t,	mithin 1919 weniger	8 432 317 t
„ „ zu Tal	6 347 756 t	9 880 294 t,	„ 1919 weniger	3 532 538 t
Zusammen	24 932 317 t	36 897 172 t,	mithin 1919 weniger	11 964 855 t

mithin in der Richtung zu Berg 31,2 % Abnahme, in der Richtung zu Tal 9,6 % Abnahme, gegen 25,9 % Zunahme und 11,1 % Abnahme im Vorjahr.

In den minderwichtigen französischen und 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 Frankreich . . . . .	7 211 t
39. „ Baden . . . . .	4 199 t
40. „ Bayern . . . . .	—
41. „ Hessen . . . . .	41 788 t
42. „ Preußen . . . . .	374 738 t

Zusammen 1919 427 936 t

gegen 1918 564 482 t

Sonach gegen das Vorjahr 136 546 t oder 24,4 % Abnahme, gegenüber 22,1 % Zunahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe 1 im Berichtsjahr 25 360 253 t

„ Vorjahr . . 37 461 654 t

mithin in 1919 weniger 12 101 401 t,

also ergibt sich eine Abnahme von 32,3 %, gegen 9,7 % Zunahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde, Rindvieh, Schafe, Schweine, Geflügel usw. 12 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

	1919	1918		
die Zufuhr vom deutschen Rhein her . . . . .	3 045 569 t	4 783 955 t,	mithin 1919 weniger	1 738 386 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	3 177 341 t	292 591 t,	„ 1919 mehr	2 884 750 t
Zusammen	6 222 910 t	5 076 546 t,	mithin 1919 mehr	1 146 364 t.

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 22,6 % gegen 31,1 % im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 36,3 % abgenommen, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 985,9 % zugenommen, gegen 29,3 % und 51,8 % Abnahme im Vorjahr.

Von den nachstehenden überseeischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-Seeverkehr) von der Preußischen Haupt-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	1919	1918		
her . . . . .	—	415 t,	mithin 1919 weniger	415 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	873 t,	—	„ 1919 mehr	873 t
Zusammen	873 t,	415 t,	mithin 1919 mehr	458 t.

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 41500 % ab-, in der Abfuhr 87300 % zu-, im ganzen um 110,4 % zugenommen, gegen 86,4 % 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 . . . . .	1919	1918		
3 045 569 t	4 784 370 t,	mithin 1919 weniger	1 738 801 t	
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	3 178 214 t	292 591 t,	„ 1919 mehr	2 885 623 t
Zusammen	6 223 783 t <sup>1)</sup>	5 076 961 t,	mithin 1919 mehr	1 146 822 t.

Die Verkehrszunahme beträgt somit 22,6 %, gegen 31,1 % im Vorjahr. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 36,3 %, die Zunahme in der Abfuhr 986,2 %, gegen 29,2 % und 51,8 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen

und überseeischen Häfen mit . . . . .	6 223 783 t <sup>1)</sup>
den Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen mit . . . . .	25 360 253 t

so ergibt sich im Jahr 1919 als **Gesamthafenverkehr 31 584 036 t**  
gegen 1918 42 538 615 t

Sonach 1919 **weniger 10 954 579 t,**

oder 25,7 % Abnahme, gegen 2,4 % Zunahme im Vorjahr.

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

	Zufuhr vom deutschen Rhein	Abfuhr nach dem deutschen Rhein	Gesamtverkehr
Aufzeichnungen in Emmerich . . . . .	2 958 592 t	3 107 429 t	6 066 021 t
Aufzeichnungen in Lobith . . . . .	3 045 569 t	3 178 214 t	6 223 783 t
In Emmerich { <b>mehr</b>	—	—	—
{ <b>weniger</b>	86 977 t	70 785 t	157 762 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 29 609 Tonnen. (Siehe Beilage III c.)

Von dem Gesamthafenverkehr mit . . . . . 31 584 036 t  
fallen nach den Beilagen IIIa und IVa auf den Verkehr mit Nebenflüssen . . . . . 694 504 t

Somit Hafenverkehr mit dem Rhein 30 889 532 t

Hierzu der in Beilage IIb zusammengestellte Durchgangsverkehr von und nach  
den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Berichtsjahr . . . 7 119 004 t

Gibt zusammen 38 008 536 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein . . . . . 19 004 268 t

oder gegen das Vorjahr mit 25 608 609 t weniger 6 604 341 t oder 26,2 % Abnahme gegen 18,9 %  
Zunahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1919 ergibt sich aus  
der nachstehenden Übersicht:

#### Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Hafenverkehr mit dem Rhein	Durchgangsverkehr von und nach den Neben- flüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	%
1909	70 723 985 <sub>s</sub>	3 480 552 <sub>s</sub>	37 102 268 <sub>s</sub>	+ 13 595 138 <sub>s</sub>	+ 5,4
1910	81 142 038 <sub>s</sub>	3 870 067 <sub>s</sub>	42 506 053	+ 5 403 784 <sub>s</sub>	+ 14,3
1911	85 271 825 <sub>s</sub>	3 864 776 <sub>s</sub>	44 563 301	+ 2 062 248	+ 4,8
1912	95 754 205 <sub>s</sub>	4 088 264	49 921 234 <sub>s</sub>	+ 5 352 933 <sub>s</sub>	+ 12,0
1913	104 861 597 <sub>s</sub>	4 263 552	54 562 574 <sub>s</sub>	+ 4 641 339 <sub>s</sub>	+ 9,3
1914	76 988 185 <sub>s</sub>	2 986 006	39 987 095 <sub>s</sub>	- 14 575 478 <sub>s</sub>	- 26,7
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015 <sub>s</sub>	- 46,5
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660 <sub>s</sub>	+ 1 178 580 <sub>s</sub>	+ 5,5
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480 <sub>s</sub>	- 4,6
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	+ 4 082 429	+ 18,9
Summe 1909—1918	680 379 840	39 130 275	359 755 057	+ 2 101 409	- 7,5
Durchschnitt 1909—1918	68 037 984	3 913 028	35 975 506	+ 210 148	- 0,8
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268	- 6 604 341	- 26,2
1919	—	3 205 976	—	—	
gegen 1909/18		37 148 452	—	16 971 238	6 814 489

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 abzdrukken, sind in den betreffenden Spalten teilweise nur charakteristische Stichworte angegeben.

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

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

Ausgeschlossen von der Anschreibung bleiben:

1. die Fahrten von Fahrzeugen, die zum Fischfang, zu Baggerarbeiten und Strombauten oder sonst zu einem anderen Zweck als zur 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 (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 französischen und deutschen Rheinhäfen.

### I. Wichtigere Häfen.

#### 1. Hafen zu Straßburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	891 262 <sup>2</sup>	6 <sup>2</sup>	891 269	4086	159 231	163 317	1 054 586
1918	842 761	212	842 973	750	324 275	325 025	1 167 998
Mithin 1919	48 501 <sup>2</sup>	—	48 296	3336	—	—	—
	{ mehr weniger	— 205 <sup>2</sup>	— —	— —	165 044	161 708	113 412

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,7 % zu-, in der Abfuhr um 49,8 % ab-, im ganzen um 9,7 % abgenommen.

#### I. Arrivages.

##### A. Augmentations importantes par rapport aux chiffres de 1918:

Briquettes de lignite . . . . .	+ 6 431 t;	Pommes de terre . . . . .	+ 13 240 t;
Froment . . . . .	+ 118 150 t;	Farine . . . . .	+ 8 753 t;
Avoine . . . . .	+ 50 427 t;	Huiles . . . . .	+ 13 321 t;
Orge . . . . .	+ 27 729 t;	Charbons . . . . .	+ 158 967 t;
Mais . . . . .	+ 13 173 t;	Vin . . . . .	+ 13 894 t;

##### B. Diminutions importantes:

Ecorce . . . . .	— 8 194 t;	Matériaux d'empierrement	— 159 486 t;
Fer brut . . . . .	— 14 169 t;	Cokes de charbon . . . . .	— 192 545 t;
Pâte de bois . . . . .	— 3 812 t;	Sucre brut . . . . .	— 10 472 t;

#### II. Expéditions.

##### A. Augmentations importantes:

Engrais potassiques . . . . .	+ 61 536 t;	Soude . . . . .	+ 19 561 t;
-------------------------------	-------------	-----------------	-------------

##### B. Diminutions importantes:

Minerai de fer . . . . .	— 231 174 t;	Orge . . . . .	— 13 109 t;
--------------------------	--------------	----------------	-------------

#### 2. Hafen zu Kehl.

##### 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			
1919	223 469	2 440	225 909	9243	47 056	56 299	282 208	
1918	859 231	11 651	870 882	6419	59 663	66 082	936 964	
Mithin 1919	—	—	—	2824	—	—	—	
	{ mehr weniger	635 762	9 211	644 973	—	12 607	9 783	654 756

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 74,06 % ab-, in der Abfuhr um 14,80 % ab-, im ganzen um 69,89 % abgenommen.

## b) Gesamtverkehr ohne Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	219 513	2 440	221 953	4218	47 056	51 274	273 227
1918	859 231	11 651	870 882	4312	59 504	63 816	934 698
Mithin 1919							
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	639 718	9 211	648 929	94	12 448	12 542
							661 471

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 74,52 % ab-, in der Abfuhr um 19,66 % ab-, im ganzen um 70,77 % abgenommen.

Der gewaltige Verkehrsrückgang im Kehler Hafen ist in der Hauptsache auf die Abtrennung Elsaß-Lothringens vom Deutschen Reiche und die Besetzung des Brückenkopfgebietes Kehl durch französische Truppen zurückzuführen. Die von den französischen Behörden erlassenen Bestimmungen verbunden mit der Rechtsunsicherheit in Straßburg und Kehl führten dazu, daß die Schifffahrt auf dem Oberrhein zwischen Karlsruhe und Kehl/Straßburg zu Anfang des Jahres 1919 beinahe völlig ruhte. Erst mit der Milderung der verschiedenen Verordnungen setzte im Juli wieder ein etwas lebhafterer Schiffsverkehr ein. Die unsichere außenpolitische Lage und die ständige innere Unruhe beeinflussten aber das ganze Wirtschaftsleben und damit auch den Güterverkehr auf dem Rhein außerordentlich ungünstig und ließen einen stärkeren Verkehr nicht aufkommen. Der Rückgang erstreckt sich daher auf alle Güterarten, hauptsächlich jedoch auf Brennstoffe, die in der Zufuhr einen Rückgang von 647 554<sub>5</sub> Tonnen aufweisen.

Der Wasserstand war im allgemeinen recht günstig.

## 3. Hafen zu Lauterbourg.

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		
1919	121 191 <sub>5</sub>	—	121 191 <sub>5</sub>	—	9 235 <sub>5</sub>	9 235 <sub>5</sub>	130 427
1918	260 570	—	260 570	—	86 918	86 918	347 488
Mithin 1919							
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	139 378 <sub>5</sub>	—	139 378 <sub>5</sub>	77 682 <sub>5</sub>	77 682 <sub>5</sub>	217 061

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 53,5 % ab-, in der Abfuhr um 89,4 % ab-, im ganzen um 62,5 % abgenommen.

I. Arrivages. Une augmentation importante par rapport aux chiffres de 1918 a eu lieu pour le charbon (54 330 tonnes en plus), on a observé une diminution de 193 077 tonnes pour le coke.

II. Expéditions. Une diminution importante a eu lieu pour le minerai de fer (77 683 tonnes en moins).

## 4. Hafen zu Karlsruhe.

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		
1919	702 632	801	703 433	9908	245 646	255 534	958 987
1918	1 088 995	9777	1 098 772	1641	133 438	135 079	1 233 851
Mithin 1919							
	mehr	—	—	8267	112 208	120 475	—
	weniger	386 363	8976	—	—	—	274 864

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,98 % ab-, in der Abfuhr um 89,19 % zu- im ganzen um 22,28 % abgenommen.

Eine nennenswerte Zunahme ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Roheisen . . . . .	um	14 074 t
„ bearbeitetem Eisen aller Art . . . . .	„	4 993 t
„ Weizen und Spelz . . . . .	„	3 118 t
„ Mehl u. anderen Müllereierzeugnissen . . . . .	„	5 909 t
„ Ölkuchen . . . . .	„	3 029 t
„ Steinkohlen und Briketts . . . . .	„	72 570 t
„ Pech . . . . .	„	3 005 t
„ Torf . . . . .	„	2 001 t

B. In der Abfuhr:

bei Zement . . . . .	um	2 203 t
„ Brucheisen aller Art . . . . .	„	3 368 t
„ Holz aller Art . . . . .	„	118 876 t

Eine nennenswerte Abnahme ist dagegen zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Braunkohlen u. Braunkohlenbriketts um	243 205 t
„ Kies, Sand und Erde . . . . .	9 034 t
„ Hafer . . . . .	5 841 t
„ Steinen aller Art, auch gebrannten, . . . . .	6 289 t
„ Koks . . . . .	209 827 t
„ sonstigen Gütern . . . . .	17 282 t

B. In der Abfuhr:

bei sonstigen Gütern . . . . .	um	2 449 t.
--------------------------------	----	----------

Die Zunahme in der Zufuhr bei Steinkohlen und Briketts, bei Mehl und anderen Müllereierzeugnissen, bei Ölkuchen, Weizen und Spelz, sowie bei Pech und Zement ist in der Hauptsache auf die Wiederaufnahme des Verkehrs mit England und Amerika sowie auf die Einschränkungen zurückzuführen, welche die oberrheinische Schifffahrt infolge der Besetzung des Kehler Rheinabengbiets durch die alliierten und assoziierten Mächte erlitt. Die vermehrte Zufuhr von Roheisen und von bearbeitetem Eisen aller Art erklärt sich teils durch Veränderungen in den Rheinumschlagsverhältnissen, teils auch durch die Versuche von Industrie und Handel, den Friedensbetrieb wieder aufzunehmen. Die Zufuhr von Torf ist dem Bestreben zu danken, den allgemeinen Brennstoffmangel nach Möglichkeit zu mildern. Brucheisen aller Art wurde in größeren Mengen umgeschlagen, weil die Eisenbahnverwaltungen die Beförderung dieser Sendungen auf dem Bahnweg zur Verminderung ihrer Betriebsschwierigkeiten eingeschränkt haben. Die vermehrte Abfuhr von Holz ist im wesentlichen eine Folge des großen Bedarfs sowie der günstigen, durch den Stand der deutschen Währung geförderten Absatzverhältnisse im Auslande.

Der gewaltige Rückgang in der Zufuhr von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts ist auf ein von den alliierten und assoziierten Mächten auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen erlassenes Verbot zurückzuführen, die im besetzten Gebiet gewonnenen Brennstoffe in Häfen des unbesetzten Gebiets umzuschlagen. Die Abnahme der Zufuhr von Koks ist dem allgemeinen Brennstoffmangel zuzuschreiben. Der geringere Umschlag von Kies, Sand und Erde, sowie von Steinen aller Art erklärt sich aus dem weiteren Rückgang der Bautätigkeit in dem Verkehrsbereich des Karlsruher Hafens. Das Ausbleiben des Hafers ist eine Folge des Wegfalls der militärischen Bedürfnisse. Bei den sonstigen Gütern ist die Verkehrsabnahme sowohl in der Zufuhr wie in der Abfuhr eine Wirkung der verhältnismäßig geringen Beschäftigung der unter dem Rohstoff- und Brennstoffmangel leidenden Industrie.

#### 5. Hafen zu Speyer.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1919	16 111	22 604	38 715	—	3679	3679	42 394
1918	16 545	5 942	22 487	—	4297	4297	26 784
Mithin 1919	{ mehr weniger		16 228	—	—	—	15 610
	434	—	—	—	618	618	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,2 % zu-, in der Abfuhr um 14,4 % ab-, im ganzen um 58,3 % zugenommen.

Die Zunahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Kies und gebrannten Steinen, die Abnahme der Abfuhr betraf Zuckerrüben.

#### 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
	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		
1919	4 050 994	155 178	4 206 172	57 179	540 865	598 044	4 804 216
1918	4 833 967	160 473	4 994 440	85 680	807 163	892 843	5 887 283
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	782 973	5 295	788 268	28 501	266 298	294 799	1 083 067

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,78 % ab-, in der Abfuhr um 33,02 % ab-, im ganzen um 18,40 % 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
	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		
1919	4 024 029	44 926	4 068 955	24 787	434 808	459 595	4 528 550
1918	4 805 892	50 409	4 856 301	40 196	706 028	746 224	5 602 525
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	781 863	5 483	787 346	15 409	271 220	286 629	1 073 975

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,21 % ab-, in der Abfuhr um 38,41 % ab-, im ganzen um 19,17 % abgenommen.

## Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1919 und 1918:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1919 t	1918 t	1919			1918 zu- sammen t	1919			1918 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen . .	3 271 324	3 619 513	2 589 192	154 815	2 744 007	2 852 714	39 996	487 321	527 317	766 799
Rheinauhafen . .	1 532 892	2 267 770	1 461 802	363	1 462 165	2 141 726	17 183	53 544	70 727	126 044
Zusammen	4 804 216	5 887 283	4 050 994	155 178	4 206 172	4 994 440	57 179	540 865	598 044	892 843

## a) Rheinau:

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			
1919	1 461 802	363	1 462 165	17 183	53 544	70 727	1 532 892	
1918	2 137 728	3998	2 141 726	11 129	114 915	126 044	2 267 770	
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 675 926	— 3635	— 679 561	6 054 —	— 61 371	— 55 317	— 734 878

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,72 % ab-, in der Abfuhr um 43,88 % ab-, im ganzen um 32,41 % abgenommen.

Der Gesamtverkehr im Rheinauhafen hat gegenüber dem Jahre 1918 eine Abnahme zu verzeichnen.

Die Minderzufuhr entfällt auf die zu Berg angefahrenen, nachbenannten Güter: Braunkohlenbriketts 291 398 t, Kies 385 t, Steinkohlenbriketts 582 751 t, Steinkohlenkoks 335 170 t.

In der Mehrzufuhr zu Berg sind folgende Gütergattungen zu verzeichnen: Braunkohlen, rohe 99 429 t, Roheisen aller Art 1425 t, Luppen und Schweißisen 869 t, Eisen und Stahl in Stäben 1844 t, Schwefelkies 1650 t, Weizen 532 t, Hafer 400 t, Mais 1000 t, Bauholz, weich 1440 t, Steinkohlen 140 863 t, Pech 13 305 t, Torf 13 591 t, Zucker 2638 t.

Von der Minderabfuhr zu Tal sind folgende Güter zu nennen: Braunkohlenbriketts 17 531 t, Zement 7398 t, Chemikalien 1693 t, andere Erze 830 t, Bauholz, weich 41 160 t, Nutzholz, hart 1058 t.

Die Minderabfuhr zu Berg bestand in Steinkohlen 2450 t, Steinkohlenkoks 425 t.

Der Wasserstand des Rheins war, mit Ausnahme der Monate September, Oktober und November, ein sehr günstiger.

## b) Mannheim.

1. Düngemittel aller Art. Zufuhr 2849 t (+ 1465 t); Abfuhr 2385 t (+ 1815 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß durch die Schwierigkeiten im Bahnverkehr infolge Wagenmangels und Erhöhung der Frachten die Beförderung größtenteils auf dem Wasserwege erfolgte.

2. Lumpen aller Art. Zufuhr 159 t (— 1222 t); Abfuhr 588 t (— 2223 t).

Der Rückgang in der Zu- sowie in der Abfuhr ist auf die allgemein ungünstige Geschäftslage zurückzuführen.

3. Roheisen und Brucheisen. (Zufuhr 44 711 t (+ 39 372 t); Abfuhr 920 t (— 610 t).

Die vermehrte Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Lagerbestände, die infolge des Krieges aufgebraucht waren, wieder ergänzt wurden, während der verminderte Abgang auf die schlechte Geschäftslage zurückzuführen ist.

4. Andere unedle Metalle, roh oder aus Bruch. Zufuhr 581 t (— 1615 t); Abfuhr 1878 t (— 1094 t).

Die Abnahme der Zufuhr dürfte auf die Knappheit des Materials zurückzuführen sein; die vermehrte Abfuhr ist durch die größere Nachfrage begründet.

5. Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 40 626 t (— 835 t); Abfuhr 4535 t (— 1053 t).

Die verminderte Zu- und Abfuhr sind auf die durch das Eingreifen der Alliierten in den Rheinverkehr entstandenen Transportschwierigkeiten zurückzuführen.

6. Zement, Traß, Kalk. Zufuhr 3670 t (— 4695 t); Abfuhr 7638 t (— 16 605 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist in der Verringerung der Bautätigkeit infolge der hohen Materialpreise zu suchen; die Abnahme in der Abfuhr ist auf die Ausfuhrverbote zurückzuführen.

7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 40 627 t (+ 8528 t); Abfuhr 442 t (— 2272 t).

Die vermehrte Zufuhr findet ihre Begründung in der verstärkten Nachfrage; der verminderte Abgang hängt mit dem Ausfuhrverbot zusammen.

8. Weizen und Spelz. Zufuhr 94 217 t (+ 94 009 t); Abfuhr 3541 t (+ 3041 t).

Die außergewöhnliche Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf die nach Beendigung des Krieges gesteigerte Einfuhr ausländischen Weizens nach Deutschland und Durchfuhr nach Österreich und der Schweiz zurückzuführen.

9. Roggen. Zufuhr 37 701 t (+ 35 863 t); Abfuhr 1516 t (+ 386 t).

Wie zu obiger Ziffer 8.

10. Hafer. Zufuhr 17 562 t (+ 11 481 t); Abfuhr 841 t (— 2773 t).

Zunahme der Zufuhr wie zu obiger Ziffer 8.

Der verminderte Abgang ist auf den ungünstigen einheimischen Ernteausschlag zurückzuführen.

11. Gerste. Zufuhr: 4916 t (— 121 t); Abfuhr 2085 t (— 10 526 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist unbedeutend. Der verminderte Abgang findet seine Erklärung in den niederen Beständen der am hiesigen Platze befindlichen Lagerhäuser.

12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 64 369 t (+ 47 301 t); Abfuhr 918 t (— 893 t).

Die vermehrte Zufuhr wie zu obiger Ziffer 8.

Die Abnahme in Abgang ist auf die Zwangsbewirtschaftung zurückzuführen.

13. Ölsaaten. Zufuhr 17 476 t (+ 17 359 t); Abfuhr 7 t (— 947 t).

Die gesteigerte Zufuhr ist auf die nach Aufhebung der Blockade wieder aufgenommene Einfuhr zurückzuführen, während der Rückgang in der Ausfuhr mit der Zwangsbewirtschaftung zusammenhängt.

14. Obst, frisches, getrocknetes. Zufuhr 12 t (+ 9 t); Abfuhr 3 t (— 201 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist unbedeutend.

Der verminderte Abgang ist eine Folge des Eingreifens der Alliierten in den Rheinverkehr.

15. Häute, Felle, Pelzwerk. Zufuhr 1527 t (+ 1233 t); Abfuhr 326 t (+ 128 t).

Die vermehrte Zu- und Abfuhr ist auf den erhöhten Bedarf zurückzuführen.

16. Harte Stämme (Bau- und Nutzholz und Schiffsholz). Zufuhr 205 t (— 1476 t); Abfuhr 1428 t (+ 645 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf die schlechte Geschäftslage zurückzuführen, die Zunahme in der Abfuhr auf den günstigen Wasserstand.

17. Harte Schnittwaren. Zufuhr 10 t (— 7 t); Abfuhr 1715 t (+ 688 t).

Die verminderte Zufuhr ist unbedeutend. Die erhöhte Abfuhr wie zu vorstehender Ziffer 16.

18. Weiche Stämme. Zufuhr 21 952 t (+ 3446 t); Abfuhr 24 978 t (+ 10 325 t).

Die gesteigerte Zufuhr rührt von der erhöhten Einfuhr infolge Aufhebung der Blockade her, während die Zunahme in der Abfuhr auf die vermehrte Ausfuhr nach Holland zurückzuführen ist.

19. Weiche Schnittwaren. Zufuhr 52 t (+ 35 t); Abfuhr 36 238 t (+ 28 374 t).

Die Steigerung in der Zufuhr ist unbedeutend. Die Zunahme in der Abfuhr wie bei obiger Ziffer 18.

20. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 365 t (— 475 t); Abfuhr 3783 t (+ 2071 t).

Die Verminderung in der Zufuhr wie bei obiger Ziffer 5.

Die Steigerung in der Abfuhr ist auf stärkere Nachfrage des Auslandes zurückzuführen.

21. Weine. Zufuhr 1732 t (+ 592 t); Abfuhr 213 t (— 602 t).

Die vermehrte Zufuhr beruht auf der zugelassenen Erleichterung, bei der Weineinfuhr aus dem Auslande, die Verminderung der Ausfuhr auf den gesteigerten Verbrauch am Platze selbst.

22. Mehl- und Mühlenfabrikate. Zufuhr 27 346 t (+ 22 656 t); Abfuhr 12 266 t (— 9058 t).

Die Mehrzufuhr ist auf die verstärkte Zufuhr von Mehl aus Amerika zurückzuführen.

Die Verminderung des Abgangs dagegen auf den vermehrten Bedarf am Platze.

23. Reis. Zufuhr 1662 t (+ 1662 t); Abfuhr — t).

Die große Zufuhr dürfte darauf zurückzuführen sein, daß die Einfuhr aus dem Auslande, die während des Krieges unterbunden war, wieder freigegeben ist.

24. Salz. Zufuhr 109 482 t (+ 2345 t); Abfuhr 267 442 t (— 70 163 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf den günstigen Wasserstand des Neckars zurückzuführen, während die Abnahme in der Abfuhr auf verminderten Bezug seitens Hollands beruht.

25. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 312 t (+ 96 t); Abfuhr 20 t (— 42 t).

Die Steigerung der Zufuhr beruht auf der Aufhebung der Blockade, die Abnahme in der Abfuhr auf dem gesteigerten Bedarf am Platze.

26. Rohtabak. Zufuhr 662 t (— 1023 t); Abfuhr 693 t (— 3274 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf das in Holland erlassene Ausfuhrverbot zurückzuführen; die Abnahme in der Abfuhr beruht darauf, daß infolge der Zwangswirtschaft der Tabak hauptsächlich in Bremen gelagert wurde.

27. Petroleum. Zufuhr 7799 t (+ 7625 t); Abfuhr 60 t (— 1273 t).

Mehrzufuhr wie bei obiger Ziffer 23.

Der verminderte Abgang beruht auf erhöhtem Bedarf am Platze selbst.

28. Steinkohlen. Zufuhr 1 882 805 t (— 370 566 t); Abfuhr 27 151 t (— 13 592 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Bergleute im Ruhrrevier wegen Lohnforderungen wiederholt die Kohlenförderung längere Zeit unterbrochen haben, wodurch auch der Verkehr im hiesigen Hafen beeinträchtigt wurde.

29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 24 182 t (+ 18 068 t); Abfuhr 63 t (— 2370 t).

Die vermehrte Zufuhr ist auf die gesteigerte Einfuhr, die während des Krieges unterbunden war, zurückzuführen; der verminderte Abgang beruht auf schlechter Geschäftslage infolge der großen Preissteigerung.

30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 1160 t (+ 251 t); Abfuhr 221 t (— 469 t).

Die Steigerung in der Zufuhr ist auf die etwas größere Bautätigkeit zurückzuführen, während die verminderte Abfuhr daher rührt, daß die geringen Vorräte an Ort und Stelle gebraucht wurden.

## 7. Hafen zu Ludwigshafen.

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		
1919	1 120 329	65 489	1 185 818	43 002	224 950	267 952	1 453 770
1918	1 574 442	95 702	1 670 144	7 449	603 268	610 717	2 280 861
Mithin 1919				35 553	—	—	—
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	454 113	30 213	484 326	—	378 318	342 765	827 091

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29 % ab-, in der Abfuhr um 56,2 % ab-, im ganzen um 36,3 % abgenommen und ist damit im ersten Jahre nach Einstellung der kriegerischen Operationen wieder auf die Höhe des Verkehrs im ersten vollen Kriegsjahre 1915 herabgesunken — ein unerwartetes Ergebnis.

Betrachten wir nun zur Erforschung der Ursachen dieses Rückganges zunächst die Wasserstandsverhältnisse des Rheins als wesentlicher Faktor für die Schifffahrt, so sehen wir, daß dieselben mit einem Jahresmittel von 3,78 m nach Ludwigshafener Pegel im Berichtsjahre günstiger waren als 1918 mit einem Mittel von 3,15 m. Das an den Weihnachtsfeiertagen ganz plötzlich und sprungweise einsetzende Hochwasser, welches zur Einstellung der Schifffahrt zwang und in Ludwigshafen a. Rh. am 29. Dezember nachmittags mit 8,38 m seinen höchsten Stand erreichte, konnte bei der Nähe des Jahresschlusses die Verkehrsziffer nicht merklich beeinflussen.

Auch der Abbrand eines größeren Lagerhauses im hiesigen Hafen am 25. Mai war für den Güterverkehr eigentlich ohne Belang, nachdem dieses Gebäude von den Besatzungstruppen als Kaserne benützt und sonach seinem eigentlichen Zwecke ohnehin entzogen worden war.

Es verbleibt uns daher als Hauptursache für die obige Verkehrsabnahme nur der Umschwung, welchen der Zusammenbruch im Herbst 1918 herbeigeführt hat und der insbesondere im besetzten Gebiete und auf dem Rheinstrome, welcher Fluß nach dem Waffenstillstandsvertrag der vollen, unbegrenzten Autorität des Höchstkommmandierenden der alliierten Heere unterstellt wurde, sich besonders geltend machte, nachdem mit der Besetzung der linksrheinischen Gebiete die wirtschaftliche Blockadelinie an den Rhein verlegt und der Verkehr auf diesem Strome selbst ganz erheblichen Einschränkungen unterworfen wurde. Insbesondere war während der Blockade jeder Güterverkehr von linksrheinischen nach rechtsrheinischen Plätzen außer den von der Entente besetzten Brückenköpfen grundsätzlich verboten. Der Gütertransport vom rechten zum linken Rheinufer war nur für einige, für das besetzte Gebiet besonders lebenswichtige Waren freigegeben, im übrigen bedurfte er besonderer Genehmigung.

Ab 12. Juli wurde die Blockade, welche schon vorher für Lebensmittel eine Milderung erfahren hatte, aufgehoben und fanden damit die Verkehrsbeschränkungen auf dem Rheine in der Hauptsache ihr Ende.

Einen ganz erheblichen Abbruch erlitt die Rheinschifffahrt auch durch die mehrfachen Streiks der Bergarbeiter im Ruhrgebiete während der ersten Monate des Berichtsjahres, namentlich durch den großen Generalstreik derselben im April. Diese Arbeitseinstellung war für die Schifffahrt um so empfindlicher, als sie in eine Zeit der günstigsten Wasserstandsverhältnisse fiel, welche eine volle Ausnützung des Schiffsraums ermöglicht hätte. Als dann der Streik beigelegt war, mußten die ersten geförderten Kohlen den z. T. in äußerste Bedrängnis geratenen Verbrauchern auf raschestem Wege, also mit der Bahn, zugeführt werden, und erst nach und nach konnten für die Beförderung auf dem Wasserwege wieder größere Mengen bereitgestellt werden.

Die Einwirkung dieses Generalstreiks zeigt sich deutlich, wenn wir die monatlichen Verkehrsziffern des hiesigen Hafens nach 1000 t in chronologischer Folge betrachten. Wir bekommen dann nachstehendes Bild:

102, 116, 151, 95, 96, 104, 149, 135, 135, 129, 120, 122.

Vergleichen wir damit die entsprechende Reihe des Vorjahres (117, 216, 221, 220, 244, 232, 235, 205, 230, 184, 124, 53), so sehen wir auch ohne weiteres, wie unter den neuen Verhältnissen der Hafenverkehr im Berichtsjahre nicht recht zur Entwicklung kommen konnte.

Gehen wir nun zu einer näheren Betrachtung der einzelnen Gütergattungen selbst über, so zeigen sich bei einem Vergleiche der Verkehrsziffern der beiden letzten Jahre nachstehende größere Schwankungen:

#### A. In der Zufuhr zu Berg.

Mehrungen bei Gerbstoffen (+ 1366 t), Braunkohlen (+ 10 258 t), Braunkohlenbriketts (+ 24 362 t), Zement (+ 2602 t), anderen Erden (Bauxite) (+ 6888 t), Manganerzen (+ 7411 t), Schwefelkies (+ 1416 t), Fleisch (+ 1950 t), Weizen (+ 30 540 t), Hafer (+ 38 924 t), Gerste (+ 12 269 t), Hülsenfrüchten (+ 3378 t), Mais (+ 4328 t), Kaffee (+ 1369 t), Kartoffeln (+ 16754 t), Weizenmehl (+ 21 190 t), anderen Müllereierzeugnissen (Mais- und Gerstenmehl) (+ 1659 t), Fetten, Ölen (+ 2626 t), Ölkuchen (+ 1218 t), Mineralölen (+ 14 822 t), Soda (+ 1910 t), Steinkohlenbriketts (+ 2705 t), Tabak (+ 2087 t), Wein (+ 9877 t), Verbrauchszucker (+ 2461 t) und bei der Sammelgruppe sonstiger Güter (+ 2006 t).

Minderungen bei Chemikalien (— 3780 t), Roheisen (— 5215 t), Stahlblöcken (— 3700 t), Eisenröhren (— 1765 t), anderen Eisenwaren (— 1132 t), weichem Schnittholz (— 1259 t), Roggenmehl (— 3120 t), Steinkohlen (— 374 762 t), Steinkohlenkoks (— 267 281 t), Rohzucker (— 15 859 t) und bei gebrauchten Umschließungen (— 1075 t).

#### B. In der Zufuhr zu Tal.

Ausfälle bei Kies (— 27 880 t) und Gerste (— 4420 t).

#### C. In der Abfuhr zu Tal.

Steigerungen bei Kalisalzen (+ 16 854 t), Eisenblechen (+ 6445 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (+ 2795 t), Pflastersteinen (+ 7803 t) und gebrauchten Umschließungen (+ 1447 t).

Rückgänge bei Zement (— 1963 t), Chemikalien (— 14 587 t), Luftsalpeter (— 2621 t), Stabeisen (— 7305 t), Eisenerzen (— 191 974 t), Klebsand (— 18 582 t), Tonerde (— 1267 t), Schwefelkiesabbränden (— 3141 t), Schlacken zur Verhüttung (hier nachzuweisen eisenoxidhaltige Abfälle und Gasreinigungsmasse (— 2865 t), Garne (— 1364 t), Hafer (— 1290 t), Gerste (— 10 085 t), weichem Schnittholz (— 75 785 t), Roggenmehl (— 1067 t), Kleie (— 1030 t), anderen Müllereierzeugnissen (Graupen, Grieß) (— 12 552 t), Steinkohlenteerölen (— 19 812 t), Schwefelsäure (— 15 551 t), Soda (— 5186 t), Spat (— 6581 t), Steinkohlen (— 13 716 t), Verbrauchszucker (— 3450 t) und Farben (— 1150 t).

#### D. In der Abfuhr zu Berg.

Mehrungen bei Chemikalien (+ 2628 t), weichem Schnittholz (+ 3623 t), Steinkohlen (+ 24 651 t), Steinkohlenkoks (+ 5538 t) und Steinkohlenteerpech (+ 1098 t).

Minderungen bei anderen Müllereierzeugnissen (Graupen) (— 1180 t) und Soda (— 1444 t).

In Ergänzung des bereits Gesagten wäre hierzu noch zu bemerken:

Die Mehrungen in der Zufuhr zu Berg treffen bei Hafer, Gerste, Mineralölen (Benzin) und Wein in der Hauptsache Anfuhr für die fremde Besatzung. Durch die Transporte für die Truppen der Entente ist auch alsbald nach der Besetzung der Verkehr mit den Seehäfen wieder aufgenommen worden.

Bei Hülsenfrüchten, Fleisch (Speck), Kartoffeln und Weizenmehl tritt neben dem fremden Militär auch die Zivilbevölkerung als Verbraucher auf.

Desgleichen wurden nach Aufhebung der gegnerischen Sperre auch Mais- und Gerstenmehl, amerikanisches Schweineschmalz, Kokosfett, Leinöl, Tabak, Gerbstoffe sowie aus der Gruppe sonstige Güter kondensierte Milch, Weinhefe, Seife, Gewürze usw. für die heimische Bevölkerung bzw. Industrie herangebracht, wobei insbesondere zu erwähnen ist, daß diese Einfuhren dadurch begünstigt wurden, daß im besetzten Gebiete die deutschen Ein- und Ausfuhrverbote keine Gültigkeit hatten und auch der Goldzoll im Berichtsjahre noch nicht erhoben werden durfte — das bekannte „Loch im Westen“.

Weizen, Mais, Kaffee, Ölkuchen und holländischer Kolonialzucker stellten größtenteils Transitgut für Elsaß und die Schweiz dar.

Die Steigerung bei Rohbraunkohle rührt davon her, daß bei der außerordentlichen Kohlenknappheit die Pfälzer Industrie sich gezwungen sah, auch dieses geringwertige Brennmaterial zu verwenden.

Bei Braunkohlenbriketts, welche ausschließlich aus linksrheinisch gelegenen Brikettfabriken kamen, ist sie zum großen Teile auch auf die obenerwähnte Verkehrshemmung mit dem rechten Ufer zurückzuführen.

Die Mehrung bei Bauxiten, Schwefelkies und Soda wird damit erklärt, daß eine Verfrachtung auf der Bahn wegen Wagenmangel nicht immer möglich war.

Bei Manganerz ab Trechtingshausen liegt eine Änderung des Absatzgebietes vor, indem diese Erze nach Lothringen statt wie früher zu Tal gingen.

Unter den Minderungen in der Bergzufuhr ragen vor allem die großen Ausfälle bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks hervor. Ihre Ursache ist außer in der geringeren Förderziffer des Ruhrkohlengebietes an sich auch in dem Umstand zu suchen, daß größere Kohlenmengen an Frankreich und Elsaß geliefert werden mußten, welche vorwiegend in Straßburg und Lauterburg umgeschlagen wurden. Erwähnenswert ist, daß infolge der Knappheit an Brennstoffen erstmals auch amerikanische Steinkohlen hier auftreten.

Die Zufuhren von Chemikalien, Stahlblöcken, weichem Schnittholz und Roggenmehl i. J. 1918 hängen mit der damaligen Versorgung der Kriegsindustrie und deutschen Wehrmacht zusammen, daher der Ausfall im Berichtsjahre.

Roheisen wurde 1919 wegen der Verkehrshemmung mit rechtsrheinisch hier weniger auf Lager genommen.

Bei Eisenröhren war die Erzeugung eine geringere und erfolgte die Belieferung bei der Dringlichkeit des Bedarfes mehr direkt mit der Bahn.

Ebenso wird der Rückgang in der Verfrachtung von Rohzucker zum Teil daraus erklärt, daß die Erzeugung gegenüber 1918 eine weitere, nicht unerhebliche Minderung erfahren hat, zum Teil auch damit, daß bedeutende Rohzuckermengen durch die Besetzung von Teilen preußischer Provinzen, in denen der Zuckerrübenbau besonders in Blüte stand, in Fortfall gekommen sind.

Das in der Zufuhr zu Tal beobachtete Weniger bei Kies rührt daher, daß 1918 größere Mengen für den Bau der Eisenbahnlinie Oppau—Oggersheim sowie für die Neuanlage eines Rangierbahnhofes in Kaiserslautern — also außergewöhnliche Posten — hier umgeschlagen wurden.

Die in früheren Zeiten zu Tal anschwimmende Gerste war elsässischer Herkunft und erklärt dies den Totalausfall im Berichtsjahre.

Die in der Abfuhr zu Tal auftretende Steigerung bei Eisenblechen trifft Transporte von der Saar nach Holland und dem Niederrhein.

Kalisalze aus dem Elsaß, welche sonst in Straßburg auf die Wasserstraße übergehen, kamen zur Zeit ungünstiger Wasserstände im Oberrhein ausnahmsweise hier zum Umschlag. Es handelt sich hierbei um Ausfuhren nach Amerika für die dortigen Baumwollkulturen.

Bei Pfälzer Pflastersteinen zeigte Holland infolge der günstigen Valuta größere Kauflust; zudem standen 1919 der Steinindustrie für die Förderung mehr Arbeitskräfte zur Verfügung.

Nach Holland gingen vorwiegend auch die hölzernen Schwellen.

Die zu Tal verladenen gebrauchten Umschließungen waren größtenteils leere Fässer, in denen für die Besatzungstruppen Wein herangebracht wurde.

Unter den Minderungen in der Abfuhr zu Tal sind am erheblichsten jene bei Eisenerz und weichem Schnittholze.

Die Umladungen von Eisenerz (Minette) haben bereits im September 1918 mit dem Umschwunge der militärischen Lage an der Westfront ihr Ende erreicht. Aus der gleichen Ursache haben auch die Verschiffungen von Schnittholz, welches hier für die Militärbehörde gestapelt war, im Oktober 1918 aufgehört.

Mit der Beendigung der kriegerischen Aktionen hängt auch der Ausfall bei Steinkohlenteerölen zusammen, welche bei der Marine Verwendung gefunden hatten.

Das Weniger in der Abfuhr bei Klebsand wird damit erklärt, daß die verbrauchenden Werke (Hüttenwerke, Gießereien usw.) wegen Kohlenmangel teilweise außer Betrieb waren und daher auch geringeren Bedarf hatten.

Auf Betriebseinschränkung infolge Kohlenmangels bei den Hüttenwerken und in den Gasfabriken wird auch zum Teil der Minderversand an zur Verhüttung bestimmten Rückständen und an Gasreinigungsmasse zurückgeführt. Hierzu kommt noch, daß diese Artikel ihre Abnehmer zum großen Teile rechtsrheinisch haben, wohin, wie schon bemerkt, eine Verfrachtung zeitweise verboten war.

Bei Soda wird weiterer Rückgang in der Erzeugung geltend gemacht.

Gerste wurde seitens der Reichsgetreidestelle den hiesigen Lagern nicht mehr zugewiesen.

Bei Graupen und Grieß wurde vielfach infolge der Knappheit an Nahrungsmitteln seitens der Empfänger der Bahntransport vorgezogen und häufig sogar Eilgutverladung gewünscht. Hier spielt ferner der Ausfall an deutschen Militärlieferungen sowie der Umstand mit, daß die hiesige Großmühle nach der Besetzung einige Zeit ruhte.

Der Rückgang bei Steinkohlen in der Verschiffung zu Tal trifft Schlammkohle aus dem Saargebiete und hängt mit der dortigen Ausfuhrsperr zusammen.

Die Minderungen bei Teerfarben, Schwefelsäure und Chemikalien sind eine Folge der durch den Kriegsausgang und die Besetzung geschaffenen neuen Verhältnisse.

Die in der Abfuhr zu Berg auftretende Mehrung bei Chemikalien rührt lediglich davon her, daß im hiesigen Hafen eine größere Partie von nach Straßburg bestimmtem Schwefel direkt aus Schiff in Schiff umgeladen wurde, welche Umladungen statistisch anzuschreiben sind.

Bei der Bergabfuhr von Steinkohlenteerpech handelt es sich um Transporte für die oberrheinische Brikettindustrie, bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks zum Teil um Weiterbeförderung von Mengen, welche zwecks Aufleichterung der nach dem Oberrhein durchflutenden Schiffe zunächst hier auf Land geworfen worden waren.

Bei weichem Schnittholze sind es Restbestände aus dem hiesigen militärischen Stapellager, über welche nach der Besetzung anderweitig verfügt wurde.

Das Weniger in der Bergabfuhr bei Graupen und Soda hängt mit der politischen Umwälzung zusammen.

Die Güterbewegung, welche sich im sogenannten Nahverkehr vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Tabelle nicht mitinbegriffen. Dieselbe beträgt insgesamt 24 901 Tonnen und wird durch die nachstehende Übersicht näher ausgewiesen.

1	2	3	4	5	6	7
Nr. des Güterverzeichnisses	Gattung der Güter	Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen t	Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen t	Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim t	Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim t	Abfuhr von Ludwigshafen nach Rheingönheim t
2	Putzwolle . . . . .	57	—	—	—	—
5	Gerbstoffe . . . . .	14	—	—	—	—
6b	Braunkohlenbriketts . . . . .	4	—	—	—	—
8	Chemikalien . . . . .	113	—	—	—	—
12a	Eisen in Stäben . . . . .	26	—	—	—	—
12b	Eisenblech . . . . .	9	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	33	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen . . . . .	11	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen . . . . .	18	—	—	—	—
17	Eiserne Röhren . . . . .	41	—	—	—	—
19a	Eisenwaren . . . . .	42	—	—	—	—
19b	Andere unedle Metalle . . . . .	2	—	—	—	—
21b	Tonerde . . . . .	20	—	—	—	—
21d	Sonstige Erden . . . . .	1 251	—	—	—	—
27	Garne . . . . .	1	—	—	—	—
28a	Weizen . . . . .	240	—	—	—	—
28d	Gerste . . . . .	9 064	—	—	—	—
30	Leder . . . . .	182	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse . . . . .	365	—	—	—	—
33	Hopfen . . . . .	20	—	—	—	—
42a	Obst . . . . .	3	—	—	—	—
42c	Küchengewächse . . . . .	—	—	11	—	—
43	Fette, Oele . . . . .	14	—	70	—	—
45	Papier . . . . .	318	—	—	—	—
46a	Mineralöle . . . . .	26	—	—	—	—
46b	Steinkohlenteeröl . . . . .	1	—	950	—	—
52a	Salz . . . . .	35	—	—	—	—
56	Branntwein . . . . .	1	—	—	—	—
59a	Gebrannte Mauersteine . . . . .	—	9 036	—	137	—
59c	Bruchsteine . . . . .	1	—	—	—	100
60a	Steinkohlen . . . . .	200	—	—	—	—
60c	Steinkohlenkoks . . . . .	1 931	—	—	—	—
61	Tabak . . . . .	9	—	—	—	—
62	Teer . . . . .	4	—	—	—	—
63	Tonwaren . . . . .	1	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	345	—	—
68b	Verbrauchszucker . . . . .	15	—	—	—	—
69	Sammalgüter . . . . .	1	—	—	—	—
70a	Gebrauchte Umschließungen . . . . .	126	—	—	—	—
70c	Holzwaren . . . . .	10	—	—	—	—
70e	Sonstige Güter . . . . .	43	—	—	—	—
		14 252	9 036	1 376	137	100
				24 901		

## 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		
1919	237 795	11 054	248 849	31 038	13 741	44 779	293 628
1918	354 999	13 446	368 445	30 090	224 111	254 201	622 646
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 117 204	— 2 392	948 —	— 210 370	— 209 422	— 329 018

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,4 % ab-, in der Abfuhr um 82,3 % ab-, im ganzen um 52,8 % abgenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlen (1262 t), Braunkohlenbriketts (33 561 t), Weizen (8821 t), Roggen (5146 t), Gerste (2194 t), Hirse (830 t), gebrannte Steine und Ziegel (1810 t), Häute (3976 t) und Weizenmehl (2530 t).

Das Mehr bei Braunkohlen und Braunkohlenbriketts ist hauptsächlich auf wirtschaftliche Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle zurückzuführen, infolge Ausfalls von Kohlen. Bei dem Mehr an Weizen, Roggen, Gerste und anderem Getreide kommt die Zufuhr von ausländischem Getreide zum Ausdruck, desgleichen bei Weizenmehl. Häute und Felle wurden von der hiesigen Lederindustrie wieder aus dem Ausland bezogen. Gebrannte Mauersteine (Backsteine) wurden im Laufe des Sommers für ein hiesiges industrielles Werk angebracht.

Ein Weniger ergab sich in der Zufuhr bei Platten und Blechen um 2323 t infolge Einstellung der Kriegslieferungen, Mais um 1751 t. Der in 1918 stattgefunden Umschlag für eine Wormser Mühle von und nach dem Oberrhein fiel im Berichtsjahre aus, worauf das Weniger in der Zufuhr und in der Abfuhr zurückzuführen ist. Steinkohlen um 95 530 t; Steinkohlenkoks um 87 512 t. Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle infolge geringerer Kohlenförderung in dem unruhigen rheinisch-westfälischen Industriegebiet, Verkürzung der Tagesschichten.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Kalisalzen um 6517 t und Steinkohlenkoks um 1278 t. Ende des Jahres 1919 wurden größere Mengen Kali, infolge der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse am Oberrhein, in Worms umgeschlagen, daher das Mehr in der Abfuhr. Bei dem Mehr an Steinkohlenkoks handelte es sich um den Abtransport von Kokslösche, welche im Berichtsjahre in größerem Umfange vom Rheinland und vom Saargebiet auf dem Bahnweg nach dem Wormser Hafen verladen und von hier auf dem Wasserweg weiterbefördert wurde.

Weniger abgefahren wurden: Eisenerz 210 885 t, Roggen 2418 t, Mais 5946 t, Roggenmehl 8061 t, Rüben, Futter-, Zuckerrüben 1296 t und Rohrzucker 1280 t.

Ein Umschlag von Eisenerz aus Lothringen hat seit Beendigung des Krieges nicht mehr stattgefunden, daher das Weniger in der Abfuhr von Eisenerz. Die im Jahre 1918 erfolgten Umladungen von Roggen nach Mannheim sind im Berichtsjahre ausgefallen.

Roggenmehl, Zuckerrüben und Rohrzucker wurden im Berichtsjahre auf dem Wasserweg nicht zum Versand gebracht.

## 9. Hafen zu Gernsheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1919	142 977	5 115	148 092	2 315	212	2527	150 619
1918	97 121	7 102	104 223	245	601	846	105 069
Mithin 1919	{ mehr weniger	45 856 —	— 1 987	43 869 —	2070 —	— 389	1681 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,6 % zu-, in der Abfuhr um 66,5 % zu-, im ganzen um 43,3 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Braunkohlen (+ 3480 t), bei Erde, Kies, Sand (+ 14 829 t), Steinkohlen (+ 35 563 t) und Torf (+ 434 t). Das Mehr bei Braunkohlen erklärt sich durch Übernahme der Verladung seitens der Hafenverwaltung, bei Erde, Kies und Sand durch Wiederaufnahme des Baggerebetriebes, bei Steinkohlen durch Verminderung der Verkokung, wodurch mehr Kohlen angebracht wurden. Das Mehr bei Torf beruht auf zufälliger Verladung.

Zurückgegangen in der Zufuhr sind: Eisen- und Stahldraht (— 178 t), infolge Versand durch die Bahn, gebrannter Kalk (— 744 t) und Rüben, Futter- und Zuckerrüben (— 221 t), was auf Zufall zurückzuführen sein dürfte, ferner Steinkohlenkoks (— 9942 t) infolge Verminderung der Verkokung.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Rohzucker von 1695 t. Der Versand erfolgte seither durch die Bahn.

Weniger abgefahren wurden 174 t Chemikalien und 150 t Grubenholz, was auf Zufälligkeiten beruht.

#### 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			
1919	2039	8318	10 357	91	21 327	21 418	31 775	
1918	656	686	1342	314	67 578	67 892	69 234	
Mithin 1919	mehr weniger	1383 —	7632 —	9015 —	— 223	— 46 251	— 46 474	— 37 459

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 671,7 % zu-, in der Abfuhr um 65,4 % ab-, im ganzen um 54,1 % abgenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Erde, Kies und Sand um 9 041 t und abgenommen bei sonstigen Gütern um 225 t. Das Mehr bei Kies ist darauf zurückzuführen, daß in 1918 noch der größere Teil der Transporte für Kriegszwecke unmittelbar von den Baggern auf Transportschiffe ging, während im Berichtsjahr wieder mehr Kies an Land und auf die Bahn verladen wurde.

Infolge der feindlichen Besetzung hatte die Verfrachtung von sonstigen Gütern in 1919 sehr nachgelassen.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Weniger bei Kalksteinen um 45 371 t und bei Wein um 1094 t.

Das Weniger bei Kalksteinen ist auf den Bau eines Tunnels nach den Brüchen hin zurückzuführen, wodurch die Verladung auf 6 Monate unterbrochen war. Durch die Wirkungen der Revolution und die Besetzung des Landes wurde weniger Wein verladen.

#### 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			
1919	15 964	210	16 174	2085	10 315	12 400	28 574	
1918	20 635	466	21 101	—	19 610	19 610	40 711	
Mithin 1919	mehr weniger	— 4 671	— 256	— 4 927	2085 —	— 9 295	— 7 210	— 12 137

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23 % ab-, in der Abfuhr um 36 % ab-, im ganzen um 29 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Braunkohlen um 506 t und bei Braunkohlenbriketts um 3533 t, dagegen verringert bei Steinkohlen um 5648 t und bei Steinkohlenkoks um 1421 t. Die Unterschiede sind begründet in den Maßnahmen der Kohlenausgleichsstelle (Braunkohlen und Braunkohlenkoks als Ersatz für Steinkohlen und Steinkohlenkoks).

Die Abfuhr hat sich verringert bei Zement um 5085 t infolge Betriebseinschränkung der Zementwerke infolge Kohlenmangels.

## 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		
1919	1 078 622	2223	1 080 845	14 368	17 187	31 555	1 112 400
1918	1 280 773	1513	1 282 286	45 865	91 579	137 444	1 419 730
Mithin 1919		710					
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	202 151	201 441	31 497	74 392	105 889	307 330

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,7 % ab-, in der Abfuhr um 77 % ab-, im ganzen um 21,6 % abgenommen.

Der Verkehr hat sich in der Zufuhr gehoben bei roh. Braunkohlen um 12 666 t, Braunkohlenbriketts um 138 597 t, Steinkohlenbriketts um 1368 t infolge Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle (Ersatz für Steinkohlen); Eisen und Stahl in Stäben um 4148 t, Platten und Blechen aus Eisen um 1310 t, eisernen Achsen und Bandagen um 218 t, eisernen Röhren um 308 t, unedlen Metallen um 199 t; der Versand erfolgte früher aus dem Saargebiet mit der Bahn, jetzt aus dem Ruhrgebiet mit Schiff; Fleisch und Speck um 3265 t, Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten um 1551 t, Malz um 1777 t, Weizenmehl um 5834 t, anderen Müllereierzeugnissen um 815 t, Ölen, Fetten, Tran um 1342 t, Erdölen und anderen Mineralölen um 100 t, Reis um 435 t, Stärke um 254 t, Wein um 230 t, roh. Zucker um 792 t, Verbrauchszucker um 1391 t, sonstigen Gütern um 1337 t, die Zufuhr ist in der Hauptsache auf die Wiederaufnahme der Auslandseinfuhr nach Beendigung des Krieges zurückzuführen; Teer, Pech, Harz um 2822 t infolge Wiederaufnahme der Brikettsfabrikation.

Vermindert hat sich die Zufuhr bei Erde, Kies, Sand um 9563 t infolge Beendigung des Baues des Bhfs. Goddelau; Rundholz zu Zellholz um 1652 t infolge Verwendung von Inlandsholz zur Papierfabrikation; Bau- und Nutzholz, weich um 3136 t, Küchengewächsen, Gemüse um 657 t, Rüben, Futter- und Zuckerrüben um 498 t, Rübensirup um 1411 t infolge Einstellung der Heereslieferungen; Papier und Pappen infolge Einstellung der Papierlieferungen von Holland nach Österreich; Steinkohlen um 259 780 t, Steinkohlenkoks um 92 283 t, Torf um 12 424 t; Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle, Ersatz durch Braunkohlen und Braunkohlenbriketts, Einstellung der Lieferung von Holland nach Österreich.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Kalisalzen um 8507 t infolge Mehrausfuhr nach Holland; Eisen und Stahl in Stäben um 4006 t, Abfuhr infolge der Besetzung; Papier und Pappe um 612 t, Bau-, Bruch- und Werksteinen um 1766 t, Stückgütern um 207 t, sonstigen Gütern um 558 t, Wiederaufnahme der Ausfuhr.

Weniger abgefahren wurden Eisen- und Stahlbruch um 1204 t, Lieferung in 1918 nach der Ruhr zum Austausch von Neueisen; Bau- und Nutzholz, weich, unbearbeitet um 3525 t, Bau- und Nutzholz, weich, in der Längsrichtung gesägt, um 23 652 t, Pflastersteine um 69 467 t, weich. Floßholz in Stämmen um 3240 t infolge Einstellung der Heereslieferungen; Holzzeugmasse, Strohmasse

um 3415 t, in der Hauptsache Mehrversand mit der Bahn; Ölkuchen um 1240 t, die Durchfuhr von Österreich nach Holland hat nachgelassen; Salz um 2150 t, die Versendung von Mittelddeutschland nach Holland hat nachgelassen; Steinkohlen um 18 236 t, infolge Mehrverwendung von Braunkohlen und Briketts in den Fabriken.

### 13. Hafen zu Mainz.

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		
1919	477 317	239 808	717 125	58 804	214 524	273 328	990 453
1918	384 555	184 389	568 944	66 264	223 586	289 850	858 794
Mithin 1919	mehr weniger	92 762 —	55 419 —	148 181 —	— 7 460	— 9 062	16 522 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,4 % zu-, in der Abfuhr um 5,7 % ab-, im ganzen um 15,3 % zugenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Braunkohlenbriketts um 54 618 t infolge Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle; Erde, Kies, Sand um 27 090 t infolge Auflebens der Bautätigkeit; Fischen um 599 t, Fleisch und Speck um 3533 t infolge vermehrter Einfuhr nach Kriegsende, Aufhebung der Blockade; Hafer um 36 753 t, Gerste um 15 933 t, Kartoffeln um 14 980 t, Weizenmehl um 21 328 t, Wein um 14 566 t, Heu und Stroh um 1037 t, verursacht durch den Mehrbedarf für die Besatzungstruppen; Hirse und Hülsenfrüchten um 1500 t, Kaffee, Kakao, Tee um 2707 t, Ölen, Fetten, Tran um 4082 t, Erdölen, Mineralölen um 5280 t, Reis, Reismehl um 794 t, Weingeist, Branntwein um 1424 t, Teer, Pech, Harz um 830 t, sonstigen Gütern um 3701 t infolge vermehrter Einfuhr aus dem Ausland nach Kriegsende; Stämmen aus hartem Holz im Floßverkehr um 2751 t, Stämmen aus weichem Holz im Floßverkehr um 61 957 t, vermehrte Bautätigkeit.

Die Ausfuhr hat sich verringert bei Chemikalien um 1444 t, Eisen- und Stahlwaren um 1130 t, Brennholz um 1252 t, der Versand erfolgte seither zu Wasser, wurde aber jetzt wieder durch die Bahn ausgeführt; Papier und Pappe um 1314 t, die für Österreich bestimmten Ladungen an Holzzeugmasse und Pappe, die im Jahre 1918 wegen Grenzsperr hier entladen werden mußten, sind jetzt in Wegfall gekommen; gebrannten Steinen und Ziegeln um 1214 t, Bau-, Bruch- u. Werksteinen um 2417 t, infolge Einstellung des Baues und der Vergrößerung von Munitionsfabriken, sowie Ersatz durch Eisenbeton; Steinkohlen um 88 670 t, Steinkohlenkoks um 25 880 t, infolge Mangels an Steinkohlen ersetzt durch Braunkohlen; roh. Zucker um 1227 t, die in 1918 wegen Raummangel in Ludwigshafen erfolgte Anfuhr von Rohzucker für die Frankenthaler Fabrik hat aufgehört; Verbrauchszucker um 6782 t, die Versorgung von Verbrauchszucker für die Umgegend erfolgt ab Fabrik per Bahn. Ein weiterer Grund ist die Beendigung der Verwendung von Zucker zu Munitionszwecken.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlenbriketts um 1315 t infolge Errichtung einer Verteilungsstelle; Kupfererzen um 1407 t, Schlacken zur Verhüttung um 5005 t, vermehrte Abfuhr der Amöneburger Fabriken nach den Hochöfen am Niederrhein; Steinkohlen um 15 930 t infolge Versorgung der Dampfer mit Kohlen; Wein um 5630 t, seither mit der Bahn befördert; gebr. Umschließungen um 2689 t, Rückbeförderung leerer Weinfässer der Besatzungstruppen.

Im Floßverkehr: Stämme aus hartem Holz 3137 t, Stämme aus weichem Holz 8058 t infolge gesteigerter Bautätigkeit.

Weniger abgefahren wurden 23 324 t Zement und 2769 t Erde, Kies, Sand infolge Einstellung des Versandes für Kriegszwecke nach Belgien; 3503 t Eisen- und Stahlbruch, 928 t Platten und

Bleche aus Eisen und 3194 t Eisen- und Stahlwaren, da keine Geschütze und Heeresgüter mehr zur Verschrottung und Umarbeitung nach dem Industriegebiet versandt wurden.

Ein Weniger ergab sich ferner bei Fleisch und Speck um 9220 t, Gerste um 3211 t und Häute und Fellen um 1979 t. Hier handelte es sich im Vorjahre um die Wegschaffung dieser Güter vor Eintritt der Besetzung, was im Jahre 1919 wegfiel.

Ferner wurden weniger abgefahren 7753 t Schottersteine, infolge Einstellung der Kriegstätigkeit in Belgien, Stückgüter 1350 t und sonstige Güter 1282 t infolge Übergangs der Transporte auf die Bahn.

#### 14. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	14 471	10 360	24 831	3879	2298	6177	31 008
1918	18 197	7 360	25 557	1470	2722	4192	29 749
Mithin 1919		3 000	—	2409	—	1985	1 259
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	3 726	726	—	424	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,8 % ab-, in der Abfuhr um 47,4 % zu-, im ganzen um 4,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Steinkohlen (— 10 969 t), Farben (— 72 t), Gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 66 t), Weizenmehl (— 100 t), Eisen- und Stahlwaren (— 46 t), Roheisen aller Art (— 59 t), Chemikalien und Drogen (— 99 t), Bier (— 37 t); zugenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (+ 2867 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4203 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 77 t), Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (+ 106 t), Papier und Pappe (+ 57 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 43 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 567 t), Gebrannte Steine und Ziegel (+ 262 t), Steinkohlenkoks (+ 2417 t), Verbrauchszucker (+ 54 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 1884 t), Braunkohlenbriketts (+ 397 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 126 t), Röhren von Ton und Zement (+ 273 t), Gebrannte Steine, Ziegel (+ 294 t), Teer, Pech, Harz (+ 94 t), Wein (+ 278 t), sonstige Güter (+ 158 t); abgenommen haben hauptsächlich: Chemikalien und Drogen (— 888 t), Lumpen (— 103 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 171 t), Farben (— 114 t), Roheisen aller Art (— 77 t), Eisen- und Stahlwaren (— 59 t), Papier und Pappe (— 49 t).

Die Verkehrsverhältnisse im Hafen haben sich im Berichtsjahr nur wenig geändert.

#### 15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	3161	22 863	26 024	200	30 395	30 595	56 619
1918	7518	23 102	30 620	589	18 268	18 857	49 477
Mithin 1919		—	—	—	12 127	11 738	7 142
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	4357	4 596	389	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,0 % ab-, in der Abfuhr um 62,2 % zu-, im ganzen um 14,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 2507 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 249 t), Steinkohlen (— 1809 t), Steinkohlenkoks (— 3620 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2408 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 887 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 294 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 10 984 t), hartes Nutzholz (+ 780 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 190 t); abgenommen haben: gebrannte Steine und Ziegel (— 200 t), Kartoffeln (— 15 t).

#### 16. Hafen zu Budenheim.

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		
1919	2904	—	2904	—	60 479	60 479	63 383
1918	—	—	—	—	102 625	102 625	102 625
Mithin 1919	2904	—	2904	—	—	—	—
	{ mehr	—	—	—	42 146	42 146	39 242
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29 % zu-, in der Abfuhr um 41 % ab-, im ganzen um 38 % abgenommen.

Bis zum November 1918 war die Einfuhr von Rohstoffen für die Ölfabrik in Budenheim aus dem Ausland gesperrt, während in 1919 die Fabrik wieder Zufuhren aus dem Ausland erhielt (mehr 2904 t Lein- und Ölsamen gegen 1918); daher auch Mehrabfuhr von 285 t Ölkuchen und Ölkuchenmehl gegen 1918. Infolge Betriebseinschränkung der Kalkwerke wurden gegen das Vorjahr 42 431 t rohe Kalksteine weniger abgeführt.

#### 17. Hafen zu Bingen.

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		
1919	102 843	13 378	116 221	5194	47 045	52 239	168 460
1918	95 521	4 712	100 233	4859	60 417	65 276	165 509
Mithin 1919	7 322	8 666	15 988	335	—	—	2 951
	{ mehr	—	—	—	13 372	13 037	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,9 % zu-, in der Anfuhr um 19,9 % ab-, im ganzen um 1,7 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei roh. Braunkohlen um 6358 t infolge Mangels an Steinkohlen und Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle; Erde, Kies und Sand um 5742 t infolge Lieferung von Sand in die Wiederaufbauzone; Fleisch, Speck um 476 t, was auf vorübergehende Verlegung des Depots einer Mainzer Firma nach Bingen wegen Platzmangel in Mainz zurückzuführen ist; Gerste um 796 t; wegen Beschlagnahme des Mainzer Getreidespeichers war Entladung in Bingen vorgenommen worden; weichem Rundholz um 4460 t, veranlaßt durch Wiederaufnahme des Himmelsbachschen Betriebs; Kaffee, Kakao, Tee um 289 t, Ölen, Fetten, Tran um 572 t, Erdölen und anderen Mineralölen um 2748 t, Wein um 1673 t, gebrannten Steinen um 459 t, Verbrauchszucker um 508 t, sonstigen Gütern um 542 t infolge Aufhebung der Blockade nach Beendigung des Krieges.

Weniger angeliefert wurden 31 100 t Braunkohlenbriketts, 31 491 t Steinkohlen und 5392 t Steinkohlenkoks infolge allgem. Brennstoffmangels; ferner 1096 t Hafer infolge Aufhörens der Verladungen des Proviantamts Koblenz, freie Bewirtschaftung noch nicht möglich.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Kalisalzen um 596 t infolge vorübergehender Ausfuhr elsässischer Kalis; Eisen, Stahl in Stäben um 597 t, wegen Bahnsperrung zum Wasserumschlag von den Saarwerken bestimmt; hölzernen Eisenbahnschwellen um 635 t, weichem Rundholz um 2223 t, hartem Rundholz um 1491 t, infolge Aufnahme des Himmelsbachschen Betriebes; Wein um 1086 t, begründet durch die Wiederaufnahme des Handels in ausländischen Weinen nach dem unbesetzten Gebiet.

Weniger abgefahren wurden Borke, Lohe, Gerbstoffe um 1547 t, das Lager der Reichsstelle in Bingen ist aufgehoben, da Gerbstoffe aus Lohe usw. nicht mehr begehrt sind. Eisenerz um 957 t; die vorübergehende Verladung von Minette aus Lothringen im Vorjahre über Bingen hat aufgehört; Gerste um 7554 t, Maßnahme der Reichsgetreidestelle; Kalksteine um 6468 t, Aufhören der Stahlbereitung in der Kriegsindustrie; Pflastersteine um 2203 t, Verringerung der Ausfuhr nach Holland infolge Einstellung des Stellungskrieges.

#### 18. Hafen zu Oberlahnstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t			
1919	107 586	65 360	172 946	2798	162 921	165 719	338 665	
1918	65 694	59 204	124 898	4444	300 970	305 414	430 312	
Mithin 1919	mehr weniger	41 892 —	6 156 —	48 048 —	— 1646	— 138 049	— 139 695	— 91 647

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,5 % zu-, in der Abfuhr um 45,7 % ab-, im ganzen um 21,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 408 t), Braunkohlen (+ 509 t), Braunkohlenbriketts (+ 23 908 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 6506 t), Holzzeugmasse (+ 224 t), Steinkohlen (+ 19 131 t), gebrauchte Umschließungen (+ 391 t), Wein (+ 55 t); abgenommen haben hauptsächlich: Schlacken zur Verhüttung (— 1147 t), Glas und Glaswaren (— 146 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 765 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 529 t), sonstige Güter (— 155 t), Eisen- und Stahlwaren (— 67 t), andere Müllereierzeugnisse (— 56 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 146 820 t), Papier und Pappe (— 234 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 165 t), Chemikalien und Drogen (— 100 t), Hafer (— 470 t), Weizenmehl (— 50 t); zugenommen haben: gebrannter Kalk (+ 4614 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 2549 t), sonstige Güter (+ 987 t), Pflastersteine aller Art (+ 71 t), Farberden, Graphit (+ 129 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 39 t).

#### 19. Hafen zu Coblenz.

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			
1919	188 649	25 805	214 454	2128	18 464	20 592	235 046	
1918	163 379	12 957	176 336	5999	25 412	31 411	207 747	
Mithin 1919	mehr weniger	25 270 —	12 848 —	38 118 —	— 3871	— 6 948	— 10 819	— 27 299

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,6 % zu-, in der Abfuhr um 34,4 % ab-, im ganzen um 13,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben besonders zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 10 488 t), Zement (+ 2135 t), Steinkohlenbriketts (+ 2761 t), Steinkohlenkoks (+ 1222 t), Verbrauchszucker (+ 1454 t), Braunkohlenbriketts (+ 5563 t), Hafer (+ 1124 t), Fleisch und Speck (+ 781 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gesägt (+ 5919 t), Weizenmehl (+ 793 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1512 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1744 t), Soda aller Art (+ 145 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 675 t), Steinkohlen (+ 581 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 206 t), Teer, Pech, Harz (+ 290 t), Wein (+ 944 t), sonstige Güter (+ 3055 t), gehobelte Hölzer, Möbel (+ 456 t), Stückgüter (+ 351 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 260 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 796 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gesägt (+ 363 t); abgenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 194 t), Chemikalien und Drogen (— 364 t), Eisen- und Stahlwaren (— 479 t), Gerste (— 200 t), Glas und Glaswaren (— 302 t), Kartoffeln (— 1006 t), Roggenmehl (— 983 t), andere Müllereierzeugnisse (— 831 t), Papier und Pappe (— 492 t), gebrauchte Umschließungen (— 227 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 5384 t), Ton, Lehm (— 6784 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1139 t), Chemikalien, Drogen (— 1273 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 217 t), Rübensirup, Melasse (— 947 t), Stückgüter (— 1203 t), gebrauchte Umschließungen (— 1583 t), sonstige Güter (— 246 t), Papier und Pappe (— 460 t), Obst und Beeren (— 117 t), Lumpen (— 143 t), Häute, Felle, Leder (— 266 t), Eisen- und Stahlwaren (— 433 t), Eisen- und Stahldraht (— 234 t); zugenommen haben: Thomasmehl (+ 2985 t), Dampfkessel, Maschinenteile (+ 742 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (+ 247 t), Weizenmehl (+ 5465 t), Wein (+ 874 t), Verbrauchszucker (+ 143 t).

## 20. Hafen zu Beuel.

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		
1919	4138	60 127	64 265	3 242	11 917	15 159	79 424
1918	8102	115 978	124 080	18 469	63 973	82 442	206 522
Mithin 1919	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	3964	55 851	59 815	15 227	52 056	67 283	127 098

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,2 % ab-, in der Abfuhr um 81,6 % ab-, im ganzen um 61,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Gebrannter Kalk (— 52 409 t), Ton, Lehm (— 1923 t), sonstige Erden, Traß (— 1519 t), Steinkohlen (— 3964 t); zugenommen haben keine Güter.

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 2249 t), Pflastersteine aller Art (— 42 374 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 18 735 t), Steinkohlen (— 3925 t). Auch bei der Abfuhr ist im Berichtsjahre keine Zunahme an Gütern zu verzeichnen.

## 21. Hafen zu Bonn.

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		
1919	10 166	8460	18 626	399	762	1161	19 787
1918	15 570	8177	23 747	970	1773	2743	26 490
Mithin 1919	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	5 404	283	5 121	571	1011	1582	6 703

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,6 % ab-, in der Abfuhr um 57,7 % ab-, im ganzen um 25,3 % abgenommen.

Die Verkehrsabnahme gegen das Vorjahr findet ihre Ursache in der allgemeinen Lage des Arbeitsmarktes. In der Zufuhr wie in der Abfuhr erstreckt sich die Verkehrsabnahme fast auf alle Güter.

Bei der Zufuhr haben besonders abgenommen: Zement (— 100 t), Chemikalien und Drogen (— 269 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 103 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 102 t), Eisen- und Stahlwaren (— 461 t), Fleisch und Speck (— 970 t), Weizenmehl (— 160 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1476 t), Papier und Pappe (— 602 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 152 t), Steinkohlen (— 6335 t), Steinkohlenkoks (— 2929 t), Tabak, Tabakrippen (— 685 t), Stückgüter (— 427 t), sonstige Güter (— 1912 t); zugenommen haben: Bier (+ 174 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 246 t), Braunkohlenbriketts (+ 2244 t), Ton, Lehm (+ 726 t), Fische und Schaltiere (+ 619 t), Häute, Felle, Leder (+ 332 t), Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 1934 t) und in Längsrichtung gespalten (+ 2873 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 479 t), Pflastersteine aller Art (+ 1567 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 220 t), Verbrauchszucker (+ 354 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bier (— 173 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 165 t), Hafer (— 187 t), Papier und Pappe (— 343 t), Zink, Zinkbrocken (— 115 t), Stückgüter (— 356 t), sonstige Güter (— 103 t), gehobelte Hölzer, Möbel (— 146 t); zugenommen haben: Fische und Schaltiere (+ 115 t), Wein (+ 55 t), Ton, Porzellan, Steingut (+ 22 t).

#### 22. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1919	33 532	2 764	36 296	1 132 150	51 566	1 183 716	1 220 012
1918	43 312	20 840	64 152	1 155 003	128 800	1 283 803	1 347 955
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	9 780	18 076	27 856	22 853	77 234	100 087	127 943

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,4 % ab-, in der Abfuhr um 7,8 % ab-, im ganzen um 9,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 17 624 t), Weizenmehl (— 353 t), andere Müllereierzeugnisse (— 400 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 480 t), Steinkohlen (— 4625 t), Steinkohlenkoks (— 2477 t), Zucker, roh (— 2789 t); zugenommen haben: Zement (+ 240 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 38 t), sonstige Erden, Traß (+ 614 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 139 609 t), Steinkohlen (— 475 t), Steinkohlenkoks (— 726 t); zugenommen haben dagegen: rohe Braunkohle (+ 40 222 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 502 t).

#### 23. Hafen zu Cöln (einschließlich Cöln-Deutz und Cöln-Mülheim a. Rb.).

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		
1919	600 865	124 203	725 068	123 826	113 885	237 711	962 779
1918	372 967	217 759	590 726	42 416	258 233	300 649	891 375
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	227 898	93 556	134 342	81 410	144 348	62 938	71 404

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,7 % zu-, in der Abfuhr um 20,9 % ab-, im ganzen um 8,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken und Bleiwaren (+ 2814 t), Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 712 t), Zement (+ 6705 t), Roheisen aller Art (+ 2326 t), Luppen von Schweiß-eisen (+ 8469 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 1747 t), unedle Metalle (+ 2139 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1527 t), Fische und Schaltiere (+ 1508 t), Fleisch und Speck (+ 11 026 t), Weizen und Spelz (+ 6481 t), Roggen (+ 5384 t), Hafer (+ 39 671 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 6352 t), Mais (+ 1778 t), Malz (+ 2789 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 1148 t), Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 2018 t) und in Längsrichtung gespalten (+ 21 985 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 16 419 t), Kartoffeln (+ 26 344 t), Weizenmehl (+ 13 471 t), Obst und Beeren (+ 1422 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 3676 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 19 373 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 6511 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 3744 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 6000 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 1915 t), Stärke, Traubenzucker (+ 2293 t), Pflastersteine aller Art (+ 1207 t), Steinkohlenkoks (+ 2037 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 5705 t), Teer, Pech, Harz (+ 1263 t), Wein (+ 8760 t), Zucker, roh (+ 7603 t), Stückgüter (+ 1763 t), Heu und Stroh (+ 32 395 t), sonstige Güter (+ 73 064 t); abgenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (— 6264 t), Chemikalien und Drogen (— 1145 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1568 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 123 438 t), Ton, Lehm (— 1722 t), sonstige Erden, Traß (— 31 076 t), Manganerze, Braunsteine (— 4074 t), Gerste (— 1437 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 2973 t), Roggenmehl (— 4537 t), andere Müllereierzeugnisse (— 5153 t), Papier und Pappe (— 3084 t), Rübensirup, Melasse (— 1142 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 294 t), Steinkohlen (— 46 345 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 6696 t), Roheisen aller Art (— 3183 t), Eisen- und Stahlwaren (— 4575 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 1911 t), Kupfererze, Kupfersteine (— 2545 t), Schwefelkies (— 59 113 t), Schlacken zur Verhüttung (— 15 308 t), Roggen (— 800 t), Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gesägt (— 1123 t), unedle Metalle (— 3207 t), Bitter- und Glaubersalz (— 9099 t), Gebrannte Steine und Ziegel (— 2047 t), Pflastersteine aller Art (— 87 901 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1021 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 1270 t), Verbrauchszucker (— 1917 t), sonstige Güter (— 3995 t); zugenommen haben: Braunkohlen, rohe (+ 129 257 t), Chemikalien, Drogen (+ 2693 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 1014 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 5104 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 3867 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 1170 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1817 t), Alabaster, Marmor (+ 961 t), Steinkohlen (+ 940 t), Teer, Pech, Harz (+ 905 t), Farben (+ 794 t).

#### 24. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	25 152	18 217	43 369	886	41 943	42 829	86 198
1918	325 323	108 153	433 476	8 420	116 531	124 951	558 427
Mithin 1919							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	300 171	89 936	390 107	7 534	74 588	82 122	472 229

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 90,0 % ab-, in der Abfuhr um 65,7 % ab-, im ganzen um 84,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 784 t), Chemikalien und Drogen (— 15707 t), Roheisen aller Art (— 11 t), Eisen- und Stahlwaren (— 494 t), Schwefelkies (— 54 048 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 468 t) und in Längsrichtung gespalten (— 63 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 1308 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1792 t), Schwefelsäure (— 14 567 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1292 t), Steinkohlen (— 297 304 t), gebrauchte Umschließungen (— 546 t), Farben (— 252 t), Steinkohlenkoks (— 1784 t); zugenommen haben nur: Soda aller Art (+ 300 t) und Öle, Fette, Tran und Talg (+ 13 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 16 728 t), Schlacken zur Verhüttung (— 77 238 t), Bitter- und Glaubersalz (— 3175 t), Schwefelsäure (— 875 t), gebrauchte Umschließungen (— 138 t), Zement (— 50 t); zugenommen haben: Eisenerz außer Schwefelkies (+ 2277 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 13 057 t), Farben (+ 810 t).

Die bei den einzelnen Gütern vorhandenen Abweichungen gegen die früheren sind auf die durch die politischen Verhältnisse hervorgerufenen Rückwirkungen auf das geschäftliche Leben im allgemeinen zurückzuführen. Hierauf ist auch der fast vollständige Rückgang im Farbenversand zurückzuführen.

#### 25. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1919	156 943	10 400	167 343	13 312	23 753	37 065	204 408	
1918	134 051	47 929	181 980	6 575	7 581	14 156	196 136	
Mithin 1919	mehr weniger	22 892 —	— 37 529	14 637	6 737 —	16 172 —	22 909 —	8 272 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,0 % ab-, in der Abfuhr um 161,8 % zu-, im ganzen um 4,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Andere künstliche Düngemittel (— 1742 t), Ton, Lehm (— 183 t), Gerste (— 5293 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 1476 t) und in Längsrichtung gespalten (— 9080 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1372 t), Obst und Beeren (— 154 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1652 t), Papier und Pappe (— 159 t), Bitter- und Glaubersalz (— 628 t), Soda aller Art (— 4419 t), Steinkohlen (— 51 585 t), gehobelte Hölzer (— 113 t); zugenommen haben: rohe Braunkohle (+ 4073 t), Braunkohlenbriketts (+ 632 t), Chemikalien, Drogen (+ 133 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 29 206 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (+ 319 t), Weizen und Spelz (+ 3065 t), Lein- und Ölsamen (+ 1137 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 367 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 19 324 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1713 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 364 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 249 t), Steinkohlenkoks (+ 1698 t), gebrauchte Umschließungen (+ 144 t), sonstige Güter (+ 735 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohlen (+ 2602 t), Chemikalien und Drogen (+ 844 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 1410 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (+ 2355 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 15 395 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 982 t), sonstige Güter (+ 4146 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahldraht (— 389 t), andere Sämereien (— 769 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (— 3695 t), andere Müllereierzeugnisse (— 877 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 647 t), Pflastersteine (— 170 t).

## 26. Hafen zu Neuß.

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			
1919	145 645	68 834	214 479	276 333	19 584	295 917	510 396	
1918	65 397	59 213	124 610	359 489	50 415	409 904	534 514	
Mithin 1919	mehr weniger	80 248 —	9 621 —	89 869 —	— 83 156	— 30 831	— 113 987	— 24 118

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,1 % zu-, in der Abfuhr um 27,8 % ab-, im ganzen um 4,5 % abgenommen.

In der Zufuhr sind Erhöhungen eingetreten bei: Bier (+ 260 t), Zement (+ 405 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 3429 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1111 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (+ 1752 t), Weizen und Spelz (+ 4844 t), Roggen (+ 3146 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 1029 t), Lein- und Ölsamen (+ 9545 t), weichem Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 2989 t) und in Längsrichtung gespalten (+ 7002 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 2231 t), Kartoffeln (+ 1056 t), Weizenmehl (+ 3895 t), anderen Müllereierzeugnissen (+ 576 t), Ölen, Fetten, Tran und Talg (+ 28 659 t), Erdöl und anderen Mineralölen (+ 6761 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 540 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1888 t), Stärke, Traubenzucker (+ 1836 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 781 t), Pflastersteinen aller Art (+ 4189 t), Steinkohlen (+ 10 827 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 1196 t), gehobelten Hölzern, Holzwaren, Möbeln (+ 885 t), Heu und Stroh (+ 1096 t), sonstigen Gütern (+ 684 t), ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei: Thomasmehl (— 500 t), Roheisen aller Art (— 238 t), Ton, Lehm (— 1795 t), Gerste (— 4093 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 4268 t), Steinkohlenkoks (— 2629 t), Zucker, roh (— 614 t), gebrauchten Umschließungen (— 73 t).

Die Abfuhr hat sich vermindert bei: Braunkohlenbriketts (— 276 460 t), Roheisen aller Art (— 200 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3403 t), Garnen und Twisten (— 1337 t), Gerste (— 872 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1147 t), Lumpen (— 614 t), Weizenmehl (— 679 t), Bitter- und Glaubersalz (— 477 t), Steinkohlen (— 20 239 t), Wolle (— 901 t); die Abfuhr hat sich gesteigert bei: roher Braunkohle (+ 182 120 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2317 t), hartem Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 6387 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 716 t), Steinkohlenkoks (+ 1165 t), gehobelten Hölzern, Holzwaren, Möbeln (+ 660 t).

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

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			
1919	205 889	146 997	352 886	127 297	55 665	182 962	535 848	
1918	175 502	181 129	356 631	121 631	38 313	159 944	516 575	
Mithin 1919	mehr weniger	30 387 —	— 34 132	— 3 745	5 666 —	17 352 —	23 018 —	19 273 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,0 % ab-, in der Abfuhr um 14,4 % zu-, im ganzen um 3,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 2163 t), rohe Braunkohle (— 740 t), Zement (— 2767 t), Chemikalien und Drogen (— 1578 t), Roheisen aller Art (— 2446 t),

Eisen- und Stahlwaren (— 2057 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 40 871 t), Kupfererze, Kupferstein (— 1168 t), Gerste (— 5398 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1021 t), Lumpen (— 805 t), Roggenmehl (— 1470 t), andere Müllereierzeugnisse (— 4429 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1009 t), Papier und Pappe (— 1877 t), Salz, (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 4516 t), Soda aller Art (— 4828 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 1251 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 1080 t), Wein (— 1243 t), Zucker, roh, (— 10 615 t), Verbrauchszucker (— 1928 t), sonstige Güter (— 3373 t); zugenommen haben: Platten und Bleche aus Eisen (+ 2184 t), Ton, Lehm (+ 995 t), Fleisch und Speck (+ 1643 t), Weizen und Spelz (+ 6816 t), Roggen (+ 4309 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 2703 t), weiches Bau- und Nutzholz in Querrichtung bearbeitet (+ 6428 t) und in Längsrichtung gespalten (+ 12 474 t), Kartoffeln (+ 3445 t), Weizenmehl (+ 13 840 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 3284 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3828 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 8739 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1070 t), Pflastersteine aller Art (+ 4218 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 10 989 t), Steinkohlen (+ 3858 t), Steinkohlenkoks (+ 4387 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohle (+ 83 107 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 4147 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 8601 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 1283 t), Gerste (+ 3000 t), weiches Bau- und Nutzholz in Längsrichtung gespalten (+ 10965 t), Steinkohlenkoks (+ 2886 t), Eisen- und Stahldraht (+ 734 t), andere künstliche Düngemittel (+ 633 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (— 1081 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 785 t), eiserne Röhren und Säulen (— 5339 t), Eisen- und Stahlwaren (— 1278 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3797 t), Weizen und Spelz (— 2041 t), hartes Bau- und Nutzholz unbearbeitet, (— 38 882 t), Lumpen (— 1212 t), Papier und Pappe (— 1171 t), Steinkohlen (— 25 483 t), Wein (— 816 t), gebrauchte Umschließungen (— 2333 t), sonstige Güter (— 5091 t).

#### 28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr.
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	174 356	54 231	228 587	4825	33 507	38 332	266 919
1918	187 240	56 430	243 670	7035	15 456	22 491	266 161
Mithin 1919					18 051	15 841	758
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	12 884	2 199	15 083	2 210	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,2 % ab-, in der Abfuhr um 70,4 % zu-, im ganzen um 0,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 2409 t), Roheisen aller Art (— 740 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 24 179 t), weiches Bau- und Nutzholz (— 2674 t), Lumpen (— 285 t), Küchengewächse, Gemüse (— 1316 t), Rübensirup, Melasse (— 581 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1782 t), Schwefelsäure (— 4574 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 4243 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2547 t); Steinkohlen (— 45 532 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 488 t), Zucker, roh (— 1430 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 2315 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 885 t), sonstige Erden, Traß (+ 636 t), andere Erze (+ 920 t), Fleisch und Speck (+ 1708 t), Weizen und Spelz (+ 7691 t), Roggen (+ 4553 t), Hafer (+ 11 624 t), Gerste (+ 1028 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 2764 t), Lein- und Ölsamen (+ 2634 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 2026 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1378 t), Kartoffeln (+ 8600 t), Weizenmehl (+ 6658 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3829 t), Soda aller Art (+ 1058 t), Weingeist Branntwein, Essig (+ 654 t), Steinkohlenkoks (+ 5345 t), Wein (+ 4046 t), Verbrauchszucker (+ 1213 t), sonstige Güter (+ 2438 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 552 t), Lein- und Ölsamen (+ 494 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 3972 t), und in Längsrichtung gespalten (+ 24 200 t), Farbhölzer, Farbhölzauszüge (+ 242 t); abgenommen haben hauptsächlich: Roggen (- 1001 t), Lumpen (- 775 t), Roggenmehl (- 1074 t), andere Müllereierzeugnisse (- 1001 t), Erdöl und andere Mineralöle (- 1142 t), Schwefelsäure (- 3819 t), gebrannte Steine und Ziegel (- 712 t), Verbrauchszucker (- 1178 t), Kaffee, Kakao, Tee (- 498 t), Zement (- 450 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	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1919	80 173	5 609	85 782	13 015	4 435	17 450	103 232	
1918	76 104	23 613	99 717	22 642	10 226	32 868	132 585	
Mithin 1919	mehr weniger	4 069 —	— 18 004	— 13 935	— 9 627	— 5 791	— 15 418	— 29 353

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,0 % ab-, in der Abfuhr um 46,9 % ab-, im ganzen um 22,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Eiserne Achsen und Bandagen (- 254 t), Gerste (- 14 475 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (- 1088 t), Küchengewächse, Gemüse (- 611 t), Steinkohlen (- 4320 t), Zucker, roh (- 9319 t), Wein (- 246 t), gebrauchte Umschließungen (- 1275 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (- 485 t); zugenommen haben: Fische und Schaltiere (+ 1011 t), Fleisch und Speck (+ 1816 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 1503 t), Lein- und Ölsamen (+ 4011 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1104 t), Kartoffeln (+ 810 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3428 t), Verbrauchszucker (+ 1217 t), sonstige Güter (+ 554 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (- 533 t), Weizen und Spelz (- 885 t), Gerste (- 9856 t), Lein- und Ölsamen (- 1341 t), andere Müllereierzeugnisse (- 869 t), Papier und Pappe (- 534 t), Zucker, roh (- 777 t), Verbrauchszucker (- 498 t); zugenommen haben: Sämereien (+ 313 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 234 t), Rübensirup, Melasse (+ 318 t), Fische und Schaltiere (+ 354 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 217 t).

### 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	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1919	29 940	226 451	256 391	10 366	36 837	47 203	303 594	
1918	223 255	238 736	461 991	9 319	8 832	18 151	480 142	
Mithin 1919	mehr weniger	— 193 315	— 12 285	— 205 600	1 047 —	28 005 —	29 052 —	— 176 548

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,5 % ab-, in der Abfuhr um 160,0 % zu-, im ganzen um 36,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 169 866 t), Steinkohlenkoks (— 42 456 t), Manganerze, Braunstein (— 22 098 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3634 t), phosphorsaurer Kalk (— 2315 t), Farberden, Graphit (— 806 t); zugenommen haben: gebrannter Kalk (+ 20 739 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 6020 t), Steinkohlen (+ 5684 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 2559 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 600 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenbahnschienen (+ 16 124 t), Zement (+ 4951 t), Roheisen aller Art (+ 4739 t); Eisen und Stahl in Stäben (+ 3872 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 834 t), Eisen- und Stahldraht (+ 1197 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 1313 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 606 t), Lumpen (+ 243 t); abgenommen haben: Luppen von Schweißisen (— 3214 t), Eisen- und Stahlbruch (— 213 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1400 t).

Die Verschiebungen sind auf die mit Beendigung des Krieges herbeigeführten Veränderungen zurückzuführen. Im Eingang sind vor allem die noch im letzten Kriegsjahr wasserwärts von Ems und Weser eingetroffenen bedeutenden Mengen nordischer Erze in Fortfall gekommen, während die Zunahme des Versandes sich durch das Wiederaufleben der Ausfuhr nach Holland und den skandinavischen Ländern erklärt.

### 31. Häfen und Ladestellen zu Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal).

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		
1919	724 363	700 651	1 425 014	3 828 373	1 220 864	5 049 237	6 474 251
1918	1 325 763	1 259 942	2 585 705	8 027 211	921 774	8 948 985	11 534 690
Mithin 1919	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>{ mehr</span> <span>—</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>{ weniger</span> <span>601 400</span> </div>		—	—	299 090	—	—
	601 400	559 291	1 160 691	4 198 838	—	3 899 748	5 060 439

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,9 % ab-, in der Abfuhr um 43,6 % ab-, im ganzen um 43,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 215 203 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 144 938 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 543 078 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 71 505 t), und unbearbeitet (— 44 545 t), Zement (— 4060 t), Chemikalien und Drogen (— 10 276 t), Kalisalze zum Düngen (— 62 282 t), phosphorsaurer Kalk (— 12 342 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1678 t), Ton, Lehm (— 39 654 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 6338 t), Zinkerze (— 4351 t), Manganerze, Braunstein (— 19 640 t), Schwefelkies (— 7225 t), Schlacken zur Verhüttung (— 39 060 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 1290 t), Gerste (— 9711 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 10 088 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 13 651 t), Lumpen (— 1587 t), Roggenmehl (— 5553 t), Obst und Beeren (— 1342 t), Küchengewächse, Gemüse (— 3321 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 5478 t), Rübensirup, Melasse (— 2021 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 23 124 t), Schwefelsäure (— 3427 t), Soda aller Art (— 2027 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 20 129 t), Steinkohlenbriketts (— 1038 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 12 791 t), Zucker, roh (— 54 556 t), Verbrauchszucker (— 16 020 t), Stückgüter (— 2725 t), Farben (— 1522 t), Heu und Stroh (— 1854 t); zugenommen haben: Kartoffeln (+ 27 279 t), Weizen und Spelz (+ 26 886 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 39 246 t), Fleisch und Speck (+ 27 268 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 4331 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 2224 t), Braunkohlen, rohe (+ 2127 t), Braunkohlenbriketts (+ 1884 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 6471 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 1681 t), sonstige Erden, Traß (+ 3188 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 36 855 t),

Roggen (+ 12 605 t), Mais (+ 4572 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 5298 t), Jute (+ 1109 t), gebrannter Kalk (+ 5553 t), Weizenmehl (+ 11 582 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 19 029 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 7861 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 1219 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 2483 t), Pflastersteine aller Art (+ 3714 t), Steinkohlenkoks (+ 3351 t), sonstige Güter (+ 5297 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 1 259 226 t), Steinkohlenkoks (— 2 146 666 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 199 215 t), Kalisalze zum Düngen (— 54 219 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 29 658 t), Pflastersteine aller Art (— 220 220 t), Zucker, roh (— 56 978 t), Kupfererze, Kupferstein (— 12 238 t), Chemikalien und Drogen (— 5370 t), Zement (— 1374 t), eiserne Röhren und Säulen (— 3824 t), sonstige Erden, Traß (— 2263 t), Zinkerze (— 2353 t), Schlacken zur Verhüttung (— 6303 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 1675 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 11 348 t), und gespalten (— 42 621 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1914 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 10 757 t), Roggenmehl (— 1320 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 3802 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1752 t), Steinkohlenbriketts (— 1350 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 1267 t), Verbrauchszucker (— 9675 t); zugenommen haben: Eisen und Stahl in Stäben (+ 40 150 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 47 945 t), hölzerne-Eisenbahnschwellen (+ 12 632 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 16 308 t), Teer, Pech, Harz (+ 4192 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 5177 t), Braunkohlen, rohe (+ 24 966 t), phosphorsaurer Kalk (+ 2044 t), andere künstliche Düngemittel (+ 1158 t), Roheisen aller Art (+ 5326 t), Luppen von Schweißisen (+ 3538 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2866 t), Eisenbahnschienen (+ 6925 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 2113 t), Weizen und Spelz (+ 7429 t), Roggen (+ 2336 t), gebrannter Kalk (+ 1410 t), Weizenmehl (+ 1214 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 3649 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (+ 1467 t).

Der Kohlenverkehr blieb gegenüber dem des Vorjahres um fast die Hälfte zurück. Neben den Förderausfällen der Zechen infolge von Streiks, passiver Resistenz und Unruhen unter den Bergarbeitern verminderte auch zeitweise, besonders in den Erntemonaten, Wagenmangel die Kohlenzufuhren zu den Häfen.

Der starke Rückgang des Erzverkehrs wurde in der Hauptsache durch die von der Entente verhängte Ostseeblockade hervorgerufen, die Lieferungen aus Schweden unmöglich machte. Ebenfalls hörten die Zufuhren aus dem Minettegebiet auf.

Die Mehrabfuhr an Eisenwaren hat ihren Grund in der Wiederaufnahme des Handels mit Holland.

Durch die Ankunft von überseeischem Getreide über Rotterdam hob sich auch der Getreideverkehr in den Häfen.

Das Darniederliegen der Bautätigkeit hat den Holzverkehr sehr ungünstig beeinflusst. Aus demselben Grunde erfuhren auch die Ankünfte von anderen Baustoffen, insbesondere Sand und Kies, eine wesentliche Herabminderung. Der Rückgang der Abfuhr dieser Stoffe hat seinen Grund in dem Aufhören der Sendungen der Heeresverwaltung nach Belgien.

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 Jahre 1919 4 366 443 t, gegen 7 609 811 t im Jahre 1918, also 1919 weniger 3 243 368 t;
- b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1919 167 364 t, gegen 370 925 t im Jahr 1918, sonach 1919 weniger 203 561 t;

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

N a c h	1919	1918
	t	t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich . . . . .	62 696	13 302
Cöln bis Coblenz ausschließlich . . . . .	11 487	69 167
Coblenz . . . . .	5 087	33 392
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich . . . . .	25 951	66 571
den Mainhäfen . . . . .	315 378	885 259
Mainz bis Mannheim ausschließlich . . . . .	525 200	1 124 571
Mannheim und oberhalb . . . . .	2 653 321	5 453 669
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich . . . . .	41 111	52 426
Rhein-Herne-Kanal . . . . .	17 303	1 251
Frankreich . . . . .	2 724	—
Holland . . . . .	676 679	18 321
Belgien . . . . .	—	1 284
Zusammen	4 336 937 <sup>1)</sup>	7 719 213 <sup>2)</sup>
also 1919 weniger	3 382 276	

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

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	1 850	6 399	8 249	528 281	85 550	613 831	622 080
1918	6 545	16 347	22 892	973 489	292 183	1 265 672	1 288 564
Mithin 1919 { mehr weniger	— 4 695	— 9 948	— 14 643	— 445 208	— 206 633	— 651 841	— 666 484

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 64,0 % ab-, in der Abfuhr um 51,5 % ab-, im ganzen um 51,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 9948 t), Steinkohlen (— 6005 t); zugenommen haben: Grubenholz (+ 1029 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 181 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 70 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 609 465 t), Steinkohlenbriketts (— 13 683 t), Steinkohlenkoks (— 30 344 t), Schlacken zur Verhüttung (— 3587 t); zugenommen haben: Eisenerz außer Schwefelkies (+ 4587 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 375 t), Steinkohlen-teeröle, Naphthalin (+ 276 t).

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

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	30 738	295 856	326 594	158 797	48 981	207 778	534 372
1918	710	979 922	980 632	486 363	62 623	548 986	1 529 618
Mithin 1919 { mehr weniger	30 028 —	— 684 066	— 654 038	— 327 566	— 13 642	— 341 208	— 995 246

<sup>1)</sup> Außerdem 142 311 t Bootkohlen.<sup>2)</sup> Außerdem 193 537 t Bootkohlen.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 66,7 % ab-, in der Abfuhr um 62,2 % ab-, im ganzen um 65,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 574 626 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 32 133 t), Ton, Lehm (— 1270 t), Mangenerze, Braunstein (— 39 892 t), Schlacken zur Verhüttung (— 1486 t), Steinkohlenkoks (— 1631 t), gebrannter Kalk (— 10 829 t), Steinkohlen (— 14 444 t); zugenommen haben: Eisen- und Stahlbruch (+ 3885 t), Schwefelkies (+ 4423 t), Grubenholz (+ 9870 t), Schwefelsäure (+ 1494 t), Pflastersteine aller Art (+ 1004 t), Luppen von Schweißisen (+ 616 t), Zement (+ 362 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 231 t).

Bei der Abfuhr haben nur abgenommen: Steinkohlen (— 402 364 t) und Steinkohlenkoks (— 17 029 t); zugenommen haben dagegen: Thomasmehl (+ 1280 t), phosphorsaurer Kalk (+ 1120 t), Roheisen aller Art (+ 39 553 t), Luppen von Schweißisen (+ 300 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 28 879 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 543 t), Eisenbahnschienen (+ 2985 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 326 t), Eisen- und Stahldraht + 372 t, Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1298 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1161 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 282 t).

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

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		
1919	503	109 864	110 367	266 742	64 266	331 008	441 375
1918	418	344 034	344 452	481 170	69 907	551 077	895 529
Mithin 1919	85	—	—	—	—	—	—
	—	234 170	234 085	214 428	5 641	220 069	454 154

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 68 % ab-, in der Abfuhr um 39,9 % ab-, im ganzen um 50,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 154 335 t), Mangenerze, Braunstein (— 31 776 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 1720 t), gebrannter Kalk (— 45 557 t), Steinkohlenkoks (— 1063 t); zugenommen haben: Schlacken zur Verhüttung (+ 455 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 148 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 259 029 t), Steinkohlenbriketts (— 132 t), Steinkohlenkoks (— 4586 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 222 t); zugenommen haben: Luppen von Schweißisen (+ 9283 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 10 531 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 6261 t), Eisenbahnschienen (+ 13 476 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 600 t), Eisen- und Stahldraht (+ 2880 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 114 t), Pflastersteine aller Art (+ 146 t), Roheisen aller Art (+ 676 t).

Die Abnahme der Steinkohlenabfuhr wurde durch den starken Rückgang in der Kohlenförderung hervorgerufen. Der Bezug von Ausländerzen über Rotterdam war auch im Berichtsjahre nicht möglich. Die über die Nordsee hereingekommenen Schwedenerze wurden zum Teil mit der Eisenbahn befördert, weil es für die Verfrachtung der gesamten Menge an Kahnraum von Emden und von der Weser mangelte. Minette wurde im Berichtsjahre bis auf ein Schiff auf dem Rhein nicht von der Gutehoffnungshütte bezogen. Im Mai 1919 gestattete die Entente die Verfrachtung von Binger-Mangan von der linken nach der rechten Rheinseite. An sich ist aber auch die Bezugsmenge zurückgegangen, weil die alte Förderziffer nicht mehr eingehalten werden konnte mit Rücksicht auf die Arbeitsschwierigkeiten.

## 35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	360	93	453	46 484	923	47 407	47 860
1918	22	182	204	104 962	4 612	109 574	109 778
Mithin 1919	{ mehr weniger	338 —	249 —	— 58 478	— 3 689	— 62 167	— 61 918

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 122,0 % zu-, in der Abfuhr um 56,7 % ab-, im ganzen um 56,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Tabak, roh, Tabakrippen (+ 249 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 13 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 32 t), sonstige Güter (+ 47 t); abgenommen haben: Öle, Fette, Tran und Talg (— 93 t), Papier und Pappe (— 25 t), Stückgüter (— 11 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1169 t), Steinkohlen (— 61 411 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 31 t), Stückgüter (— 47 t); zugenommen haben: Fische und Schaltiere (+ 194 t), Steinkohlenkoks (+ 307 t).

## 36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	—	103 886	103 886	2 236	—	2 236	106 122
1918	—	146 006	146 006	948	—	948	146 954
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 42 120	— 42 120	1 288 —	— —	1 288 —	— 40 832

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,8 % ab-, in der Abfuhr um 135,9 % zu-, im ganzen um 27,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Gebrannter Kalk (— 15 368 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 15 755 t), Steinkohlen (— 12 787 t); zugenommen haben: andere künstliche Düngemittel (+ 1065 t), Braunkohlenbriketts (+ 525 t), Zement (+ 200 t).

Bei der Abfuhr hat zugenommen: Soda aller Art (+ 1438 t); abgenommen haben Steinkohlen (— 150 t).

## 37. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	67 921	106 318	174 239	5 411	2 625	8 036	182 275
1918	380	247 194	247 574	2 468	2 283	4 751	252 325
Mithin 1919	{ mehr weniger	67 541 —	— 140 876	2 943 —	342 —	3 285 —	— 70 050

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,6 % ab-, in der Abfuhr um 69,1 % zu-, im ganzen um 27,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 48 267 t), Hafer (— 2419 t), weiches Bau- und Nutzholz unbearbeitet (— 539 t) und gespalten (— 2101 t), Roggen-

mehl (— 5106 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 1853 t), Salz (— 1813 t), Steinkohlen (— 13 899 t), Lumpen (— 335 t), Papier und Pappe (— 353 t), Verbrauchszucker (— 483 t), Heu und Stroh (— 392 t), sonstige Güter (— 534 t); zugenommen haben: Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 1048 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1381 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1392 t), Zement (+ 320 t), Lein- und Ölsamen (+ 495 t), Pflastersteine aller Art (+ 320 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 438 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 5143 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 1632 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 546 t), Steinkohlensoks (+ 256 t); abgenommen haben: Weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 1659 t), Ton, Lehm (— 718 t), Salz (— 354 t), Stückgüter (— 504 t), sonstige Güter (— 398 t), Eisen- und Stahldraht (— 217 t), Pflanzen (— 129 t).

Der Rückgang des Umschlages bei Kies, Sand und Bauholz ist darauf zurückzuführen, daß fast jede Bautätigkeit bei den hohen Baukosten ruhte. Der Rückgang des Kohlenverbrauchs ist der weiteren Einschränkung und dem Stillliegen vieler Industriezweige zuzuschreiben.

Im Anschluß an die Verkehrsangaben über die wichtigeren Rheinhäfen folgte hier in den Vorjahren nach den Angaben der Handelskammer Duisburg-Ruhrort eine Übersicht nebst Erläuterungen über den Gesamtverkehr in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum. Aus Mangel an Personal bei der Handelskammer ist die Aufstellung der Statistik auch in diesem Jahre unterblieben. Angaben können deshalb nicht gemacht werden.

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

### 38. In Frankreich:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	3240	3971	7211
1918	—	180	180
Mithin 1919	3240	3791	7031
{ mehr	—	—	—
{ weniger	—	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 3240 %, die Zufuhr zu Tal um 2106,1 % und die Gesamtzufuhr um 3906,1 % zugenommen, gegen 195 %, 88,9 % und 90,1 % Abnahme im Vorjahr.

### 39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	2970	1229	4199
1918	6317	1137	7454
Mithin 1919	—	92	—
{ mehr	3347	—	3255
{ weniger	—	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 52,5 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 8,1 % zu- und die Gesamtzufuhr um 43,8 % abgenommen, gegen 37,6 % Zu-, 10,6 % Ab- und 27,1 % Zunahme im Vorjahr.

## 40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	—	—	—
1918	353t	—	353t
Mithin 1919	{ mehr weniger	353t	— 353t

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 353,5 % ab- und die Gesamtzufuhr um 353,5 % abgenommen, gegen 48 %, 100 % und 88,8 % Abnahme im Vorjahr.

## 41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	32 934	8854	41 788
1918	24 012	2367	26 379
Mithin 1919	{ mehr weniger	8 922 —	6487 —

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 37,1 %, die Zufuhr zu Tal um 274,5 % und die Gesamtzufuhr um 58,4 % zugenommen, gegen 13,3 %, 63,5 % und 23,4 % Abnahme im Vorjahr.

## 42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	374 738	—	374 738
1918	530 116	—	530 116
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 155 378	— 155 378

Die Zufuhr hat demnach um 29,3 % abgenommen, gegen 28,9 % Zunahme 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 . . . . .	6 222 910 t <sup>1)</sup>
„ Vorjahr . . . . .	5 076 546 t

sonach im Jahr 1919 mehr 1 146 364 t oder 22,6 %.

<sup>1)</sup> Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstrecke nach dem Rhein oder dem Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 29609 Tonnen.

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

43. Hafen zu Nijmwegen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	17 635	57	17 692
1918	59 284	21	59 305
Mithin 1919	{ mehr weniger	36 —	— 41 613

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 70 % ab-, in der Abfuhr um 171,4 % zu-, im ganzen um 70 % abgenommen.

44. Hafen zu Tiel.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	1950	—	1950
1918	2438	—	2438
Mithin 1919	{ mehr weniger	— —	— 488

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20 %, im ganzen um 20 % abgenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	151	—	151
Mithin 1919	{ mehr weniger	— —	— 151

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 151 %, im ganzen um 151 % abgenommen.

46. Hafen zu Gorinchem.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	2 509	—	2 509
1918	11 271	—	11 271
Mithin 1919	{ mehr weniger	— —	— 8 762

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 78 %, im ganzen um 78 % abgenommen.

## 47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	160 255	—	160 255
1918	115 166	—	115 166
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ 45 089 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,4 %, im ganzen um 39,4 % zugenommen.

## 48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	7 974	985	8 959
1918	10 386	23	10 409
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ 962 —	{ — 1 450

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23 % ab-, in der Abfuhr um 4182,6 % zu-, im ganzen um 14 % abgenommen.

## 49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	1236	—	1236
1918	1041	—	1041
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ 195 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19 %, im ganzen um 19 % zugenommen.

## 50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	1133	—	1133
1918	2815	—	2815
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1682

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 60 %, im ganzen um 60 % abgenommen.

## 51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	521	—	521
1918	220	—	220
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ 301 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 137 %, im ganzen um 137 % zugenommen.

## 52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	—	—	—
1918	310	—	310
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — 310

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 310 %, im ganzen um 310 % abgenommen.

## 53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	109 201	—	109 201
1918	115 722	—	115 722
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — 6 521

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

## 54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	1 469 474	2 056 964	3 526 438
1918	1 007 837	27 577	1 035 414
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ 461 637 —	{ 2 029 387 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 45,8 %, in der Abfuhr um 7966,6 %, im ganzen um 240 % zugenommen.

## 55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	370 870	77 929	448 799
1918	447 656	8 917	456 573
Mithin 1919	{ mehr weniger	69 012 —	— 7 774

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,1 % ab-, in der Abfuhr um 775 % zu-, im ganzen um 17 % abgenommen.

## 56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	730 535	23 853	754 388
1918	1 046 004	46 042	1 092 046
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 22 189	— 337 658

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,6 %, in der Abfuhr um 48 %, im ganzen um 31 % abgenommen.

## 57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	172 276	1 017 553	1 189 829
1918	1 963 654	210 011	2 173 665
Mithin 1919	{ mehr weniger	807 542 —	— 983 836

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 91,2 % ab-, in der Abfuhr um 384 % zu-, im ganzen um 45 % abgenommen.

## 2. Verkehr in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr).

Der Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) betrug nach den Aufzeichnungen der Preußischen Zollstelle in Emmerich

im Jahr 1919 . . . . .	—
im Jahr 1918 . . . . .	— t
Mithin 1919	— t.

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

## 58. Hafen zu Bremen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr weniger	—	—

## 59. Hafen zu Hamburg.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr weniger	—	—

## 60. Hafen zu Stettin.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr weniger	—	—

## 61. Hafen zu Danzig.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr weniger	—	—

## 62. Hafen zu Königsberg.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

## 63. Andere deutsche Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

## 64. Englische Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

## 65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ 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

1919 . . . . . 6 066 021 t  
1918 . . . . . 4 926 157 t

Sonach 1919 . . . . . 1 139 864 t oder 23,1 % Zunahme, gegen 33,7 % Abnahme im Vorjahr.

An Schiffen und Gütern außer Floßholz gingen nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-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	
1919	6585	3 107 429	6830	2 805 298	13 415	5 912 727	
1918	7252	303 838	7725	4 539 226	14 977	4 843 064	
Mithin 1919	mehr weniger	— 667	2 803 591 —	— 895	— 1 733 928	— 1 562	1 069 663 —

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 922,7 % zu-, bei der Ausfuhr um 38,2 % ab-, im ganzen um 22,1 % zugenommen.

Von der Zunahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland folgende Güter betroffen: Baumwolle, rohe und Abfälle (+ 7481 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 6183 t), Braunkohle, rohe (+ 2448 t), Chemikalien und Drogen (+ 10 243 t), Roheisen aller Art (+ 7707 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 6341 t), unedle Metalle (+ 8236 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 14 397 t), Schwefelkies (+ 5883 t), andere Erze (+ 3028 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 8179 t), Fische und Schaltiere (+ 7567 t), Fleisch und Speck (+ 78 616 t), Weizen und Spelz (+ 266 618 t), Roggen (+ 59 740 t), Hafer (+ 79 652 t), Gerste (+ 45 274 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 113 229 t), Mais (+ 70 859 t), Malz (11 227 t), Lein- und Ölsamen (+ 41 821 t), andere Sämereien (+ 1578 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 10 724 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 4151 t), Jute (+ 2629 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 36 718 t), Kartoffeln (+ 27 475 t), Weizenmehl (+ 81 338 t), Roggenmehl (+ 10 643 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 41 324 t), Obst- und Beeren (+ 4126 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 122 649 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 18 853 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 54 629 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 6735 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 19 979 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 7680 t), Stärke, Traubenzucker (+ 8740 t), Steinkohlen (+ 677 103 t), Steinkohlenbriketts (+ 23 135 t), Steinkohlenkoks (+ 35 990 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 18 768 t), Teer, Pech, Harz (+ 4844 t), Wein (+ 62 597 t), Verbrauchszucker (+ 9230 t), sonstige Güter (+ 92 387 t); abgenommen haben dagegen: phosphorsaurer Kalk (— 20 751 t), andere künstliche Düngemittel (— 4305 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 9220 t), Farberden, Graphit (— 3180 t), Küchengewächse, Gemüse (— 2479 t), Papier und Pappe (— 4726 t), Rübensirup, Melasse (— 5369 t), Soda aller Art (— 2386 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 10 048 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 51 343 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 1570 t).

Gefloßt wurde bei der Einfuhr nichts.

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze erstreckt sich auf: Zement (— 39 849 t), Roheisen aller Art (— 5445 t), eiserne Röhren und Säulen (— 2697 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 659 871 t), Ton, Lehm (— 4341 t), sonstige Erden, Traß (— 2083 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 2418 t), Kupfererze, Kupfersteine (— 18 519 t), Schwefelkies (— 3000 t), Schlacken zur Verhüttung (— 8197 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 207 296 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 5252 t), gebrannter Kalk (— 5542 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 4074 t), Salz, Koch-, Speise-, Viehsalz (— 88 545 t), Alabaster, Marmor (— 11 585 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 13 278 t), Pflastersteine aller Art (— 407 655 t), Steinkohlen (— 471 934 t), Steinkohlenbriketts (— 1669 t), Steinkohlenkoks (— 161 711 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 4007 t), Kalisalze zum Düngen (+ 11 122 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 6496 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 50 384 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 79 102 t), Eisenbahnschienen (+ 18 437 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 7261 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 3843 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 22 082 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 17 203 t), weiches Bau- und Nutzholz in Querrichtung bearbeitet (+ 73 331 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 19 505 t), Soda aller Art (+ 17 993 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 17 662 t), Teer, Pech, Harz (+ 17 763 t), Wein (+ 1631 t), gebrauchte Umschließungen (+ 3753 t), sonstige Güter (+ 55 705 t).

Geflüßt wurden bei der Abfuhr 153 294 t oder 70 201 t mehr wie im Vorjahre.

## 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<sub>4</sub> t Gesamttragfähigkeit.

Von den insgesamt 424 360 Pferdestärken der Dampfschiffe entfallen auf:

898 deutsche	Schiffe . . . . .	254 882	Pferdestärken oder rund	60,1 %
638 <sup>1)</sup> niederländische	„ . . . . .	137 028	„ „ „	32,3 %
209 belgische	„ . . . . .	32 450	„ „ „	7,7 %

Von den insgesamt 5 125 848<sub>4</sub> t Tragfähigkeit der Segelschiffe und Schleppkähne entfallen auf:

3235 deutsche	Schiffe . . . . .	2 347 203 <sub>6</sub> t	oder rund	45,8 %
3998 <sup>1)</sup> niederländische	„ . . . . .	1 760 712 <sub>0</sub> t	„ „	34,4 %
2642 belgische	„ . . . . .	997 481 <sub>1</sub> t	„ „	19,4 %
7 britische	„ . . . . .	1 102 <sub>9</sub> t	„ „	} 0,4 %
30 französische	„ . . . . .	9 312 <sub>9</sub> t	„ „	
32 luxemburgische	„ . . . . .	10 035 <sub>9</sub> t	„ „	

Bis Ausgang 1919 hat sich der Bestand der Rheinflotte wie folgt geändert:

J a h r	Dampfschiffe	Schleppkähne und Segelschiffe		Im ganzen Rheinschiffe
		eiserne	hölzerne	
Bestand Ende November 1914 . . . . .	1745	8626	1318	11 689
Zugang bis Ende 1919 . . . . .	271	856	18	1 145
Abgang „ „ 1919 . . . . .	11	13	20	44
Bestand Ende 1919 . . . . .	2005	9469	1316	12 790
gegen „ 1918 . . . . .	1951	9427	1332	12 710
Mithin Ausgang 1919 { mehr	54	42	—	80
{ weniger	—	—	16	—

<sup>1)</sup> 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“, 73,20 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 1919 vorhanden:

a) Motorboote: bei Karlsruhe . . . . .	3
„ Rheinau . . . . .	3
„ Mannheim . . . . .	15
b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:	
bei Karlsruhe . . . . .	1
„ Mannheim . . . . .	2

Zusammen 24 gegenüber 22 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke sind an Motorbooten 24 mit rund 438 Pferdestärken vorhanden.

Davon dienen 2 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 2 dem Schleppverkehr, 6 dem Ortspersonenverkehr und 13 dem Privatgebrauch.

Außerdem verkehren auf der hessischen Mainstrecke 4 Motorboote mit zusammen 100 Pferdestärken, die dem Privatgebrauch dienen.

Die französische Militärbehörde hat eine wechselnde Anzahl Motorboote zur Ausübung des Strompolizeidienstes in den Dienst gestellt und in Betrieb gehalten.

Als Betriebsmittel wird für die Boote fast durchweg Benzol benutzt.

In der preußischen Stromstrecke waren 167 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3041,22 indizierten Pferdestärken, gegen 183 mit 2838,72 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:	2 dem Strompolizeidienst,
	60 „ Fährdienst,
	46 „ Ortspersonenverkehr,
	9 anderen gewerblichen Zwecken,
	32 dem Privatgebrauch,
	2 sonstigen Zwecken.

16 Motorboote befanden sich Ende des Berichtsjahres im Dienst der Besatzungsbehörden.

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main . . . . .	15 Motorboote mit zusammen	264,6	Pferdestärken
2. Lahn . . . . .	4 „ „ „	43,0	„
3. Mosel . . . . .	7 „ „ „	73,4	„
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen . .	36 „ „ „	641,6	„

Zusammen 62 Motorboote mit zusammen 1022,6 Pferdestärken gegen 66 Motorboote mit 1008,0 Pferdestärken im Vorjahr.

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 150 Pferdestärken (Benzinmotor).

Der Bestand der niederländischen Rheindampferflotte betrug 1918 459 Schleppdampfer, 66 Güterdampfer, 11 Personendampfer, 10 Raddampfer, 6 Motorschiffe, 49 Segelschiffe und 15 Dampfschiffe. Er hat sich vermehrt in 1919 um 50 Segelschiffe und 22 Dampfschiffe.

### 3. Segelschiffe und Schleppkähne.

Unter den 9944 Stück Segelschiffen und Schleppkähnen der Rheinflotte sind:

8626 eiserne mit 4 833 427,7 t Tragfähigkeit,  
1318 hölzerne „ 292 420,7 t „

Die mittlere Tragfähigkeit der eisernen (560,3 t) übertrifft also diejenige der hölzernen (221,9 t) fast um das Dreifache. Die Zahl der für den Massentransport bestimmten großen eisernen Schleppkähne von mehr als 1000 t Tragfähigkeit betrug:

im Herbst 1914 = 1382	im Herbst 1904 = 752
„ „ 1912 = 1300	„ „ 1902 = 647
„ „ 1910 = 1229	„ „ 1900 = 537
„ „ 1908 = 1020	„ „ 1898 = 410
„ „ 1906 = 890	„ „ 1896 = 277

ist also in anhaltendem Zunehmen begriffen, während der Bestand der größeren Holzschiffe über 500 t Tragfähigkeit allmählich abnimmt. Die Zahl derselben betrug:

im Herbst 1914 = 1	im Herbst 1904 = 10
„ „ 1912 = 2	„ „ 1902 = 10
„ „ 1910 = 4	„ „ 1900 = 15
„ „ 1908 = 4	„ „ 1898 = 17
„ „ 1906 = 6	„ „ 1896 = 17

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

Eine Übersicht der größten Schleppkähne gibt die nachfolgende Zusammenstellung:

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- oder Schlepp- dampfer	Zusammen Dampfer	Schlepp- schiffe	Segel- schiffe	Zusammen Schleppkähne und Segelschiffe	Insgesamt Fahrzeuge
Maximiliansau:							
zu Berg . . .	17	1641	1658	2773	—	2773	4 431
zu Tal . . .	14	1644	1658	2519	—	2519	4 177
Zus. Maximiliansau gegen 1918	31	3285	3316	5292	—	5292	8 608
Speyer:							
zu Berg . . .	112	1550	1662	2644	—	2644	4 306
zu Tal . . .	106	1563	1669	2720	—	2720	4 389
Zusammen Speyer gegen 1918	218	3113	3331	5364	—	5364	8 695
	119	3378	3497	7332	—	7332	10 829

Über den Verkehr auf den einzelnen Stromstrecken des preußischen Rheins ist folgendes zu berichten. Der Betrieb der Weseler Schiffbrücke wurde am 26. Juli 1917 infolge Eröffnung der festen Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel eingestellt. Es kommen für die Beurteilung des Verkehrs in Zukunft die beiden Brücken zu Coblenz und Cöln-Mülheim in Betracht. Es durchfahren:

die Schiffbrücke zu	1919			1918		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz . . . . .	12 351	24 939	37 290	16 411	31 289	47 700
Cöln-Mülheim . . . . .	15 510	28 186	43 696	16 833	32 657	49 490

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 . . . . .	2406	9 945	12 351	24 852	87	24 939	37 290
Cöln-Mülheim . . . . .	3333	12 177	15 510	27 670	516	28 186	43 696

Ein Bild des Schiffsverkehrs durch die Brücke über den Königshafen bei Rotterdam in den letzten 6 Jahren gibt folgende Übersicht:

Durchgefahrene Schiffe	1919	1918	1917	1916	1915	1914
Rheinschiffe . . . . .	3 531	2 573	3 494	4 628	4 777	9 547
Sonstige Flußschiffe . . . . .	167	2 078	2 227	2 521	2 283	2 329
Flußdampfschiffe . . . . .	8 774	6 146	7 381	9 325	9 415	16 631
Seeschiffe . . . . .	18	295	414	550	289	1 140
Zusammen	12 490	11 092	13 516	17 024	16 764	29 647
Durchschnittlich in 24 Stunden	34	31	37	47	46	81

## B. Schiffsverkehr in Frankreich und 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 36 französischen und 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			
	1919	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe
Straßburg . . . . .	1145	63	1287	105	1086	59	1306	105
Kehl . . . . .	398	30	1244	91	396	29	1241	94
Lauterburg . . . . .	137	—	326	—	136	—	326	—
Karlsruhe . . . . .	1106	72	1593	214	1106	68	1604	200
Speyer . . . . .	534	8	269	—	535	8	269	—
Mannheim mit Rheinau .	6881	435	8344	771	7054	415	8679	703
Ludwigshafen . . . . .	2828	435	4219	775	2839	435	4233	784
Worms . . . . .	1334	494	1883	824	1324	490	1903	847
Gernsheim . . . . .	425	120	359	173	431	124	353	167
*Weisenau . . . . .	51	—	71	—	52	—	68	—
Gustavsburg . . . . .	1761	85	2250	36	1751	88	2175	35
Mainz . . . . .	2022	748	2259	1101	2039	751	2276	1109
*Budenheim . . . . .	66	—	100	—	66	—	100	—
Biebrich . . . . .	524	419	837	764	527	421	845	773
Schierstein . . . . .	38	—	36	—	38	—	36	—
Bingen . . . . .	749	453	932	630	751	452	933	629
Oberlahnstein . . . . .	726	230	875	394	255	104	536	291
Coblenz . . . . .	1073	673	1462	1221	686	488	1102	1058

Anmerkung: Die in dieser Übersicht mit Stern (\*) versehenen Häfen sind im Jahresbericht 1917 zum erstenmal aufgeführt.

Im Hafen zu	a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n			
	1919	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe	1918	darunter Dampf- schiffe
*Beuel . . . . .	69	—	224	2	35	—	108	4
*Bonn <sup>1</sup> . . . . .	830	790	1486	1454	855	813	—	—
*Wesseling . . . . .	1357	2	1548	2	1365	2	1548	3
Cöln-Mülheim . . . . .	3257	1813	4263	2926	1694	1312	3057	2661
*Leverkusen . . . . .	108	54	698	200	67	23	339	172
*Reisholz . . . . .	893	74	787	43	863	87	813	88
Neuß . . . . .	884	59	866	120	853	54	819	115
Düsseldorf . . . . .	2010	785	2445	1187	2823	643	1986	1184
*Crefeld . . . . .	985	393	914	466	931	333	838	395
Uerdingen . . . . .	662	408	828	517	608	356	790	492
*Rheinhausen . . . . .	376	6	622	12	375	5	631	12
Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal) . . . . .	10770	760	17867	1019	10495	694	17540	1032
*Homberg . . . . .	883	3	1269	—	873	3	1507	—
*Alsum mit Schwelgern . . . . .	878	41	1931	31	880	43	1940	35
*Walsum . . . . .	165	1	475	—	723	28	741	16
*Orsoy . . . . .	131	85	99	99	131	85	166	53
*Rheinberg . . . . .	102	—	169	—	108	1	171	—
Wesel . . . . .	815	243	1016	445	753	183	993	420

### 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 Preußischen Haupt-Zollstelle zu Emmerich zusammengestellt (einschließlich des Verkehrs über See und durch niederländische Kanäle mit deutschen Verkehrsbezirken).

Es führen hiernach über die Grenze:

zu Berg	6 585 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr	—
„ Tal <sup>2)</sup>	6 830 „ „ „ „	—
zusammen 1919	13 415 Schiffe, „ „ „ „	—
gegen 1918	14 977 „ „ „ „	—

Sonach 1919 weniger 1 562 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr —

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

im Jahr 1919:	3 929 von insgesamt 12 165 Segelschiffen und Schleppkähnen.
„ „ 1918:	6 711 „ „ 14 274 „ „ „

<sup>1)</sup> Über abgegangene Schiffe sind 1918 keine Angaben gemacht.

<sup>2)</sup> Nur Luxemburg.

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

7 875 = 58,70 %	die niederländische Flagge,
4 747 = 35,39 %	„ Flagge deutscher Staaten,
765 = 5,70 %	„ belgische Flagge,
2 = 0,02 %	„ britische Flagge,
26 = 0,19 %	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 führen hiernach über die Grenze:

zu Berg . . . .	7 394 Schiffe, gegen	8 442 Schiffe im Vorjahr,
„ Tal . . . .	7 401 „ „	8 426 „ „ „

Zusammen 14 795 Schiffe, gegen 16 868 Schiffe im Vorjahr.

Von den 14 795 Schiffen führten:

8 571 = 57,9 %	die niederländische Flagge,
5 000 = 33,9 %	„ Flagge deutscher Staaten,
1 031 = 7 %	„ belgische Flagge,
6	„ britische Flagge,
187 = 1,2 %	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 1919 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<sup>1)</sup>:

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungs-signal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde-stärken	Größte Trag-fähigkeit auf dem Rhein <sup>2)</sup> t	Bemerkungen
					cbm	Re-gister-tonn			
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	
4 <sup>a</sup>	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	

<sup>1)</sup> Mitteilungen über Veränderungen im Bestand der Rhein-See-Flotte liegen für 1919 nicht vor.

<sup>2)</sup> Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimats-hafen	Unter-scheidungs-signal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde-stärken	Größte Trag-fähigkeit auf dem Rhein <sup>1)</sup>	Bemerkungen
					cbm	Re-gister-tous			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
							Übertrag	22 357	
17	Feronia	Neptun	Bremen	Q. G. P. M.	1 063	375	420	1 000	
18	Karlsruhe	Sinner	Stettin	J. F. M. V.	1 052	371	300	982	
19	Perseus	Neptun	Bremen	Q. J. S. R.	1 026	362	350	960	
20	Bacchus	"	"	Q. J. S. W.	1 026	362	350	960	
21	Phoebus	"	"	Q. J. S. V.	1 025	362	350	960	
22	Andromeda	"	"	Q. J. S. P.	1 028	363	350	960	
23	Ceres	"	"	Q. K. B. L.	1 028	363	350	960	
24	Nereüs	"	"	Q. H. W. R.	1 086	383	320	950	
25	Latona	"	"	Q. H. W. S.	1 086	383	320	950	
26	Orest	"	"	Q. J. C. K.	1 084	383	320	950	
27	Pylades	"	"	Q. J. C. S.	1 084	383	320	950	
28	Niobe	"	"	Q. J. R. B.	1 028,5	363,05	350	950	
29	Cöln	Argo	"	Q. G. P. V.	1 204	425	360	935	
30	Pallas	Neptun	"	Q. H. V. C.	1 047	370	300	900	
31	Elin	"	"	Q. H. N. J.	987	348	300	900	
32	Jupiter	"	"	Q. H. J. G.	933	329	270	875	
33	Ariadne	"	"	Q. H. N. H.	1 058	373	370	870	
34	Juno	"	"	Q. H. L. P.	926	327	300	870	
35	Phädra	"	"	Q. G. N. K.	1 055	372	370	868	
36	Egeria	"	"	Q. G. M. N.	1 082	382	350	850	
37	Vulkan	"	"	Q. H. S. W.	983	347	350	850	
38	Leda	"	"	Q. H. S. G.	983	347	300	850	
39	Thalia	"	"	Q. G. D. J.	809	286	250	827	
40	Stella	"	"	Q. G. B. C.	834	294	250	819	
41	Mannheim	Argo	"	Q. G. S. P.	1 176	415	360	800	
42	Venus	Neptun	"	Q. G. B. T.	1 023	361	360	782	
43	Elbing II	Schichau	Elbing	H. J. C. G.	1 075	379	250	774	
44	Diana	Neptun	Bremen	Q. H. G. V.	848	300	270	760	
45	Fortuna	"	"	Q. F. S. P.	861	304	350	700	
46	Pax	"	"	Q. F. S. M.	854	301	300	700	
47	Castor	"	"	Q. G. D. R.	906	320	250	640	
48	Pollux	"	"	Q. G. D. V.	905	319	250	640	
49	Themis	"	"	Q. F. M. N.	777	274	250	612	
50	Rea	"	"	Q. F. P. N.	831	293	300	600	
51	Saturn	"	"	Q. F. M. G.	758	267	250	588	
52	Luna	"	"	Q. F. R. S.	791	279	300	560	
53	Flora	"	"	Q. F. N. K.	556	196	200	559	
54	Iris	"	"	Q. F. L. P.	571	201	200	557	
55	Elbing I	Schichau	Elbing	Q. J. C. D.	787	278	300	550	
56	Jason	Neptun	Bremen	Q. F. L. K.	558	197	200	512	
57	St. Antonio	A. Hammerstein	Rotterdam	—	—	—	—	470	
58	Rensiena	J. Albert	Groningen	—	—	—	—	390	
59	Arion	Neptun	Bremen	K. M. F. T.	483	170	160	342	
							Zusammen	55 839	

<sup>1)</sup> Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Neben diesen 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 im Berichtsjahr 1919 vollständig. Im Jahr 1914 waren folgende Rhein-See-Dampfer im Betrieb:

### 1. Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Cöln:

„Energie“, „Rhenania“, „Westfalia“, „Borussia“, „Badenia“, „Bavaria“.

(1919 besaß die Seeschiffahrtsgesellschaft keine Rhein-See-Dampfer.)

### 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 „

(1919 kein Rhein-See-Verkehr.) Die auf dem Rhein liegenden Dampfer wurden nach Bremen überführt und in der Nord-Ostsee-Fahrt beschäftigt.

3. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei „F. Schichau“ zu Elbing fuhr bis zum Kriegsausbruch mit 4 Dampfern, „Elbing I, II, VIII und IX“. (1919 kein Rhein-See-Verkehr.)

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. (1919 kein Rhein-See-Verkehr.)

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

Diese vermittelte früher mit dem Rhein-See-Tankdampfer „Karlsruhe“ hauptsächlich den Transport von Branntwein und Stückgütern von Stettin nach Düsseldorf mit etwa 6 Wochen Zwischenraum. (1919 kein Rhein-See-Verkehr.)

### 3. Der Rhein-See-Schleppverkehr.

Neben den vorgenannten Gesellschaften wurde bis zum Kriegsausbruch unmittelbarer Rhein-See-Verkehr mittels Schleppkähnen (Seeleichtern) betrieben. Im Berichtsjahre hat kein Verkehr mit Seeleichtern stattgefunden.

### 4. Der Rhein-See-Seglerverkehr.

Weiterhin wird der Rhein-See-Verkehr noch mit einer größeren Zahl von See-Segelschiffen betrieben.

Im Jahr 1914 wurden an der Grenze im ganzen 32 Stück verschiedene Seekähne und Seesegler 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.

1919 hat ein solcher Verkehr nicht stattgefunden.

## 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
1919	312 404	213 405	525 809
1918	243 052	182 636	425 688
Mithin 1919	{ mehr weniger	69 352 —	30 769 —
		—	100 121

Der Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 28,5 % zu-, in der Abfuhr um 16,8 % zu-, im ganzen um 23,5 % zugenommen; gegen 20,6 % Ab-, 3,6 % Zu- und 11,7 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen von 525 809 t den Floßverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, Beilage IIb, IIIc, IVc, Vb und VIb, nämlich mit — t vom Rhein her und 188 757 t nach dem Rhein hin, also zusammen . . . . . 188 757 t

so ergibt sich als **Gesamtfloßverkehr auf dem Rhein 714 566 t**

Gegen das Vorjahr mit zusammen 572 328 t bedeutet dies eine Zunahme von 142 238 t oder 24,9 % Zunahme, gegen 12,1 % 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	Belgeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Floßhafen u. sonstigen Hafenteilungen										
1919	92	—	—	—	21 619	2	—	21 621	—	
gegen 1918	75	—	—	—	15 813	—	—	15 813	—	
Mithin 1919	mehr weniger	17	—	—	5 806	2	—	5 808	—	
b) Abgang (Rhein) im Floßhafen:										
1919	21	—	—	—	23 983	72	—	24 055	—	
gegen 1918	17	—	—	—	14 588	30	—	14 618	—	
Mithin 1919	mehr weniger	4	—	—	9 395	42	—	9 437	—	

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	Belgeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Scheite werden auf den hiesigen Rheinflößen nicht befördert, dagegen anderes Nutzholz, und zwar hauptsächlich Stangen.
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	16	84 <sup>000</sup>	—	—	16 194 <sup>000</sup>	61 <sup>000</sup>	12 <sup>000</sup>	16 852 <sup>000</sup>	—	
April . . . . .	15	1347 <sup>000</sup>	—	—	16 558 <sup>000</sup>	57 <sup>000</sup>	12 <sup>000</sup>	17 975 <sup>000</sup>	—	
Mai . . . . .	22	130 <sup>000</sup>	—	—	22 648 <sup>000</sup>	78 <sup>000</sup>	72 <sup>000</sup>	22 929 <sup>000</sup>	—	
Juni . . . . .	24	96 <sup>000</sup>	—	—	23 303 <sup>000</sup>	82 <sup>000</sup>	90 <sup>000</sup>	23 572 <sup>000</sup>	—	
Juli . . . . .	16	113 <sup>000</sup>	—	—	16 812 <sup>000</sup>	57 <sup>000</sup>	15 <sup>000</sup>	16 998 <sup>000</sup>	—	
August . . . . .	13	363 <sup>000</sup>	—	—	13 598 <sup>000</sup>	49 <sup>000</sup>	—	14 010 <sup>000</sup>	—	
September . . . . .	15	805 <sup>000</sup>	—	—	19 054 <sup>000</sup>	68 <sup>000</sup>	—	19 928 <sup>000</sup>	—	
Oktober . . . . .	10	116 <sup>000</sup>	—	—	11 394 <sup>000</sup>	51 <sup>000</sup>	—	11 561 <sup>000</sup>	—	
November . . . . .	11	391 <sup>000</sup>	—	—	13 480 <sup>000</sup>	66 <sup>000</sup>	168 <sup>000</sup>	14 106 <sup>000</sup>	—	
Dezember . . . . .	4	—	—	—	5 307 <sup>000</sup>	17 <sup>000</sup>	7 <sup>000</sup>	5 332 <sup>000</sup>	—	
Zusammen 1919	146	3448 <sup>000</sup>	—	—	158 353 <sup>000</sup>	590 <sup>000</sup>	376 <sup>000</sup>	162 768 <sup>000</sup>	—	
gegen 1918	96	1012 <sup>000</sup>	—	—	123 205 <sup>000</sup>	491 <sup>000</sup>	12 <sup>000</sup>	124 722 <sup>000</sup>	—	
Mithin 1919	mehr weniger	50	2435 <sup>000</sup>	—	35 148 <sup>000</sup>	98 <sup>000</sup>	364 <sup>000</sup>	38 046 <sup>000</sup>	—	

Anmerkung: Bei der Umrechnung der Festmeter in Tonnen sind die vom Hessischen Staatsministerium unterm 3. Februar 1909 erlassenen Bestimmungen zugrunde gelegt.

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

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
a) Ankunft	953	3199	—	—	222 002	171	—	225 372	—	gegen 160 569 t im Vorjahr.
b) Abgang	164	4275	—	—	153 564	517	—	158 356	—	gegen 146 137 t im Vorjahr.

Die Zahl und das Gewicht der durch die Schiffbrücken<sup>1)</sup> der preußischen Rheinstrecke durchgegangenen Flöße hat betragen:

Jahr	An der Schiffbrücke zu				
	Coblenz		Cöln-Mülheim		
	Flöße				
	Zahl	Gewicht t	Zahl	Gewicht t	
1919	180	207 978	161	232 090	
1918	122	162 135	109	176 276	
Mithin 1919	{ mehr weniger	58 —	45 843 —	52 —	55 814 —

Bei Coblenz wurden sämtliche 180 Flöße von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 180 Flößen hatte das größte ein Gewicht von 2348 t, das kleinste ein Gewicht von 454 t. Unter den 180 Flößen hatten:

167 Flöße (große) ein Gewicht über 750 t,  
13 „ (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
	1919	— <sup>2)</sup>	— <sup>2)</sup>	125	153 294	125
1918	—	—	58	83 093	58	83 093
Mithin 1919	{ mehr weniger	— —	67 —	70 201 —	67 —	70 201 —

Die Einfuhr an Floßholz hat sonach um 0,0 %, die Ausfuhr um 45,8 % und der gesamte Grenzverkehr mit Floßholz um 45,8 % zugenommen.

<sup>1)</sup> Der Betrieb der Weseler Schiffbrücke wurde am 26. Juli 1917 infolge Eröffnung der festen Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel eingestellt; an ihre Stelle tritt in Zukunft für die Beurteilung des Verkehrs die Schiffbrücke Cöln-Mülheim.

<sup>2)</sup> Von der niederländischen Rheinstrecke nach dem deutschen Rhein, beziehungsweise dem Spoy-Kanal, gingen im Berichtsjahre keine Flöße an der Anschreibestelle Keeken vorbei.

## VIII. Durchgangsverkehr 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 Rheins, nämlich:

Nr.	Namen	Aufzeichnungsstelle	Schleuse
1.	III-Rhein-Kanal,	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.	Rhein-Herne-Kanal <sup>1)</sup>	"	Schleppamt Duisburg-Ruhrort,
8.	Spoey-Kanal,	"	Keeken

geben die Beilagen IIb, IIIc, IVc, Vb und VIb.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1919	1918		
von dem Rhein her	1 841 067 t	2 585 919 t	mithin 1919 weniger	744 852 t
nach dem Rhein hin	5 277 937 t	7 070 917 t	" " "	1 792 980 t
Zusammen	7 119 004 t	9 656 836 t	mithin 1919 weniger	2 537 832 t

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 28,8 % ab-, nach dem Rhein hin um 27,9 % ab-, im ganzen um 26,0 % abgenommen, gegen 45,9 % Zunahme, 1045,0 % Zunahme und 4937,4 % Zunahme 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 8, sowie 5 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanäle von und nach dem Rhein folgen nachstehend unter Ziffer 1 bis 12 noch nähere Angaben:

### 1. III-Rhein-Kanal.

Anschreibestelle: Schleuse 88 bei Straßburg Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
Venant du Rhin . . . .	255	44	299	12 872	3 546	—	—	
Se dirigeant vers le Rhin	55	244	299	12 872	9 406	—	—	
1919 total	310	288	598	25 744	12 952	—	—	
1918 "	54	32	86	17 610	9 418	—	—	
1919 { en plus	256	256	512	8 134	3 534	—	—	
{ en moins	—	—	—	—	—	—	—	

<sup>1)</sup> Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht 1918.

1. La fréquentation a augmenté de 595 %, le tonnage de 38 %, par rapport aux chiffres de 1918.

2. Cette augmentation provient du trafic de gravier important (+ 2596 tonnes) du Rhin vers les canaux et les transports de pierres des Vosges pour la régularisation du Rhin (+ 6730 tonnes).

3. Les marchandises suivantes en transit sont arrivées ou parties par le Rhin en 1919 (1918):

I. Arrivages:

Gravier 2717 tonnes (121 t); bois à papier 351 t (—), bois de construction 399 tonnes (—), bois de chauffage 79 tonnes (—).

II. Expéditions:

Craie 1188 t (—) pierres brutes 8,288 t (1558).

4. Le trafic Rhénan dans l'ensemble des ports de Strasbourg s'élève en 1919 à 891 269 tonnes pour les arrivages et 163 317 tonnes pour les expéditions (voir les annexes IIa, IIIa, et IVa).

## 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 . . .	52	—	52	11 140	6 042	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	44	—	44	10 127	6 220	—	—	
1919 zusammen	96	—	96	21 267	12 262	—	—	
1918	309	—	309	66 585	44 241	7	1578	
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	213	—	213	45 318	31 979	7	1578	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 68,9 %, der Güterverkehr um 72,2 % abgenommen. Der Floßverkehr war ganz eingestellt.

Mit dem in den Beilagen IIIa und IVa berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 137 865 t (1918: 126 722 t) Zufuhr vom Neckar und 25 982 t (1918: 41 876 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1919	1918	gegen das Vorjahr	
			mehr	weniger
Durchgangsverkehr . . . . .	12 262 t	45 819 t	—	33 557 t
Hafenverkehr in Mannheim . . . . .	163 847 t	168 598 t	—	4 751 t
Gesamt-Neckarverkehr . . . . .	176 109 t	214 417 t	—	38 308 t.

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1919/20 die Schwimkörper von 3 Heidelberger Badeanstalten überwintert.

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	%
1919	887	462	98 855	43 575	94a	44,1
1918	404	1014	215 100	83 082	81a	38,6
Mithin 1919 { mehr	483	—	—	—	12a	5,5
{ weniger	—	552	116 245	39 507	—	—

Das mit dem 31. Dezember abgeschlossene Geschäftsjahr 1919 hat leider gegenüber dem Vorjahr eine Besserung der Verhältnisse noch nicht gebracht, es kam im Gegenteil die Ladung für die zu Berg fahrenden Kähne nur so spärlich heran, daß wir bergwärts meist leere Fahrzeuge zu befördern hatten. Dieser Zustand steht in krassem Widerspruch zu der Überlastung der Eisenbahnen, es sind daher in letzter Zeit Schritte getan, um hier Abhilfe zu schaffen.

Die Bergarbeiter- und Eisenbahnerstreiks im Ruhrrevier haben natürlich auch den Neckarverkehr ungünstig beeinflußt. Da Stückgüter bzw. Kaufmannsgüter nur ganz vereinzelt anfielen, so konnte ein geregelter Bergverkehr nicht aufkommen und die Fahrzeuge mußten, wie erwähnt, leer von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld gebracht werden, um Salz für die Talfahrt zu laden.

Abgesehen von dem Mangel an Ladung mußte der Verkehr auch in diesem Jahr wegen zu niederen Wasserstands an 120 Tagen vollständig ruhen, sodaß wir unsere Betriebsmittel nicht ausnützen konnten. Es kam somit auch die im Oktober vorgenommene Erhöhung unserer Schlepplohntarife kaum zur Wirkung.

Die Zeiten der Betriebseinstellungen verteilen sich auf das Jahr 1919 wie folgt: im Januar konnte an einem Tag wegen Hochwasser, im Februar an 9 Tagen wegen Frost, vom 20. August bis 21. November an 102 Tagen wegen Niederwasser und im Dezember an 8 Tagen wegen Hochwasser nicht gefahren werden.

Es wurde somit das vorjährige ungünstige Ergebnis herbeigeführt durch Ladungsmangel, unverhältnismäßig hohe Ausgaben für Betriebsstoffe und Löhne, für welche letztere wir keinen Ausgleich in den Schlepplohnsätzen finden konnten und ferner durch Wassermangel erzwungene dreimonatige Betriebseinstellung.

Der Fahrweg wurde wie bisher seitens der betreffenden Wasserbauämter gut in Ordnung gehalten und etwaige Schifffahrtshindernisse baldmöglichst beseitigt.

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld betrug 200 (246 im Jahre 1918), außerdem wurden 3 Lokalzüge auf der unteren Strecke und 2 mit leeren Schiffen und ein Zug beladen nach Neckarsteinach befördert.

Die Kettendampfer legten zusammen 22 975 Bergkilometer zurück mit 887 leeren und 462 beladenen Fahrzeugen, gegen 404 leere und 1014 beladene Fahrzeuge in 1918.

Die 1349 leeren und beladenen Schiffe legten 105 033 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 77,8 Kilometer gegen 86,9 Kilometer im Vorjahr. Die 462 beladenen Fahrzeuge enthielten 43 575 Tonnen Ladung, die Durchschnittsladung betrug demnach 94,3 Tonnen gegen 81,9 Tonnen im Jahr 1918.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 98 855 Tonnen und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 44,1 % gegen 38,6 % im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf Beförderung von Ladung beträgt 4 658 705 Tonnenkilometer, gegen 8 874 149 Tonnenkilometer im Jahre 1918.

### 3. Frankenthaler Kanal.

Anschreibestelle: Frankenthal	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
Verkehr								
von dem Rhein her . .	67	—	67	7 874	7638	—	—	
nach dem Rhein hin . .	—	67	67	7 874	—	—	—	
1919 zusammen	67	67	134	15 748	7638	—	—	
1918	17	17	34	4 640	2074	—	—	
Mithin 1919 { mehr	50	50	100	11 108	5564	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	



	gegen 1917 für	186 Schiffe in	107 Schleusungen
„ 1916 „	—	„ „	—
„ 1915 „	18	„ „	8
„ 1914 „	839	„ „	488
„ 1913 „	2429	„ „	1062
„ 1912 „	2383	„ „	959
„ 1911 „	2710	„ „	1028
„ 1910 „	1504	„ „	734
„ 1909 „	1344	„ „	663
„ 1908 „	1526	„ „	627

Die Anschreibung des Güterverkehrs einschließlich Floßholz bei den einzelnen Hal-  
tungen 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 . . . . .	339 028	51 669	344 164	190 723
2	Frankfurt . . . . .	1 200 305	—	214 612	188 887
3	Höchst . . . . .	1 244 650	—	227 277	Nach § 43 der Polizeiordnung vom 28. Jan. 1899 wird der Floßver- kehr nicht mehr angeschrieben.
4	Okriftel . . . . .	1 413 959	—	267 669	
5	Flörsheim . . . . .	1 406 593	—	265 442	
6	Kostheim . . . . .	1 406 385	—	447 484	

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 Offen-  
bach—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:

Jahr	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit			Ladung			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
1919	640	348	988	391 044	140 262	531 316	296 880	81 422	378 302	
1918	1186	572	1758	702 007	221 754	923 761	452 641	96 013	548 654	
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 546	— 224	— 770	— 310 936	— 81 492	— 392 455	— 155 761	— 14 591	— 170 352

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 43,5 %, der Trag-  
fähigkeit nach um 43,5 % und der Ladung nach um 31,05 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 20 zu Berg und 51 zu Tal,  
somit gegen das Vorjahr weniger 20 Bergboote und 1 Talboot.

**Floßverkehr.** Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr zugenommen, namentlich wiesen die Holländerflöße einen lebhafteren Verkehr auf.

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 t	Frankfurt t	Kostheim t	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t
1919	187 764	186 593	185 956	2961	2294	2802
1918	145 475	144 386	144 123	488	1064	168
Mithin 1919	42 289	42 207	41 833	2473	1230	2634
in Prozenten	29,4	29,2	29,0	600	115,6	1567,9

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
1919	31	125	80	300	85	373
1918	115	462	134	552	145	552
Mithin 1919	84	337	54	252	60	179

**Verkehrsstörungen.** Im abgelaufenen Jahr war das Nadelwehr der Stauanlage bei Offenbach in der Zeit vom 2. bis 5. Januar, 8. bis 20. Februar und 26. bis 31. Dezember, also an 22 Tagen wegen Hochwasser bzw. Eisgefahr niedergelegt. Störungen der Schifffahrt und Flößerei kamen im Berichtsjahr an der Haltung Offenbach nicht vor.

Die Wehre (Frankfurt, Kostheim) mußten an 23 Tagen niedergelegt werden, davon an 12 Tagen wegen Hochwasser und an 11 Tagen wegen Eisgangs. Am Wehr zu Höchst mußte außerdem wegen Beschädigung des Nadelwehres durch französische Soldaten der Stau an 2 Tagen abgelassen und die Schifffahrt auf der Strecke Okriftel—Frankfurt eingestellt werden.

Auf der besetzten Mainstrecke, Schleuse Höchst bis zur Mündung, war von den Besatzungsbehörden die Schifffahrt zu folgenden Nachtzeiten gesperrt:

Januar—April 1919	von 1 Stunde nach Sonnenuntergang bis 1 Stunde vor Sonnenaufgang.
Mai 1919	von 9 <sup>00</sup> abends bis 4 <sup>00</sup> morgens W.E.Z.
Juni—Juli	„ 10 <sup>00</sup> „ „ 3 <sup>00</sup> „ „
August	„ 9 <sup>00</sup> „ „ 4 <sup>00</sup> „ „
September—Dezbr.	„ 8 <sup>00</sup> „ „ 5 <sup>00</sup> „ „

Wegen Errichtung einer Schiffbrücke bei Okriftel wurde auf Anordnung der französischen Besatzung die Schifffahrt am 20. Januar, 27. Mai und 17. Juni bis 20. Juni und wegen Brückenschlagens bei Flörsheim am 5. Februar, 8. Februar und 28. Februar gesperrt. Am 21. März verbot der Platzkommandant von Okriftel die Schifffahrt Sonntags von 1—4 Uhr. Diese Verordnung wurde am 18. April wieder aufgehoben. Schleuse Kostheim wurde am 22. April und 14. Mai für Schiffe zu Tal gesperrt.

**Unterhaltung der Fahrstraße.** Umfangreichere Arbeiten für die Unterhaltung der Fahrstraße waren nicht erforderlich. Die Beseitigung von Sand- und Schlammablagerungen in der Schleuse Frankfurt und in den Oberkanälen der Schleusen Höchst und Okriftel wurde im Eigenbetrieb ausgeführt. Auskolkungen in den Sturzbetten der Wehre zu Frankfurt und Okriftel wurden ausgebaut. Rutschungen an den Uferböschungen der Ober- bzw. Unterkanäle zu Frankfurt, Höchst, Okriftel, Flörsheim und Kostheim und am Vorkopf des Trennungsdammes in Höchst wurden im Eigenbetrieb ausgebessert. Eine Sandbarre im Unterkanal der Schleuse Kostheim mußte von einem Privatunternehmer beseitigt werden, da ein fiskalischer Bagger nicht zur Verfügung stand und die Sandbarre ein ernstliches Schiffahrtshindernis darstellte.

**Schiffsunfälle.** Schiffsunfälle kamen im Jahr 1919, abgesehen von kleineren Havarien, nicht vor.

**Schiffahrtspolizei.** Bei einer außerordentlichen Untersuchung von Schiffsdampfkesseln während der Fahrt wurde am 8. November 1919 auf dem Schleppdampfer „Ernst Ludwig“ eine Verkeilung der Sicherheitsventile festgestellt. Der Schiffsführer und der Maschinist des Schleppdampfers wurden zur Anzeige gebracht.

**Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem kanalisierten Mair** wurden in 2 Fällen geahndet, die im Verwaltungswege ihre Erledigung fanden.

**Verschiedenes:** Die Arbeiten zum Bau der Kaiserbrücke zu Frankfurt schritten auch im Berichtsjahre unter der Ungunst der Verhältnisse nur langsam fort. Der 4. Pfeiler wurde bis über Wasser fertiggestellt.

Die Fundamente der Pfeiler 6 und 7 der alten Brücke wurden im Laufe des Jahres vollständig beseitigt und damit der Grundstein von den Wiederherstellungsarbeiten der alten Brücke aus dem Jahre 1742 freigelegt.

Die Arbeiten für den Neubau einer zweiten Schleuse bei Kostheim wurden wieder in Angriff genommen. Von dem erforderlichen Erdaushub für die Schleusenkammer wurden zwei Drittel der Massen mittelst Eimertrockenbaggers ausgehoben und seitlich hinter dem neuen Damm abgeschüttet. Von der Baugrube für das Oberhaupt wurden die beiden seitlichen Teile im Handbetrieb ausgeschachtet und die hier vorgesehenen Spundwände gerammt. Es wurde ferner ein Drittel der nördlichen Kammerböschung in Sandsteinpflasterung auf einer Packlage fertiggestellt und die am Fuße derselben vorgesehene Spundwand gerammt. Mit dem Betonieren des Oberhauptes und eines Umlaufkanals wurde begonnen.

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

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	
1919	163 434	15 388	178 823
1918	291 288	11 488	302 777
Mithin 1919	{ mehr weniger	3 900	—
	127 854	—	123 954

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,5 % ab- und in der Abfuhr 34,5 % zugenommen. Im ganzen ist eine Abnahme von 41,6 % zu verzeichnen.

Auf die Bergzufuhr entfallen von dieser Abnahme auf Steinkohlen 85 000 t, Steinkohlen-Koks 50 200 t und Braunkohlenbriketts 7600 t, während Braunkohlen wegen der starken Kohlennot um 20 300 t stiegen. Kies und Sand nahmen um weitere 2800 t ab, während Zement, Bau- und gebrannte Steine um zusammen 1800 t stiegen. Dies erklärt sich damit, daß Kies und Sand mehr vom Obermain kommen, dagegen die letztgenannten Güter mehr untermainischer und rheinischer Herkunft sind.

Auf die Talabfuhr entfallen 3900 t Zunahme. Gruben-, Bau- und Nutzholz, Häute und Leder haben allein eine Steigerung von rund 11 300 t zu verzeichnen. Gegen das Vorjahr zeigt sich ein Ausfall von 1800 t Zement, 1200 t Chilesalpeter, zusammen 1700 t Eisen- und Stahlwaren, Braunkohlenbriketts und sonstige Erden. Der Rest des Rückgangs gegen das Vorjahr verteilt sich auf sonstige Güter mit 1220 t, sowie rund 1200 t Öle, Fette und Steine usw.

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

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t	
1919	998 733	139 619	1 138 352	
1918	1 189 092	208 042	1 397 134	
Mithin 1919	{ mehr weniger	190 359	68 423	258 782

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,0 % ab-, in der Abfuhr um 32,9 % ab-, im ganzen um 18,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 35 064 t), Gerste (— 5176 t), Steinkohlen (— 133 325 t), Steinkohlenkoks (— 155 359 t), Steinkohlenbriketts (— 12 457 t), Dampfessel, Maschinen, Maschinenteile (— 1628 t), unedle Metalle (— 1160 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 991 t), Roggenmehl (— 1734 t), Küchengewächse, Gemüse (— 1266 t), Zink, Zinkbrocken (— 2458 t), Verbrauchszucker (— 5822 t), Stückgüter (— 1960 t); zugenommen haben: Rohe Braunkohle (+ 65 237 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 1097 t), Chemikalien, Drogen (+ 1226 t), Kalisalze zum Düngen (+ 2222 t), Roheisen aller Art (+ 9133 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 8262 t), Fleisch und Speck (+ 3239 t), Weizen und Spelz (+ 6786 t), Hirse, Hülsenfrüchte (+ 3040 t), Kartoffeln (+ 8004 t), Weizenmehl (+ 2972 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 990 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 9011 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 29 467 t), Wein (+ 5978 t), sonstige Güter (+ 4941 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 51 222 t), Braunkohlenbriketts (— 1733 t), Roheisen aller Art (— 5906 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 20 245 t), sonstige Erden, Traß (— 16 320 t), Gerste (— 2044 t), Mais (— 1763 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 10 493 t), Roggenmehl (— 1335 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1029 t), Zucker, roh (— 1583 t), sonstige Güter (— 1429 t); zugenommen haben: Pflastersteine aller Art (+ 4817 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 7080 t), Zement (+ 3815 t), Kalisalze zum Düngen (+ 2532 t), Eisenbahnschienen (+ 1270 t), Ton, Lehm (+ 1736 t), Grubenholz (+ 1502 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 10 519 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 7478 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1571 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ hat Anschreibungen über den Verkehr für das Jahr 1919 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 . . .	12	167	179	22 237	2 127	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	164	16	180	22 452	18 406	—	—	
1919 zusammen	176	183	359	44 689	20 533	—	—	
1918	225	240	465	54 325	23 284	—	—	
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	49	57	106	9 636	2 751	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 22,8 %, der Güterverkehr um 11,8 % abgenommen. Floßverkehr hat nicht stattgefunden.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 1061 t), Roheisen aller Art (— 90 t), Eisen- und Stahldraht (— 562 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 605 t), Bau- und Bruchsteine (— 74 t), Steinkohlenkoks (— 50 t); zugenommen haben Steinkohlen (+ 55 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Schlacken zur Verhüttung (— 548 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 25 t); zugenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 135 t) und sonstige Güter (+ 75 t).

## 6. Die Mosel.

Der Durchgangsverkehr an der Moselmündung (Fähre bei Güls) war:

Anschreibestelle: Fähre bei Güls Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her <sup>1)</sup> . . .	2	27	29	6 300	410	—	—	1) Schiffe ohne eigene Triebkraft.
nach dem Rhein hin <sup>1)</sup> . . .	29	1	30	7 255	6 356	—	—	
1919 zusammen	31	28	59	13 555	6 766	—	—	
1918	63	50	113	26 353	14 962	—	—	
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	32	22	54	12 798	8 196	—	—	

Der Verkehr hat sonach um 54,8 % 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		
1919	137 170	—	137 170	—	169 875	169 875	307 045
1918	774 470	—	774 470	—	457 963	457 963	1 232 433
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	637 300	—	637 300	—	288 088	288 088	925 388

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 82,3 %, in der Abfuhr um 62,9 %, im ganzen um 75,1 % abgenommen.

7. Der Rhein-Herne-Kanal<sup>1)</sup>.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
1919	8 354	6 992	15 346	—	5 121 477	—	—	1) Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht für 1918 (Prot. IV. o. S. v. 1918).
1918	11 838	10 785	22 623	16 398 211	7 091 667	—	—	
Mithin 1919	{ mehr	—	—	—	—	—	—	
	{ weniger	3 484	3 793	7 277	1 970 190	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 32,2 %, in der Ladung um 27,8 % abgenommen.

## 8. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schifffahrtsverbindung zwischen Cleve und dem Rhein bildenden Spoy-Kanal ist die Güter- und Schiffsbewegung an der Durchgangsstelle zu Keeken wie folgt aufgenommen:

Verkehr von dem Rhein her	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
1919	113	—	113	53 127	29 609	—	—	
1918	92	10	102	26 605	16 538	3	766	
Mithin 1919	{ mehr	21	11	26 522	13 071	—	—	
	{ weniger	—	10	—	—	3	766	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 10,8 %, in der Ladung um 79,0 % zugenommen. Der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 300 %, im Gewicht der Flöße um 76 600 % abgenommen.

Die Zunahme erstreckt sich auf: Öle, Fette, Tran und Talg (+ 22 455 t), Lein- und Ölsamen (+ 2768 t), sonstige Güter (+ 1206 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3944 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 526 t) und gespalten (— 1364 t), Rübensirup, Melasse (— 983 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 404 t), Steinkohlen (— 4825 t), Stückgüter (— 2012 t).

## 9. 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 . . . . .	2864	1172	4 036	543 668	346 496	—	—	
zu Tal . . . . .	3133	1098	4 231	595 019	476 783	75	39 057 <sub>5</sub>	
1919 zusammen	5997	2270	8 267	1 138 687	823 279	75	39 057 <sub>5</sub>	
1918 ..	6454	2599	9 053	1 310 178	947 058	54	29 130	
Mithin 1919	{ mehr	—	—	—	—	21	9 927 <sub>5</sub>	
	{ weniger	457	329	171 491	123 779	—	—	

Der Verkehr hat sonach der Schiffszahl nach um 8,7 % ab-, der Tragfähigkeit nach um 13,1 % ab- und der Ladung nach um 13,1 % abgenommen.

Der Floßverkehr hat um 34 % zugenommen.

## 10. 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 . . . . .	1581	683	2264	344 621	274 905	—	—	
von der Waal nach der Maas . . . . .	797	913	1710	208 231	97 137	—	—	
1919 zusammen	2378	1596	3974	552 852	372 042	—	—	
1918 ..	2408	1538	3946	560 545	376 066	—	—	
Mithin 1919 { mehr	—	58	28	—	—	—	—	
{ weniger	30	—	—	7 693	4 024	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 1,37 % abgenommen.

## 11. Merwede-Kanal (früher Zederik-Kanal).

Auf diesem Kanal, der die Verbindung zwischen der Waal bei Gorinchem und dem Leck bei Vianen bildet, passierten:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung <sup>1)</sup> t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:								
in der Richtung nach dem Leck . . . . .	2884	1115	3999	295 682	241 396	1	15	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	2220	1930	4150	309 337	171 272	1	15	
1919 zusammen	5104	3045	8149	605 019	412 668	2	30	
1918 ..	4845	2519	7364	596 610	430 438	—	—	
Mithin 1919 { mehr	259	526	785	8 409	—	2	30	
{ weniger	—	—	—	—	17 770	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 10,6 %, der Tragfähigkeit nach um 1,4 % zugenommen und der Ladung nach um 4,1 % abgenommen.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung 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 . . . . .	7 302	2417	9 719	1 827 257	1 720 375	49	735	
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	3 586	4300	7 886	1 174 342	425 650	128	1920	
1919 zusammen	10 888	6717	17 605	3 001 599	2 146 025	177	2655	
1918 ..	9 776	5629	15 405	2 583 654	1 895 264	58	870	
Mithin 1919 { mehr	1 112	1088	2 200	417 945	250 761	119	1785	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 14,3 %, der Tragfähigkeit nach um 16,2 %, der Ladung nach um 13,2 % und der Floßverkehr um 205,2 % zugenommen.

### 12. 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 . . . . .			21 325	4 666 359		268	158 816	
in der Richtung von Amsterdam . . . . .			21 482	4 601 692		22	11 593	
1919 zusammen			42 807	9 268 051		290	170 409	
1918 ..			38 631	7 677 549		138	86 075	
Mithin 1919 { mehr			4 176	1 590 502		152	84 334	
{ weniger			—	—		—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 10,7 %, der Tragfähigkeit nach um 20,7 % und der Floßverkehr um 96,8 % zugenommen.

### 13. Keulsche Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Länge m	
nach dem Vaartschen Rijn . . . . .	9 072	2 522	11 594	542 639	385 465	15	453	
nach dem Leck . . . . .	2 051	10 835	12 886	638 266	75 010	—	—	
1919 zusammen	11 123	13 357	24 480	1 180 905	460 475	15	453	
1918 ..	9 115	9 808	18 923	808 487	364 166	8	276	
Mithin 1919 { mehr	2 008	3 549	5 557	372 418	96 309	7	177	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 29 %, der Tragfähigkeit nach um 46 % und der Ladung nach um 26,4 % zugenommen.

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

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1919 liegen folgende Angaben vor:

Nach badischen Mitteilungen:

Verkehr im Jahr	A. z u B e r g					B. z u T a l				
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t	
1. Der Verkehr der vereinigten badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport und der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel im Jahr 1919 verglichen mit dem Jahr 1918 betrug:										
1919	1782	1 580 006	275	211 909	1 791 015	426	308 197	108	67 420	375 617
1918	1852	1 582 345	223	156 301	1 738 646	1355	1 181 127	72	42 296	1 223 423
Mithin 1919	{ mehr	—	42	55 608	52 369	—	—	36	25 124	—
	weniger	70	2 339	—	—	929	872 930	—	—	847 806
2. Der Verkehr der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1919 verglichen mit dem Jahr 1918 betrug:										
1919	605	494 529	—	—	494 529	74	72 911	—	—	72 911
1918	895	751 397	—	—	751 397	258	236 298	—	—	236 298
Mithin 1919	{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	weniger	290	256 868	—	256 868	184	163 387	—	—	163 387
3. Der Verkehr der Gesellschaft August und Emil Nieten in Karlsruhe, Spedition und Schiffahrt, betrug:										
1919	—	—	10	4 249	4 249	—	—	194	137 585	137 585
1918	8	5 470	—	—	5 470	59	28 439	—	—	28 439
Mithin 1919	{ mehr	—	10	4 249	—	—	—	194	137 585	109 146
	weniger	8	5 470	—	1 221	59	28 439	—	—	—

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:										
1919	187	110 291	—	—	110 291	33	26 492	—	—	26 492
1918	241	81 421	—	—	81 421	99	25 577	—	—	25 557
Mithin 1919	{ mehr	—	28 870	—	—	—	915	—	—	915
	{ weniger	54	—	—	—	66	—	—	—	—
5. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahr 1919 verglichen mit dem Jahr 1918 betrug:										
1919	109	79 925	44	32 848	112 773	86	66 654	22	13 395	80 049
1918	74	48 857	36	26 705	75 562	122	34 233	51	10 475	44 708
Mithin 1919	{ mehr	35	31 068	8	6 143	37 211	—	32 421	—	2 920
	{ weniger	—	—	—	—	—	36	—	29	—
6. Der Verkehr der Speditionsgesellschaft Rhenania G. m. b. H. im Jahr 1919 verglichen mit dem Jahr 1918 betrug:										
1919	219	225 898	—	—	225 898	141	99 073	—	—	99 073
1918	223	194 344	—	—	194 344	248	198 744	—	—	198 744
Mithin 1919	{ mehr	—	31 554	—	—	31 554	—	—	—	—
	{ weniger	4	—	—	—	—	107	99 671	—	99 671

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 9 Räderdampfer, 4 Schraubenboote und 69 eigene Kähne im Betrieb und beförderte zu Berg mit eigener Schleppkraft:

502 794 t in eigenen Kähnen,

503 613 t in fremden Kähnen,

zusammen 1 006 407 t in 1919

gegen 1 128 139 t in 1918

mithin 1919 weniger 121 732 t.

9. Die Reederei von Winschermann, G.m.b.H. in Duisburg-Ruhrort, hatte an eigenen Schiffen 7 Rad- und Schraubenschleppdampfer von zusammen 4130 indizierten Pferdestärken sowie 54 eiserne Schleppkähne mit zusammen rund 70321 t Tragfähigkeit im Betrieb. Die Jahresschlepplleistung zu Berg betrug 350 000 t, die Jahresfrachtleistung in eigenen Kähnen zu Berg und zu Tal 590 000 t.

10. Die Reederei von Hugo Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr, deren Schiffspark im Jahr 1919 aus 3 Räderdampfern und 26 eisernen Schleppkähnen bestand, beförderte mit eigenen und fremden Kähnen:

239 810 t auf der Strecke von der Ruhr bis Mannheim,  
 51 365 t von Mannheim bis Straßburg;  
 durch eigene und fremde Boote wurden ferner geschleppt:  
 476 660 t von der Ruhr bis Mannheim,  
 47 650 t von Mannheim bis Straßburg;

insgesamt 815 485 t.

11. Die Firma Franz Haniel & Cie., G.m.b.H. in Duisburg-Ruhrort, wurde im Jahre 1917 errichtet zur gemeinsamen Betriebsleitung der Reedereien Franz Haniel & Co. in Duisburg-Ruhrort und Vereinigte Frankfurter Reedereien, G.m.b.H. in Duisburg. Der Schiffspark der Firma besteht aus 24 Rad- und Schraubenschleppdampfern mit zusammen 22 000 indizierten Pferdestärken und 104 eisernen Schleppkähnen mit zusammen 130 000 t Tragfähigkeit; außerdem besitzt die Firma Hafendampfer und Kranschiffe. Die Jahresschlepplleistung betrug 2 500 000 t, die Jahresfrachtleistung, einschließlich der in Miete und aus dem Markt angenommenen Kähne, 2 000 000 t.

12. Die Kohlengroßhandlung und Reederei de Gruyter & Co., G.m.b.H. zu Duisburg, verfrachtete im Berichtsjahre 280 000 t; verschleppt wurden auf der Strecke Ruhrort—Straßburg 665 000 t. An diesen Leistungen waren beteiligt 32 eigene Schleppkähne mit einer Gesamt-ladefähigkeit von rund 42 524 t, 2 Mietkähne und 8 Dampfer mit einer Gesamtleistung von 7000 indizierten Pferdestärken.

13. Gebr. Dörtelmann, G.m.b.H. in Duisburg

verfrachtete 1919 in 11 eigenen Kähnen . . . . .	72 228 t
Geschleppt wurden durch 2 eigene Boote . . . . .	209 841 t
Durch fremde Boote . . . . .	22 990 t
	<hr/>
zusammen	305 059 t.

14. Die Basalt-Aktiengesellschaft zu Linz a. Rh. beförderte im Jahr 1919 mit eigenen und sonstigen Kähnen insgesamt 282 186 t Basalt nach Ladestellen zwischen Oberlahnstein und Cöln-Deutz.

15. Die Reederei H. Paul Disch, G.m.b.H. in Duisburg, besitzt 5 Schleppdampfer von zusammen 5000 i. PS. sowie 25 Kähne mit zusammen 30 000 t Ladefähigkeit.

Befördert wurden 1919 im ganzen 188 538 t in 223 Kahnladungen, und zwar hauptsächlich Kohlen, Koks und Erz.

16. Die Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Main-Schiffahrt in Frankfurt a. M. hat ihren Schiffspark im Jahr 1916 verkauft; Angaben erscheinen daher nicht mehr.

17. Die Firma Lehnkering & Cie., Aktiengesellschaft in Duisburg, beförderte im Berichtsjahr in 21 eigenen und mit fremden Rheinschiffen zusammen 350 000 t.

18. Die Firma Stachelhaus & Buchloh, G.m.b.H. zu Mülheim a. d. Ruhr, beförderte im Jahr 1919 mit eigenen und fremden Booten und Kähnen 572 179 t.

Es wurden verfrachtet:           114 103 t mit eigenen Kähnen,  
   7 624 t mit fremden Kähnen,  
   zusammen 121 727 t.

Es wurden geschleppt:           348 730 t mit eigenen Booten,  
   101 722 t mit fremden Booten,  
   zusammen 450 452 t.

Der Schiffspark der Firma bestand im Berichtsjahr aus 3 Radschleppdampfern, 2 Schraubenschleppdampfern und 14 eisernen Kähnen.

19. Die Reederei Mathias Stinnes zu Mülheim a. d. Ruhr unterhielt im Jahr 1919 23 Schleppdampfer; davon waren 10 Rad- und 13 Schraubendampfer, sowie 79 eiserne Schleppkähne.

Es wurden an Gütern vorwiegend Kohlen, Koks und Braunkohlen befördert, und zwar:

A) Zu Berg:

Kohlen und Koks von der Ruhr nach dem Mittel- und Oberrhein:

durch eigene Boote 1 275 302 t  
 durch fremde Boote       — t  
   1 275 302 t,

Braunkohle von Neuß-Wesseling nach dem Oberrhein und Mainstationen:

durch eigene Boote       33 457 t  
   zusammen 1 308 759 t,

hiervon

in eigenen Schiffen . . . . . 516 993 t  
 in fremden Schiffen . . . . . 64 467 t  
 fremdes Gut in fremden Schiffen 727 299 t  
   1 308 759 t

gegen 1918 1 760 778 t  
 mithin 1919 452 019 t weniger.

B) Ab Rotterdam nach Ruhrort:

Fremdes Gut in eigenen und fremden Schiffen durch eigene Boote . . . 195 623 t.

C) Zu Tal:

Von den Oberrheinstationen nach den Ruhrhäfen wurde befördert, und zwar:

	in eigenen Kähnen	— t
	in fremden Kähnen	— t
	gegen 1918	1 378 t
	mithin 1919	1 378 t weniger.

Der Gesamtverkehr betrug also:

A) zu Berg . . . . .	1 308 759 t
B) ab Rotterdam nach Ruhrort	195 623 t
C) zu Tal . . . . .	— t

zusammen 1 504 382 t  
gegen 1918 1 762 156 t

mithin 1919 257 774 t weniger.

Ferner gelangten 1200 leere Schiffe zur Talbeförderung gegen 1410 im Jahr 1918.

In diesen Verkehrsziffern sind nicht diejenigen Mengen Güter enthalten, welche von den Booten der Firma von den Zwischenstationen rheinaufwärts befördert wurden. Außerdem sind nicht miteinbegriffen diejenigen Güter, die durch Boote anderer Reedereien nach Mannheim gebracht wurden und von dort durch die Dampfer der Gesellschaft nach Karlsruhe, Lauterburg und Straßburg weiterbefördert wurden.

20. Die Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke in Wesseling verfrachtete im Kalenderjahre 1919 etwa 550 000 t Braunkohlenbriketts von Wesseling nach den Rheinhäfen des Mittel- und Oberrheins. Die Flotte bestand aus 27 Rheinkähnen von insgesamt 39 290 t und 7 Schleppbooten von 5700 PS. Außerdem wurden durchschnittlich noch 20 Mietschiffe beschäftigt.

#### Güterdampferverkehr.

21. Die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Cöln unterhielt im Jahr 1919 in ihren Schiffahrtsbetrieben

1. einen Güterdampferdienst und Schleppkahnendienst von den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam nach den Nieder-, Mittel- und Oberrhein-Stationen und zurück;
2. einen Mittelrhein-Dampferdienst und Schleppkahnendienst zwischen Duisburg-Ruhrort, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Straßburg nebst Zwischenstationen und zurück.

Die Gesellschaft beförderte in 287 Bergfahrten und 252 Talfahrten:

insgesamt . . . . .	323 879 t
gegen . . . . .	270 878 t im Vorjahr,

mithin 1919 53 001 t mehr.

Die Kohlenmengen, die die Gesellschaft im Verein mit der Mannheimer Lagerhausgesellschaft und der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Mannheim für die staatlichen und anderen Zechen befördert hat, sowie die von ihren Schleppdampfern beförderten Mengen sind in den vorstehenden Zahlen nicht enthalten.

#### Personenverkehr.

22. Die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat einen Verkehr mit 9 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Emmerich unterhalten.

Für das Jahr 1919 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe . . . . .	152	84	82	150
Personen . . . . .	6922	—	—	14 939
	(eingeladen)		(ausgeladen)	
Güter in Tonnen . . . . .	733	353	3402	4 491

Die Dampfschiffe

72 1/2 im ganzen 273 Fahrten, und zwar:

59	„	Mannheim—Mainz,
68 1/2	„	Coblenz—Cöln,
72 1/2	„	Cöln—Düsseldorf,
1	„	„ —Emmerich,

zusammen 273,

in denen sie, einschließlich 42155 km verschiedener unvollständiger Fahrten, im ganzen 82549 km zurücklegten, gegen 1580 Fahrten mit 379081 km Fahrstrecke im Jahr 1918 (einschließlich 81564 km verschiedener unvollständiger Fahrten).

Vom 23. Dezember bis 5. Januar mußten die Fahrten wegen Hochwasser eingestellt werden. Zuzufolge Paßbestimmungen konnten die Passagierfahrten erst im Monat August aufgenommen werden.

23. Die Cölner Reederei-Aktiengesellschaft zu Cöln macht für 1919 folgende Angaben:

Zu Anfang des Jahres bestand die Flotte aus 2 Schrauben- und 14 Raddampfern; von den letzteren wurden „Hardefust“ und „Hochstaden“ nach Duisburg-Ruhrort verkauft. Durch die Besatzungsbehörden war der größte Teil der Dampfer beschlagnahmt; nach Freigabe wurden dieselben im Personen- und Güterdienst, sowie auch im Schleppdienst verwandt. Die Personen- und Güterfahrt auf der Strecke Cöln—Hitdorf wurde während des ganzen Jahres ausgeführt; Cöln—Bonn erst ab 6. November. Während der Monate Mai—September wurde die Lokalfahrt Cöln—Mülheim nur an Sonntagen unterhalten.

Der Passagierverkehr auf der Strecke Düsseldorf—Kaiserswerth—Wittlaer wurde vom 7. August bis 21. September ausgeführt; außerdem wurde eine Personenfahrt während der Herbstferien Cöln—Zons und Cöln—Godesberg eingerichtet. 6 Boote wurden im Herbst 1919 als Schleppdampfer verwandt. Ein Dampfer war während des ganzen Jahres von der Schiffahrtsgesellschaft Ost für den Hafendienst in Cöln beschlagnahmt.

Nach niederländischen Mitteilungen:

Die „Nederlandsche Stromboot Reederij“ in Rotterdam unterhielt mit 10 Salon-dampfern einen regelmäßigen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim zur Beförderung von Personen und Gütern.

Die Firma „J. W. Koenigsfeld“ in Rotterdam beförderte zu Berg 58 794 020 kg, zu Tal 6 358 469 kg Güter.

Die Firma Johs. Otten & Sohn in Rotterdam beförderte zu Berg 43 337 569 kg Güter.

Die Firma H. Korsken jr. in Amsterdam beförderte zu Berg 5 604 735 kg, zu Tal 20 100 811 kg Güter.

Die „Nieuwe Rijnvaart Maatschappij“ in Amsterdam beförderte zu Berg 75 600 kg, zu Tal 30 774 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. Frankreich: Les frais de chargement, de déchargement, assurance et allègement ne sont pas compris dans les frêts énumérés dans les tableaux ci-joint: D'après les renseignements fournis par les intéressés, il n'est pas possible de donner des chiffres différents pour les trois catégories prévues dans les tableaux.

2. Baden: Einige Verkehrsarten waren infolge des Krieges vollständig eingestellt, andere nur zum Teil für gewisse Güter aufrecht erhalten worden. Eine getrennte Angabe der Kahnfrachten und Schlepplöhne nach Gewichtstonnen ließ sich in den meisten Fällen nicht durchführen, weil während des Krieges die Schiffe fast ausschließlich in Tagesmiete gechartert wurden und die Schlepplöhne, besonders im Talverkehr pro Schiffsgröße nach besonderem Tarif bezahlt wurden.

3. Bayern: Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Personenbootsverkehr zwischen Rotterdam und Ludwigshafen wurden im Laufe des Jahres wiederholt erhöht und standen zuletzt wie folgt:

a) Für die Bergfahrt Rotterdam—Ludwigshafen

bei Sendungen unter 5000 kg . . . . . 3,60 h. fl. für 100 kg,  
 „ „ von 5000 kg und darüber . 2,70 h. fl. für 100 kg.

b) Für die Talfahrt Ludwigshafen—Rotterdam

bei Sendungen unter 5000 kg . . . . . 2,40 h. fl. für 100 kg,  
 „ „ von 5000 kg und darüber . 1,80 h. fl. für 100 kg.

4. Hessen: Über Frachtsätze sind Aufzeichnungen von den in früheren Jahren mit Auskunftserteilungen befaßten Reedereien nicht geführt worden.

5. Preußen: Für das Berichtsjahr konnten nur die Frachtsätze für die Hauptverkehrsstrecken:

1. Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim,
2. „ „ —Straßburg i. E.

festgestellt werden. An der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort gelangten keine Frachten zur Notierung nach Mannheim in den Monaten April, Oktober, November und Dezember und nach Straßburg während der Monate April, September, Oktober, November und Dezember 1919.

Über den Frachtenstand für die Verkehrsstrecken

Rhein-Ruhrhäfen—Antwerpen,  
 „ „ —Rotterdam,  
 und „ „ —Amsterdam

können keine Angaben gemacht werden, weil 1919 diese Frachten an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort nicht notiert worden sind.

Seit dem 1. Dezember 1919 werden nach einem Beschluß des Vorstandes der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort außer den Frachtsätzen für Kohlen auch die Tagesmieten für Kohlentransporte je Tag und Tonne notiert. Sie betragen im Dezember 1919 30 Pfg. pro Tag und Tonne bei 30 Tagen Garantie.

6. Niederland: Auch in diesem Jahr fanden regelmäßige Frachtnotierungen nicht statt.

Baden

Antwerpen	
Kohlen	sonstige
1. Dez.	1. Dez.
2. Dez.	2. Dez.
3. Dez.	3. Dez.
4. Dez.	4. Dez.
5. Dez.	5. Dez.
6. Dez.	6. Dez.
7. Dez.	7. Dez.
8. Dez.	8. Dez.
9. Dez.	9. Dez.
10. Dez.	10. Dez.
11. Dez.	11. Dez.
12. Dez.	12. Dez.
13. Dez.	13. Dez.
14. Dez.	14. Dez.
15. Dez.	15. Dez.
16. Dez.	16. Dez.
17. Dez.	17. Dez.
18. Dez.	18. Dez.
19. Dez.	19. Dez.
20. Dez.	20. Dez.
21. Dez.	21. Dez.
22. Dez.	22. Dez.
23. Dez.	23. Dez.
24. Dez.	24. Dez.
25. Dez.	25. Dez.
26. Dez.	26. Dez.
27. Dez.	27. Dez.
28. Dez.	28. Dez.
29. Dez.	29. Dez.
30. Dez.	30. Dez.

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																			
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni				
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		
<b>Frankreich.</b>																					
<b>Antwerpen.</b> Straßburg. 811 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Pour tous charlands	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	16,2	—	—	16,2	—	—	16,2	—	—	16,2	—	—	16,2	—	—	16,2
				—	—	20,3	—	—	20,3	—	—	20,3	—	—	20,3	—	—	20,3	—	—	20,3
				—	—	24,3	—	—	24,3	—	—	24,3	—	—	24,3	—	—	24,3	—	—	24,3
<b>Rotterdam.</b> Straßburg. 700 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Beförderung im Schleppdienst	Pour tous charlands	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	15,2	—	—	15,2	—	—	15,2	—	—	15,2	—	—	15,2	—	—	15,2
				—	—	19,3	—	—	19,3	—	—	19,3	—	—	19,3	—	—	19,3	—	—	19,3
				—	—	23,3	—	—	23,3	—	—	23,3	—	—	23,3	—	—	23,3	—	—	23,3
<b>Ruhrhäfen.</b> Straßburg. 486 km.																					
Beförderung im Schleppdienst	Pour tous charlands	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50
				—	—	3,75	—	—	3,62	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	8,45	—	—	8,50
				—	—	4,00	—	—	3,75	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	8,70	—	—	9,00
<b>Straßburg.</b> Ruhrhäfen. 486 km.		<b>B. Tal-</b>																			
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Große Schiffe	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Straßburg.</b> Mannheim. 134 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Baden.</b>																					
<b>Antwerpen.</b> Karlsruhe. 745 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Francs 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																																																																																																																																																																																												
f a h r t.																																																																																																																																																																																																																	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Getreide																																																																																																																																																																																												
—	—	16,2	—	—	16,2	—	—	16,2	—	—	20,3	—	—	24,3	—	—	45,0	—	—	26,45																																																																																																																																																																																													
—	—	20,3	—	—	20,3	—	—	20,3	—	—	25,45	—	—	30,45	—	—	48,0	—	—	31,05																																																																																																																																																																																													
—	—	24,3	—	—	24,3	—	—	24,3	—	—	30,3	—	—	36,5	—	—	51,0	—	—	35,58	Kohlen																																																																																																																																																																																												
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													
—	—	15,2	—	—	15,2	—	—	15,2	—	—	19,3	—	—	23,3	—	—	44,0	—	—	25,45																																																																																																																																																																																													
—	—	19,3	—	—	19,3	—	—	19,3	—	—	24,45	—	—	29,45	—	—	47,0	—	—	30,05																																																																																																																																																																																													
—	—	23,3	—	—	23,3	—	—	23,3	—	—	29,3	—	—	35,5	—	—	50,0	—	—	34,58	Kohlen																																																																																																																																																																																												
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													
—	—	9,10	—	—	11,0	—	—	12,5	—	—	23,0	—	—	36,0	—	—	45,0	—	—	13,9																																																																																																																																																																																													
—	—	9,60	—	—	11,4	—	—	13,5	—	—	23,0	—	—	36,0	—	—	53,5	—	—	14,86																																																																																																																																																																																													
—	—	10,1	—	—	11,8	—	—	14,5	—	—	23,0	—	—	36,0	—	—	62,0	—	—	15,82	f a h r t.																					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	f a h r t.																					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
f a h r t.																																																																																																																																																																																																																	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													
f a h r t.																																																																																																																																																																																																																	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•																																																																																																																																																																																													

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																			
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni				
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		
<b>Antwerpen.</b> Mannheim. 677 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rotterdam.</b> Karlsruhe. 638 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rotterdam.</b> Mannheim. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	20,0	14,0	12,0	20,0	14,0	12,0	20,0	14,0	12,0	25,0	15,0	13,0	25,0	15,0	13,0	30,0	18,0	15,0
				30,0	15,0	12,0	30,0	15,0	12,0	30,0	15,0	12,0	35,0	16,0	13,0	35,0	16,0	13,0	40,0	18,0	15,0
<b>Ruhrhäfen.</b> Mannheim. 352 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Amsterdam.</b> Mannheim.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	40,0	20,0	—	40,0	20,0	—	40,0	20,0	—	45,0	23,0	—	45,0	23,0	—	55,0	28,0	—
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	35,0	18,0	16,0	35,0	18,0	16,0	40,0	22,0	20,0
				35,0	18,0	15,0	35,0	18,0	15,0	35,0	18,0	15,0	40,0	20,0	18,0	40,0	20,0	18,0	45,0	22,0	20,0

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			
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
			60,0	30,0	28,0	60,0	40,0	35,0	140,0	90,0	85,0	190,0	130,0	110,0	240,0	190,0	180,0	138,0	96,0	87,60				
			70,0	40,0	30,0	70,0	45,0	40,0	150,0	100,0	95,0	220,0	150,0	125,0	250,0	200,0	185,0	152,0	107,0	95,0				
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
65,0	35,0	—	65,0	35,0	—	65,0	35,0	—	135,0	90,0	—	210,0	140,0	—	235,0	190,0	—	110,0	74,0	—				
40,0	20,0	18,0	40,0	20,0	18,0	40,0	20,0	18,0	100,0	60,0	55,0	180,0	120,0	100,0	200,0	160,0	150,0	85,0	58,14	72,0				
50,0	30,0	20,0	50,0	30,0	20,0	50,0	30,0	20,0	120,0	80,0	75,0	190,0	130,0	110,0	220,0	180,0	160,0	98,0	67,0	58,0				
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
70,0	45,0	—	70,0	45,0	—	70,0	45,0	—	140,0	95,0	—	225,0	145,0	—	240,0	195,0	—	115,0	78,71	—				
50,0	25,0	20,0	50,0	25,0	20,0	50,0	25,0	20,0	110,0	80,0	65,0	200,0	130,0	110,0	220,0	170,0	160,0	109,0	73,33	65,17				
55,0	35,0	25,0	55,0	35,0	25,0	55,0	35,0	25,0	115,0	90,0	75,0	210,0	140,0	120,0	230,0	190,0	170,0	104,0	73,57	63,30				

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Tonne in																	
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
<b>Mannheim.</b> Karlsruhe. 68 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
Schleppdienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
<b>Karlsruhe.</b> Antwerpen. 745 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
<b>Mannheim.</b> Antwerpen. 677 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
Schleppdienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
<b>Mannheim.</b> Amsterdam.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	16,0	15,0	—	16,0	15,0	—	16,0	15,0	—	19,0	17,0	—	19,0	17,0	—	19,0	17,0		
Schleppdienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	11,0	10,0	9,50	11,0	10,0	9,50	11,0	10,0	9,50	14,0	12,0	11,0	14,0	12,0	11,0	14,0	12,0		
	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
<b>Karlsruhe.</b> Rotterdam. 638 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
Schleppdienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
<b>Mannheim.</b> Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	15,0	14,0	—	15,0	14,0	—	15,0	14,0	—	17,0	15,0	—	17,0	15,0	—	17,0	15,0		
Schleppdienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	10,0	9,00	8,50	10,0	9,00	8,50	10,0	9,00	8,50	12,0	10,0	9,00	12,0	10,0	9,00	12,0	10,0		

B. Tal-

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.																								
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
30,0	28,0	27,0	30,0	28,0	27,0	30,0	36,0	35,0	55,0	52,0	51,0	67,5	65,0	64,0	73,0	71,0	69,0	49,08	46,66	22,75				
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
35,0	33,0	—	35,0	33,0	—	40,0	38,0	—	60,0	58,0	—	70,0	68,0	—	80,0	77,0	—	35,42	33,51	—				
28,0	26,0	25,0	28,0	26,0	25,0	32,0	30,0	29,0	53,0	51,0	50,0	64,0	62,0	60,0	70,0	67,0	65,0	29,20	25,67	25,41				
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
32,0	30,0	—	32,0	30,0	—	43,0	41,0	—	58,0	56,0	—	66,0	65,0	—	78,0	75,0	—	34,0	32,0	—				
25,0	23,0	22,0	25,0	23,0	22,0	35,0	32,0	30,0	50,0	46,0	45,0	60,0	55,0	53,0	67,0	63,0	60,0	27,33	24,92	23,71				

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																									
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni										
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c								
<b>Mannheim.</b> Ruhrhäfen. 352 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Große Schiffe über 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Karlsruhe<sup>1)</sup>.</b> Mannheim. 68 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Große Schiffe über 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Bayern.</b>																											
<b>Antwerpen.</b> Ludwigshafen. 686 km.																											
Beförderung im Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Große Schiffe über 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Große Schiffe über 1250 t		niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

A. Berg-

Alles in belgischen Francs für die Tonne

<sup>1)</sup> Verschiffungen ab und nach Seehäfen von Ruhrhäfen für Karlsruhe.

Markt in den Betriebsmonaten															Bemerkungen									
Juli			August			September			Oktober			November				Dezember			Durchschnitt					
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c	a	b	c			
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

**fahrt.**

25,0	20,0	15,0	25,0	20,0	15,0	30,0	25,0	20,0	30,0	25,0	20,0	40,0	35,0	30,0	60,0	50,0	45,0	35,0	29,17	24,17	Durchschnitt des 2. Halb- jahrs
25,0	20,0	15,0	25,0	20,0	15,0	30,0	25,0	20,0	30,0	25,0	20,0	40,0	35,0	30,0	60,0	45,0	42,5	35,0	28,33	23,75	Desgl.
25,0	20,0	15,0	25,0	20,0	15,0	30,0	25,0	20,0	30,0	25,0	20,0	40,0	35,0	30,0	60,0	42,5	40,0	35,0	27,92	22,92	Desgl.

Im 2. Halbjahr Schiffsmiete 8 bis 12 holländische Cents per Tag und Tonne Tragfähigkeit

Im 2. Halbjahr Schiffsmiete 6,5 bis 10 holländische Cents per Tag und Tonne Tragfähigkeit

Im 2. Halbjahr Schiffsmiete 6 bis 10 holländische Cents per Tag und Tonne Tragfähigkeit

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Tonne in																	
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
<b>Rotterdam.</b> Ludwigshafen. 570 km.				Januar mit Juli in Mark für die Tonne																	
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	25,0	20,0	—	25,0	20,0	—	25,0	20,0	—	40,0	35,0	—	40,0	35,0	—	60,0	55,0	—	
			26,0	21,0	—	26,0	21,0	—	26,0	21,0	—	42,0	37,0	—	42,0	37,0	—	65,0	60,0	—	
			27,5	22,5	—	27,5	22,5	—	27,5	22,5	—	45,0	40,0	—	45,0	40,0	—	70,0	65,0	—	
Beförderung im Schleppdienst				Januar mit August in Mark für die Tonne																	
Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	25,0	22,5	18,0	25,0	22,5	18,0	25,0	22,5	18,0	25,0	22,5	18,0	25,0	22,5	18,0	45,0	40,0	40,0	
			27,5	25,0	20,0	27,5	25,0	20,0	27,5	25,0	20,0	27,5	25,0	20,0	27,5	25,0	20,0	47,5	45,0	45,0	
Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	30,0	27,5	22,5	30,0	27,5	22,5	30,0	27,5	22,5	30,0	27,5	22,5	30,0	27,5	22,5	50,0	50,0	50,0	
			30,0	27,5	22,5	30,0	27,5	22,5	30,0	27,5	22,5	30,0	27,5	22,5	30,0	27,5	22,5	50,0	50,0	50,0	
				Schiffsmiete von Januar mit Juli 20 bis 35 Pfennig pro Tag u. Tonne Tragfähigkeit																	
<b>Ruhrort.</b> Ludwigshafen. 355 km.																					
Beförderung im Schleppdienst	Große Schiffe	Kahn- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	2,50	—	—	2,62	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,80	—	—	2,85
				—	—	3,90	—	—	3,98	—	—	3,40	—	—	3,45	—	—	3,70	—	—	5,15
Beförderung im Schleppdienst	Schlepp- lohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	3,90	—	—	3,98	—	—	3,40	—	—	3,45	—	—	3,70	—	—	5,15	
			—	—	3,90	—	—	3,98	—	—	3,40	—	—	3,45	—	—	3,70	—	—	5,15	
<b>Ludwigshafen.</b> Straßburg. 131 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	5,0	5,0	5,0	7,5	7,0	7,0	7,5	7,0	7,0	15,0	14,0	12,5	15,0	14,0	12,5	18,0	17,0	16,0	
			6,0	6,0	6,0	9,0	8,5	8,5	9,0	8,5	8,5	16,0	15,0	13,0	16,0	15,0	13,0	19,0	18,0	17,0	
			7,5	7,5	7,5	10,0	9,0	9,0	10,0	9,0	9,0	17,0	16,0	14,0	17,0	16,0	14,0	20,0	19,0	18,0	
Schleppdienst	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	5,0	5,0	4,0	7,5	6,0	6,0	7,5	6,0	6,0	15,0	14,0	10,0	15,0	14,0	10,0	18,0	16,0	15,0	
			6,0	6,0	4,5	9,0	7,0	7,0	9,0	7,0	7,0	16,0	15,0	11,5	16,0	15,0	11,5	19,0	17,0	16,0	
			7,5	7,5	6,0	10,0	8,0	8,0	10,0	8,0	8,0	17,0	16,0	13,0	17,0	16,0	13,0	20,0	18,0	17,0	
Schiffsmiete:				Januar bis Juni 12 bis 20 Pfennig per Tag und Tonne Tragfähigkeit																	
				Januar bis Juni 3 bis 8 Mark für die Tonne																	
<b>Ludwigshafen.</b> Antwerpen. 686 km.																					
Schlepp- dienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Ludwigshafen.</b> Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	25,0	—	—	25,0	—	—	25,0	—	—	25,0	—	—	30,0	—	—	35,0	—	
			—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	15,0	
Schlepp- dienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamt- fracht- satz	niedr. mittl. höchst.	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	15,0	
				—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	10,0	—	—	15,0

B. T a l -

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
August mit Dezember in holländischen Gulden für die Tonne															Im Nov. u. Dez. kommen noch hinzu 30% Zuschlag						
85,0	80,0	—	9,0	8,5	—	9,0	8,5	—	9,0	8,5	—	9,0	8,5	—		9,0	8,5	—			
87,0	82,0	—	10,0	9,5	—	10,0	9,5	—	10,0	9,5	—	10,0	9,5	—		10,0	9,5	—			
90,0	85,0	—	12,5	10,0	—	12,5	10,0	—	12,5	10,0	—	12,5	10,0	—	12,5	10,0	—				
September mit Dezember in holländischen Gulden für die Tonne																					
45,0	40,0	40,0	45,0	40,0	40,0	8,0	8,0	7,0	8,0	8,0	7,0	10,0	8,5	8,0		10,0	8,5	8,0			
47,5	45,0	45,0	47,5	45,0	45,0	9,0	9,0	8,0	9,0	9,0	8,0	10,0	9,5	9,0		10,0	9,5	9,0			
50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	10,0	10,0	9,0	10,0	10,0	9,0	12,5	10,0	10,0	12,5	10,0	10,0				
Schiffmiete von August mit Dezember 5 bis 10 holländische Cents per Tag und Tonne Tragfähigkeit															*) Schiffmiete durchschnittlich per Tag u. Tonne Tragfähigkeit						
—	—	4,00	—	—	4,85	—	—	5,65	—	—	10,0	—	—	13,0		—	—	0,30	—	—	—
—	—	5,40	—	—	5,50	—	—	8,00	—	—	12,2	—	—	17,0		—	—	27,0	—	—	8,22
18,0	17,0	16,0	20,0	19,0	17,5	22,5	20,0	19,0	22,5	20,0	19,0	30,0	27,5	26,0	30,0	27,5	26,0	17,58	16,25	15,29	
19,0	18,0	17,0	22,0	20,0	18,5	24,0	22,5	20,0	24,0	22,5	20,0	32,5	29,0	27,5	32,5	29,0	27,5	19,08	17,67	16,38	
20,0	19,0	18,0	25,0	22,5	20,0	28,0	25,0	22,5	28,0	25,0	22,5	35,0	30,0	30,0	35,0	30,0	30,0	21,04	19,00	17,88	
18,0	16,0	15,0	20,0	19,0	16,0	22,5	20,0	19,0	22,5	20,0	19,0	30,0	27,5	26,0	35,0	34,0	34,0	18,00	16,45	15,00	
19,0	17,0	16,0	22,0	19,5	17,5	24,0	22,0	19,5	24,0	22,0	19,5	32,5	29,0	27,5	37,0	35,0	35,0	19,45	17,63	16,04	
20,0	18,0	17,0	25,0	22,0	19,0	28,0	24,0	21,0	28,0	24,0	21,0	35,0	30,0	30,0	40,0	37,5	37,5	21,45	19,08	17,54	
Juli bis Dezember 20 bis 45 Pfennig per Tag und Tonne Tragfähigkeit																					
Juli bis Dezember 8 bis 15 Mark für die Tonne																					
f a h r t.																					
Im 2. Halbjahr im Verkehr mit Massengütern in ganzen Schiffs Ladungen 2,5 bis 5 holländische Gulden für die Tonne																					
—	35,0	—	—	35,0	—	—	50,0	—	—	70,0	—	—	80,0	—		—	80,0	—	—	42,92	—
—	—	20,0	—	—	20,0	—	—	40,0	—	—	60,0	—	—	80,0		—	—	80,0	—	—	30,42

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																			
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni				
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		
<b>Hessen.</b>																					
<b>Antwerpen.</b> Mainz. 613 km.		<b>A. Berg-</b>																			
Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	<b>Rotterdam.</b> Mainz. 488 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	bis 750 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
<b>Amsterdam.</b> Mainz. 486 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Beförderung im Schleppdienst	<b>Duisburg-Ruhrort.</b> Mainz. 282 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	bis 750 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	<b>Mainz.</b> Antwerpen. 613 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	<b>Mainz.</b> Rotterdam. 488 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Mainz.</b> Amsterdam. 486 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>B. Tal-</b>																					

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	
f a h r t.																						
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
f a h r t.																						
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

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	
<b>Preußen.</b>																				
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Straßburg. 486 km.		<b>A. Berg-</b>																		
Große Schiffe über 400 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	3,50	—	—	—	—	—	3,50	—	—	3,50
			—	—	3,50	—	—	3,55	—	—	3,50	—	—	—	—	—	3,50	—	—	3,64
			—	—	3,50	—	—	3,75	—	—	3,50	—	—	—	—	—	3,50	—	—	3,75
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Mannheim. 355 km.																				
Große Schiffe über 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	2,50	—	—	—	—	—	2,50	—	—	2,50
			—	—	2,50	—	—	2,57	—	—	2,50	—	—	—	—	—	2,50	—	—	2,63
			—	—	2,50	—	—	2,75	—	—	2,50	—	—	—	—	—	2,50	—	—	2,75
Schlepplohn		niedr. mittl. höchst.	—	—	3,85	—	—	3,90	—	—	3,30	—	—	3,30	—	—	3,30	—	—	4,25
			—	—	3,90	—	—	3,95	—	—	3,41	—	—	3,52	—	—	3,74	—	—	5,14
			—	—	3,90	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	4,00	—	—	5,50
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Antwerpen-Süd. 331 km.		<b>B. Tal-</b>																		
Große Schiffe über 600 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Brüssel. km.																				
Große Schiffe 400 bis 500 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Schiedam. 220 km.																				
Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
<b>Rhein-Ruhrhäfen.</b> Rotterdam. 215 km.																				
Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Große Schiffe über 500 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Beförderung im Schleppdienst

in Mark in den Betriebsmonaten																		Bemerkungen			
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember				Durchschnitt		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c

**fahrt.**

—	—	3,75	—	—	5,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4,33	—	—	5,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5,50	—	—	5,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2,75	—	—	4,50	—	—	5,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3,53	—	—	4,50	—	—	5,33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4,50	—	—	4,50	—	—	6,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5,25	—	—	5,75	—	—	6,00	—	—	11,0	—	—	14,0	—	—	20,0	—	—	—	—
—	—	5,41	—	—	5,90	—	—	8,21	—	—	11,0	—	—	18,67	—	—	26,11	—	—	—	—
—	—	5,75	—	—	6,00	—	—	10,0	—	—	11,0	—	—	20,0	—	—	31,0	—	—	—	—

**fahrt.**

•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Frachtsätze für die Last = 2000 kg

Einladeort, Bestimmungsort				Frachtsätze für die Last = 2000 kg																	
				Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
				a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
<b>Niederland.</b>																					
<b>Amsterdam.</b>																					
Oberrheinhäfen.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																			
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.																		
<b>Amsterdam.</b>																					
Unterrheinhäfen.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																			
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.																		
<b>Unterrheinhäfen.</b>																					
Amsterdam.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.																			
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.																		
<b>Oberrheinhäfen.</b>																					
Amsterdam.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	Große Schiffe über 1250 t																			
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.																		

A. Berg-

B. Tal-

in Gulden 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
f a h r t.																					
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	

## B. Schiffs-Versicherungswesen.

Nach preußischen Mitteilungen wurden 370 Schiffe im Jahr 1919 nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Verbandes klassifiziert, gegen 305 im Vorjahr.

Von diesen 370 Schiffen waren

368 eiserne Schiffe, nämlich	273	der Klasse	A <sup>1</sup>
	92	„ „	A <sup>2</sup>
	3	„ „	A <sup>3</sup>
2 hölzerne Schiffe, nämlich	1	„ „	A <sup>1</sup>
	1	„ „	A <sup>2</sup>

Die Lage der Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften ist im allgemeinen unverändert geblieben. Bei den preußischen Gesellschaften waren ausgangs 1919 versichert:

1. „Harmonie“ (Coblenz-Neuendorf)	. 181	Schiffe mit	4 372 530	Ztr. Tragfähigkeit
2. „Germania“ (Duisburg-Ruhrort)	. . 128	„ „	2 856 200	„ „
3. „Gute Hoffnung“ (Mülheim a. d. Ruhr)	74	„ „	1 627 533	„ „
4. „Vater Rhein“ (Mülheim a. d. Ruhr)	. 70	„ „	1 654 239	„ „

Bei der vorwiegend aus preußischen Schiffen bestehenden Kasko-Versicherungsgesellschaft „Jus et Justitia“ mit dem Sitz in Mannheim waren außerdem für das Jahr 1919 versichert 170 Schiffe mit 3 348 221 Ztr. Tragfähigkeit.

In Niederland sind die Schiffe größtenteils versichert gegen feste Prämie auf Börsenpolice, auch bei ausländischen Gesellschaften oder bei Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften.

Die Prämie wechselt bei den Gegenseitigkeits-Gesellschaften je nach den Betriebsergebnissen, bei den Gesellschaften mit fester Prämie ungefähr von 2 bis 2 ½ %.

Eingreifende Änderungen fanden nicht statt.

## 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 im 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:

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Der Fahrwassersperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Mindestdauer u. Höchstdauer	
1	Basel—Straßburg.....	8	—	—	5	—	—	—	<sup>1)</sup> 1 Mann tot.
2	Straßburg—Sondernheim.....	17	—	—	1 <sup>1)</sup>	1	—	—	<sup>2)</sup> In 3 Fällen nur vorübergehendes Festfahren außerh. des Fahrwassers.
3	Sondernheim—Bingen.....	24 <sup>2)</sup>	1	—	5	3	1	1 1/4 Tag (2 Stund.)	) Bingerloch. II. Fahrwasser 4 Wochen gesperrt.
4	Bingen—St. Goar.....	17	—	—	—	1	4	2 Tage	
5	St. Goar—Bonn.....	16	—	—	—	3	—	—	
6	Bonn—Duisburg.....	28	8	1	4 <sup>3)</sup>	9	—	—	<sup>2)</sup> Darunter 2 Tote.
7	Duisburg—Lobith.....	21	3	1	—	4	—	—	
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas.....	6	1	2	—	6	—	—	
9	Niederrhein u. Leck.....	5	3	—	—	5	—	—	
	1919 zusammen	142	16	4	15	32 <sup>4)</sup>	5	3 1/4	<sup>4)</sup> Darunter 5 Kiesnachen.
	gegen 1918	179	12	10	12	35	7	4	
	Mithin 1919								
	{ mehr	—	4	—	3	—	—	—	
	{ weniger	37	—	6	—	3	2	3/4	

Über die im Jahr 1919 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

### Frankreich.

Pour 1. A la remonte, le bateau remorqué s'est échoué, obligation de décharger sur place.

2. A la descente un bateau a heurté le pont de Chalampé et a endommagé le tablier et le garde-corps.

3. Brisure de l'arbre de la roue de poupe d'un vapeur utilisé comme remorqueur.

4. Au pont de bateaux d'Huringue, lors de l'exécution d'un brise-glace; une barque chargée de pierres à sombré et 5 ouvriers se sont noyés.

5. 6. Deux accidents se sont produits par l'échouage passager du bateau en remorque, par suite d'une fausse manoeuvre du pilote.

7. Le câble de remorque s'étant rompu, le bateau remorqué s'est échoué.

Pour 2. Le pilote du chaland n'est plus maître de son bateau, d'où échouage du bateau derrière un épi; il n'a pu être dégagé qu'après allègement.

2. Un bateau étant à l'ancre, celle-ci a dérapé par suite de la montée de l'eau et le bateau est allé s'échouer sur un épi.

3. Un vapeur à hélice perd une hélice et est allé s'échouer sur un banc de gravier.

4. En virant un vapeur a heurté l'ancre qu'il avait jetée, d'où une voie d'eau à l'avant; le bateau a sombré.

5. A la remonte un bateau remorqué a heurté un obstacle et s'est échoué à 20 mètres de la rive par suite de la voie d'eau produite.

6. En sortant du port de Kehl pour aller vers Strasbourg, un drague remorquée s'est placée en travers, a embarqué de l'eau et a coulé.

7.—11. Dans les 5 autres cas, des chalands, soit à la remonte, soit à la descente, se sont échoués passagèrement par suite de fausses manoeuvres des pilotes.

#### Baden.

Im ganzen kamen 6 Unfälle zur Anzeige. 5 Unfälle entstanden durch Anfahren auf Grund und sind ohne erheblichen Schaden und Sperrung des Fahrwassers verlaufen. Ein Unfall hatte durch Zerspringen einer Kurbel an einem Spill den Tod eines Steuermanns zur Folge.

#### Bayern.

Zur Anzeige kamen 8 Schiffsunfälle gegen 16 im Vorjahre. Alle Unfälle ereigneten sich bei Tag. 3 davon trafen auf die Stromstrecke oberhalb Sondernheim, 5 auf die Stromstrecke unterhalb Sondernheim. 7 Unfälle waren leichter Art und entstanden teils durch Auffahren auf Grund, teils durch Anfahren der Schiffbrücke Gernersheim. Sie sind jedoch ohne erheblichen Schaden verlaufen. In einem Falle war das Fahrwasser auf  $1\frac{1}{4}$  Tag gesperrt.

Bemerkenswert war folgender Unfall:

Am 9. August,  $8\frac{1}{2}$  Uhr nachmittags, verlor das Dampfboot „Großherzog Friedrich von Baden“ beim Aufdrehen an der Liegestelle bei km 9,6 am linken Ufer infolge Bruches der Steuer- ruder- kette die Führung und stieß mit Kopf an das dort in Ruhe liegende Motorboot „Großherzog Friedrich II“ von Ludwigshafen. Das Motorboot wurde leck und sank, konnte aber am 11. August wieder gehoben werden. Die Schifffahrt war nicht behindert.

Am 22. August gegen 12 Uhr mittags ließ sich der beladene Kieskahn „Helene“ der Firma Karl Kief hier unter der nicht geöffneten unteren Drehbrücke des Luitpoldhafens hindurch zum Hafen hinaustreiben und geriet an der Hafeneinfahrt querschiffs auf den dort im Anhang vom Schlepp- boot „Bad. Akt.-Ges. Nr. 4“ stillliegenden Schleppkahn „Fendel 43“, dessen Führer sich zum fran- zösischen Kontrollposten begeben hatte. Der Kahn „Helene“ verding sich hierbei an dem herab- hängenden Buganker von „Fendel 43“, wurde leck und sank. Er wurde später wieder gehoben.

### Hessen.

Im Berichtsjahre kamen auf dem hessischen Rhein im ganzen 14 Schiffsunfälle zur Anzeige, gegenüber 8 im Vorjahre, nämlich 4 Unfälle auf der Strecke Worms—Oppenheim, 2 auf der Strecke Oppenheim—Mainz und 8 Unfälle auf der Strecke Mainz—Bingen. Die Unfälle ereigneten sich alle bei Tage. Personen sind nicht verunglückt.

Zu den Unfällen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

1. Das französische hölzerne Kanonenboot V 63 explodierte am 4. September, nachdem es für seinen eignen Gebrauch vorher Benzin aufgenommen hatte, bei km 334+300 dicht am linken Rheinufer und versank. Über den Unfall konnte genaueres nicht festgestellt werden. Das Boot wurde durch einen schwimmenden Dampfkran gehoben und war am 11. September entfernt.
2. Der Schleppkahn „Oberrheinische Dampfbaggerei-Gesellschaft Nr. 8“ lag am 8. April bei km 296 beladen an der Seite eines Baggers und sollte abgeschleppt werden. Beim Abfahren versagte das Steuerruder, der Kahn stieß mit dem Vorderschiff gegen den Bagger und ging sofort unter. Am 16. August wurde mit dem Heben des Kahns begonnen, der am 1. September abgeschleppt werden konnte.
3. Der mit 1449 t Salz beladene Schleppkahn „Badenia Nr. 51“ fuhr am 20. Juni in Anhang des Schleppdampfers „Badenia Nr. 9“ zu Tal. Beim Aufdrehen vor Bingen bei km 362 geriet der Kahn auf den Nahegrund und legte sich fest. Nachdem der Kahn etwas leichtert war, setzte er seine Talreise am 23. Juni fort.
4. Der mit 35 060 Zentnern Kohle beladene Schleppkahn „Vereinigte Frankfurter Reedereien Duisburg Nr. 37“ verfiel am 9. August etwa 80 m oberhalb km 328,6 und zirka 70 m vom linken Ufer entfernt beim Aufnehmen durch den Schraubenschleppdampfer „Franz Haniel Nr. III“ mit dem Vorderschiff landeinwärts und geriet auf eine Sandbank, wo er sich festlegte. Nach erfolgter Leichterung wurde der Kahn am 13. August abgeschleppt.
5. Das im vorjährigen Bericht unter 6. erwähnte bei km 331 gesunkene Schiff „Großherzog von Hessen“ ist gehoben und am 24. Januar 1919 entfernt worden.

### Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 85 Unfälle, davon 12 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

20	Unfälle im Bezirk	Bingerbrück,
13	„ „ „	Coblenz,
18	„ „ „	Cöln,
14	„ „ „	Düsseldorf,
20	„ „ „	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 10 Dampfer, 58 Schleppkähne, 2 Segelschiffe, 1 Kanalschiff, 1 Tankschiff, 1 Aalschocker, 2 Motorboote, 5 Kiesnachen, 2 Badeanstalten, 1 Bootshaus, 1 Landebrücke, 1 Schiffbrückenjoch.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahre 1919 an 3 Tagen eingetreten.

Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Am 12. Januar 1919 sank aus unbekannter Ursache der Güterdampfer „Rhenus Nr. 11“ mit einer Ladung Eisen vor der Rheinwerft in Wesseling. Am 8. Juli 1919 verließ das Schiff, nachdem es gehoben war, die Unfallstelle.

2. Am 14. Februar 1919 sank das Güterboot „Industrie III“ mit einer Ladung Stückgut an der Landebrücke in Wesel. Der Rhein führte Treibeis. Das Boot wurde am 25. Juli gehoben und abgeschleppt.

3. Am 22. Februar, nachmittags gegen 5 Uhr fuhr das mit Eisen beladene Schleppschiff „Victoria“ auf sich selbst zu Tal. Kurz vor der Weseler Eisenbahnbrücke riß die Ruderkette, das Schiff fuhr gegen den linksseitigen Strompfeiler der Eisenbahnbrücke und bekam ein Leck. Ein Schleppdampfer brachte es zwischen die dort befindlichen Buhnen, wo es sofort sank. — Am 10. Juni wurde das Schiff gehoben und von der Unfallstelle entfernt.

4. Am 5. März 1919, nachmittags 1 Uhr befand sich der Schleppkahn „Emma“ mit Kohlen beladen im Anhang der beiden Schraubendampfer „Moguntia“ und „Flora“ auf der Bergfahrt im Binger Loch. In Stromstation km 27,6 erlitt der Kahn Schleppstrangbruch und ging treiben. In Kilometerstation 28,7 geriet der Kahn mit dem Hinterstevan gegen die linksseitigen Bingerlochfelsen und wurde von der Strömung so gedreht, daß er mit dem Kopf nach dem rechten Ufer verfiel und quer zum Strom auf den Lochfelsen festzuliegen kam, wobei er zwei Bruchstellen erhielt. Das Bingerloch-Fahrwasser wurde durch das Wrack nicht gesperrt; es entstand aber durch den Stau eine so große Wassergeschwindigkeit im Binger Loch, daß viele Schleppzüge das 2. Fahrwasser anhalten mußten. — Am 23. März wurde der Kahn wieder abgeschleppt.

5. Am 25. April 1919 erlitt der Schleppkahn „Duisburg-Ruhrorter-Schleppverein Nr. 2“ mit einer Ladung Roheisen im ersten Anhang vom Schleppdampfer „Kannengießer Nr. 6“ auf der Bergfahrt beim Passieren des Binger Lochs Ruderbruch, wurde steuerlos und fuhr sich außerhalb des Fahrwassers auf dem das 2. Fahrwasser rechtsseitig abschließenden Leitwerk in Stromstation km 28,5 fest. Hierbei erlitt er Leckschaden im Vorderschiff und mußte von der Mäuseturm-Insel aus festgemährt werden, wodurch die Einfahrt zum 2. Fahrwasser gesperrt wurde. Am 28. April sollte das Schiff nach erfolgter Leichterung von dem Schleppdampfer „Raab, Karcher & Cie. Nr. II“ von der Unfallstelle abgeschleppt werden. Hierbei ist der Schleppdampfer bereits in Bewegung gesetzt worden, bevor die Anker des havarierten Schiffes und des Leichters hinreichend hochgehoben waren; der Kahn fuhr infolgedessen auf die Anker auf und erlitt abermals Leckschaden im Vorderschiff. Es gelang noch, den Kahn bis nahe an die Mäuseturm-Insel zu bringen, wo er am 29. April 15 m von der Insel auf Grund geriet, an 2 Stellen durchbrach und sank. — Am 12. September wurde das Schiff nach vollständiger Entladung, Abdichtung der Leckstellen und Ausbesserung der Bruchstellen abgeschleppt.

6. Am 24. Mai 1919 wollte der Führer des Motorboots „Elsa“ zwei Segelboote an den Schleppdampfer „Rheinstrom Nr. 7“ bringen, der sich auf der Fahrt bei Cöln-Marienburg befand. Beim Anlegen an den Radkasten des Schleppers geriet das Boot „Elsa“ unter den Radkasten und versank. Es ertranken hierbei der Motorbootführer und die Besitzerin der Segelboote. — Das Boot wurde am 29. Mai aus dem Strombett entfernt.

7. Am 12. Juni 1919 sank bei einem Gewittersturm das Segelschiff „Katharina“ mit einer Ladung Kohlen infolge Auflaufens auf eine Buhne, bei km 321,2, an der Beek bei Xanten.

8. Am 10. September 1919 sank der Schleppkahn „Katharina“ 15 m vom rechten Ufer unterhalb der Pfalz bei Caub infolge Auflaufens auf die Anker des Dampfers „Ruhrorter-Schleppverein Nr. 8“. — Am 20. September wurde das Schiff nach erfolgter Leichterung und Abdichtung der Leckschäden zu Berg abgeschleppt.

9. Am 12. September, 6 Uhr nachmittags, lief das Personenboot „Boppard“ bei der Abfahrt von seiner Landebrücke in Bornhofen mit dem Hinterschiff auf einen 15 Meter oberhalb der Landebrücke liegenden Anker auf, dessen Liegestelle nicht vorschriftsmäßig bezeichnet war. Es riß sich ein Leck in den Boden und sank. — Das Boot wurde einige Tage später gehoben und zur Instandsetzung auf eine Werft gebracht.

10. Am 27. Oktober 1919, nachmittags, befand sich der Schleppkahn „Conamore“ mit einer Ladung Kohlen auf der Bergfahrt im Anhang des Schraubendampfers „Karl Schroers Nr. 14“. In Stromstation km 12,8, in der „Kleinen Gies“ unterhalb Erbach, geriet der Kahn infolge der eingetretenen Dunkelheit beim Vorankergehen auf den Buganker des vor Anker liegenden Schleppers „Großherzog von Baden“, erlitt Leckschaden im 5. und 6. Laderaum und sank. — Am 19. November wurde das Schiff nach vollständiger Entladung und Abdichtung des Leckschadens nach der Werft in Kostheim geschleppt.

11. Am 28. Oktober 1919 stieß der Schraubendampfer „Riga“ auf der Talfahrt bei Rheinhäusen, km 272,3, auf einen harten Gegenstand, vermutlich einen Anker, und wurde stark beschädigt. Das Boot legte dicht am linken Ufer bei km 272,55 an, wo es sank. — Am 4. November wurde das Schleppboot gehoben und von der Unfallstelle entfernt.

12. Am 29. Oktober 1919, vormittags, fuhr der Schraubendampfer „Main“ mit fünf eisernen Schleppkähnen im Anhang zu Tal. Neben dem letzten Anhängeschiff hingen zwei Fischkutter, „Elisabeth“ und „Dora“. Als der Schleppzug an die Liegestelle des gesunkenen Kahns „St. Antonius“ unterhalb Beuel, km 154,6/7, kam, an welchem mit zwei Hebeschiffen Hebearbeiten ausgeführt wurden, fuhr gerade ein Schleppzug zu Berg. Durch den Wellenschlag des vorbeifahrenden Schleppzuges kamen die letzten Anhängeschiffe des Dampfers „Main“ mit den Hebeschiffen zum Zusammenstoß, wobei der Fischkutter „Dora“ quer vor den Hebeschiffen sank und auf den gesunkenen Kahn „St. Antonius“ zu liegen kam. Der Kutter wurde dann an das Ufer der Herseler-Insel gebracht und dort auseinandergenommen.

13. Am 25. November 1919 lag das Bootshaus des „Rudervereins 1882, Bonn“ bei km 177,0 vor Anker. Zwei Schleppzüge fuhren mit unverminderter Dampfkraft vorbei, füllten durch starken Wellenschlag die Pontons des Bootshauses, sodaß es sank und zu Tal trieb. Bei km 178,0, mitten im Rhein, sanken die 3 Pontons und brachen vom Oberbau ab. Der Oberbau des Bootshauses trieb dann weiter bis km 187,5, wo er am rechten Ufer geborgen wurde. — Die gesunkenen Pontons wurden später durch einen stromfiskalischen Greifbagger gehoben und entfernt.

14. Am 13. Dezember 1919, abends, war der Schleppkahn „Heinrich“ mit einer Ladung Kohlen an der Mündung des Oberlahnsteiner Hafens angekommen, um im Hafen zu löschen. Beim Einholen in den Hafen, welches auf sich selbst erfolgte, brach der Schleppstrang, womit das Schiff an Land befestigt war; es kam ins Treiben, geriet hierbei auf den unterstromseitigen Kopf der Hafeneinfahrt, brach im 2. und 3. Drittel und sank innerhalb 10 Minuten. — Am 5. März wurde der Kahn wieder gehoben und abgeschleppt.

15. Am 19. Dezember 1919, morgens gegen 1½ Uhr, lag der Schleppkahn „Karl Schroers 7“ im Anhang des Schleppbootes „Karl Schroers 14“ mit einer Ladung Kohlen zur Zollabfertigung bei Emmerich in der Mitte des Stromes vor Anker. Durch den herrschenden orkanartigen Sturm und den damit verbundenen hohen Wellengang schlug das Schiff voll Wasser und sank gegen das linke Ufer hin.

#### Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

##### Oberrhein und Waal.

1. Am 29. September sank durch Zusammenstoß mit einem Dampfer außerhalb des Fahrwassers unterhalb Deest das eiserne Segelschiff „De Jonge Nico“, beladen mit Kuchen.

2. Am 29. November sank durch Zusammenstoß mit einem eisernen Schleppkahn im Fahrwasser bei Oosterhout das Fischerschiff „Hoop doet leven“.

3. Am 18. Dezember sank durch Zusammenstoß mit einem danebenliegenden Motorschiffe infolge eines plötzlichen starken Sturmes außerhalb des Fahrwassers bei Vuren ein Schiff ohne Namen von Eisenbeton.

Das erstgenannte Schiff ist aus dem Strom beseitigt. Mit den Hebungsarbeiten an den beiden anderen Schiffen ist begonnen, dieselben sind zurzeit (Januar 1920) noch nicht beendet.

#### Niederrhein und Leck.

4. Am 15. März sank aus unbekannter Ursache im Fahrwasser bei Lexmond das eiserne Aokschiff „Maria“, beladen mit Backsteinabfall.

5. Am 18. März sank außerhalb des Fahrwassers bei Wageningen infolge Wellenschlags, verursacht durch einen Schleppdampfer, das hölzerne Aokschiff „Hoop doet Leven“, beladen mit Sand.

6. Am 21. Juli sank durch Sturm außerhalb des Fahrwassers bei Arnheim das mit Sand beladene eiserne Schiff „Eendracht“.

7. Am 10. September sank bei Bommel durch Leckstoßen das hölzerne Tjalkschiff „Twee Gebroeders“, beladen mit Backsteinen.

8. Am 3. Dezember sank bei Wageningen außerhalb des Fahrwassers das unbeladene hölzerne Schiff „Twee Gebroeders“, das auf eine Buhne gestoßen war.

#### Merwede und Noord.

9. Am 26. Oktober sank in der Noord infolge starken Wellenschlags das unbeladene kleine hölzerne Schiff „B. J. 10“.

#### Neue Maas.

10. Am 5. April sank in der Neuen Maas am linken Ufer in Rotterdam, infolge Antreiben gegen das Steuer eines Rheinschiffs, das eiserne Dampfschiff „Vechelsche Koophandel Nr. 7“, beladen mit Stückgütern.

11. Am 4. Dezember sank in der Neuen Maas infolge überschlagenden Wassers, ein hölzernes Kähnenchen, beladen mit Steinkohlen.

Die oben erwähnten Schiffe sind oder werden sämtlich aus dem Strom beseitigt.

## XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission.

Die Zentral-Kommission ist im Berichtsjahr zu Sitzungen nicht zusammengetreten.

Sie bestand am Ende des Berichtsjahres aus folgenden Mitgliedern:

für Baden: Wiener, Geheimer Rat.

„ Bayern: Freiherr von Hirschberg, Staatsrat i. a. o. D.

„ Elsaß-Lothringen: —

„ Hessen: Dr.-Ing. e. h. 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.

Der Jahresbericht für 1919 wurde von der Zentral-Kommission in der heutigen Sitzung (Protokoll Nr. 6) genehmigt.

Straßburg, den 12. Dezember 1921.

**Der Berichterstatter:**

Dr.-Ing. Koch.

# BEILAGEN

ZUM

## JAHRES-BERICHT DER ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

## RHEINSCHIFFFAHRT

1919.

## Beilagen-Verzeichnis

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1919 . . . . .	177—185
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1919.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1919, nämlich:	
1. in den französischen und deutschen Rheinhäfen nach den Aufzeichnungen daselbst . . . . .	187—189
2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	190—191
3. in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Preussischen Haupt-Zollstelle in Emmerich . . . . .	190—191
IIb. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahr 1919 . . . . .	193—194
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1919 . . . . .	195—209
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1919 nach den Aufzeichnungen der Preussischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	211—217
IIIc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1919 . . . . .	219—221
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1919 . . . . .	223—237
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1919 nach den Aufzeichnungen der Preussischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith . . . . .	239—245
IVc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin, von den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1919 . . . . .	247—249
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1919 in 36 französischen und deutschen Rheinhäfen angekommen sind . . . . .	251—263
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1919, von dem Rhein her kommend, nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind . . . . .	265—266
VIa. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1919 in 36 französischen und deutschen Rheinhäfen abgegangen sind . . . . .	267—279
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1919, nach dem Rhein hin gehend, von den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind . . . . .	281—282
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); . . . . .	283—287
2. der Flöße, . . . . .	288—289
die im Jahr 1919 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis . . . . .	291—293
Nachträge und Berichtigungen . . . . .	295

Ia.

# Übersicht

der

## Wasserstände des Rheins

während des Jahres 1919.

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
<b>Straßburg.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,79m	12 II au 17 II	6	non fixée		non fixée		25 XII	4
Dampfschiffahrt:	24 X au 8 XI	16					26 XII	
Verbot: Marke III ... 5,00m	10 XI au 16 XI	7					30 au 31 XII	
	<b>Total</b>	<b>29</b>						<b>4</b>
<b>Maxau.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 3,13m	—	—	1 bis 6 I	6	1 bis 4 I	4	1 bis 3 I	3
Dampfschiffahrt:			10 bis 12 IV	3	25 bis 31 XII	7	26 bis 31 XII	6
Beschränkungen: Marke I .... 6,00m			14 bis 17 IV	4				
Marke II .... 6,50m			19 IV	1				
Verbot: Marke III .... 7,00m			27 VII	1				
			25 bis 31 XII	7				
	<b>Summe</b>			<b>22</b>		<b>11</b>		<b>9</b>
<b>Speyer.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,53m	15 bis 30 IX	16	1 bis 5 I	5	1 bis 3 I	3	27 bis 31 XII	5
Dampfschiffahrt:	1 bis 3 X	3	26 bis 31 XII	6	26 bis 31 XII	6		
Beschränkungen: Marke I .... 6,30m	14 bis 31 X	18						
Marke II .... 7,00m	1 bis 16 XI	16						
Verbot: Marke III .... 7,50m								
	<b>Summe</b>	<b>53</b>		<b>11</b>		<b>9</b>		<b>5</b>
<b>Ludwigshafen.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49m	11 bis 16 II	6	1 bis 5 I	5	26 bis 31 XII	6	28 bis 31 XII	4
Dampfschiffahrt:	11 bis 30 IX	20	25 bis 31 XII	7				
Beschränkungen: Marke I .... 6,40m	1 bis 4 X	4						
Marke II .... 7,40m	10 bis 31 X	22						
Verbot: Marke III .... 8,00m	1 bis 18 XI	18						
	<b>Summe</b>	<b>70</b>		<b>12</b>		<b>6</b>		<b>4</b>
<b>Floßfahrt:</b>								
Einstellung b. steigendem Wasser	5,80m							
Wiederbeginn b. fallendem Wasser	6,10m							
<b>Mannheim.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49m	11 bis 16 II	6	1 bis 5 I	5	26 bis 31 XII	6	28 bis 31 XII	4
Dampfschiffahrt:	11 bis 30 IX	20	25 bis 31 XII	7				
Beschränkungen: Marke I .... 6,40m	1 bis 4 X	4						
Marke II .... 7,40m	10 bis 31 X	22						
Verbot: Marke III .... 8,00m	1 bis 18 XI	18						
	<b>Summe</b>	<b>70</b>		<b>12</b>		<b>6</b>		<b>4</b>
<b>Floßfahrt:</b>								
Einstellung b. steigendem Wasser	5,80m							
Wiederbeginn b. fallendem Wasser	6,10m							
<b>Worms.</b>								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = -0,14m	7 und 8 II	2						
	11 bis 17 II	7						
	10 bis 30 IX	21						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 19 XI	19						
	<b>Summe</b>	<b>80</b>						

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Floßmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
Datum	Tage					
non fixée		7 XI	1,54	26 XII	5,50	—
nicht bestimmt		4 XI	3,13	27 XII	7,97	Am 9 u. 10 II leichter Eisgang
nicht bestimmt		4 XI	2,12	28 XII	8,06	Am 11 u. 12 II schwaches Treibeis
1 bis 5 I 12, 14 u. 15 IV 25 bis 31 XII	5 3 7	4 u. 5 XI	1,87	29 XII	8,37	Schwaches Treibeis auf dem Rhein am 11 u. 12 II desgl. vom Neckar zugeführt 8 mit 16 II
	15					
1 bis 5 I 12, 14 u. 15 IV 25 bis 31 XII	5 3 7	4 XI	1,85	29 XII	8,38	Der Rhein führte ganz schwach Treibeis am 11 u. 12 II = 2 Tage Treibeis wurde dem Rhein unterhalb Mannheim vom Neckar her zugeführt vom 8 bis 16 II = 9 Tage
	15					
—	—	5 XI	— 0,80	30 XII	5,10	Treibeis wurde Mitte Februar an 4 Tagen beobachtet

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
			Marke I		Marke II		Marke III	
	Datum	Anzahl der Tage	Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
<b>Mainz.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=0,45m	11 II bis 18 II	8	6 I bis 7 I	2	1 I bis 5 I	5	30 bis 31 XII	2
Dampfschiffahrt:	9 IX bis 30 IX	22	13 IV bis 19 IV	7	26 bis 29 XII	4		
Beschränkungen: Marke I .... 2,75m	1 X bis 31 X	31	25 XII	1				
Marke II .... 3,50m	1 XI bis 19 XI	19						
Verbot: Marke III .... 4,75m	Summe	80		10		9		2
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 3,00m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,20m								
<b>Biebrich.</b>								
Gleichwertig. Wasserstand 1908=1,20m <sup>1)</sup>	7 II und 8 II	2	1 I bis 6 I	6	3 I u. 4 I	2		
Dampfschiffahrt:	11 II bis 18 II	8	15 IV bis 18 IV	4	26 bis 31 XII	6		
Beschränkungen: Marke I .... 3,55m	9 IX bis 30 IX	22	26 XII bis 31 XII	6				
Marke II .... 4,30m	1 X bis 31 X	31						
Verbot: Marke III .... 5,55m	1 XI bis 18 XI	18						
	Summe	81		16		8		
<b>Rüdesheim.</b>								
Gleichwertig. Wasserstand 1908=1,35m <sup>1)</sup>	12 IX bis 30 IX	19	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:	1 X bis 5 X	5						
Einstellung b. steigendem Wasser 3,60m	11 X bis 31 X	21						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,90m	1 XI bis 18 XI	18						
	Summe	63						
<b>Bingen.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,28m	13 IX bis 30 IX	18	7 I bis 9 I	3	1 I bis 6 I	6	29 bis 31 XII	3
Dampfschiffahrt:	1 X bis 5 X	5	11 IV bis 23 IV	13	26 bis 28 XII	3		
Beschränkungen: Marke I .... 3,20m	12 X bis 31 X	20	25 XII	1				
Marke II .... 4,00m	1 XI bis 10 XI	10						
Verbot: Marke III .... 5,30m	12 XI bis 18 XI	7						
	Summe	60		17		9		3
<b>Caub.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,43m	13 II bis 16 II	4	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	12 IX bis 30 IX	19						
	1 X bis 6 X	6						
	8 X bis 31 X	24						
	1 XI bis 18 XI	18						
	Summe	71						
<b>Coblenz.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,73m	8 II	1	1 I bis 7 I	7	3 I	1	27 bis 31 XII	5
Dampfschiffahrt:	11 II bis 17 II	7	16 IV bis 18 IV	3	26 bis 31 XII	6		
Beschränkungen: Marke I .... 5,00m	1 IX bis 30 IX	30	25 XII bis 31 XII	7				
Marke II .... 6,25m	1 X bis 31 X	31						
Verbot: Marke III .... 7,20m	1 XI bis 11 XI	11						
Floßfahrt:	13 XI bis 18 XI	6						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10m	Summe	86		17		7		5
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,40m								
<b>Andernach.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=2,00m	8 IX bis 30 IX	23	1 I bis 8 I	8	1 I bis 6 I	6	27 bis 31 XII	5
Dampfschiffahrt:	1 X bis 31 X	31	16 IV bis 20 IV	5	26 bis 31 XII	6		
Beschränkungen: Marke I .... 5,80m	1 XI bis 18 XI	18	25 XII bis 31 XII	7				
Marke II .... 7,10m								
Verbot: Marke III .... 8,10m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser=5,00m	Summe	72		20		12		5
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,30m								

<sup>1)</sup> Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von dem Rheinschiffahrtsinspektor in

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Floßmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
Datum	Tage					Datum
1 I bis 6 I 15 IV bis 16 IV 25 XII bis 31 XII	6 2 7 <hr/> 15	5 XI	— 0,24	30 XII	4,80	Treibeis vom 8 II bis 17 II
nicht bestimmt		4 u. 5 XI	0,56	30 XII	5,31	Treibeis vom 11 II bis 15 II
1 I bis 6 I 13 IV bis 18 IV 25 XII bis 31 XII	6 6 7 <hr/> 19	5 XI	0,93	30 XII	5,72	Treibeis 11 II
—	—	5 XI	0,90	30 XII	5,59	Treibeis vom 8 II, 11 II bis 15 II
nicht bestimmt		5 XI	0,93	31 XII	7,40	Treibeis 11 II
1 I bis 8 I 28 II 14 IV bis 20 IV 27 XI 25 XII bis 31 XII	8 1 7 1 8 <hr/> 25	6 XI	1,10	31 XII	8,17	
1 I bis 9 I 24 II 27 II bis 1 III 13 IV bis 21 IV 27 IX 10 XII 25 XII bis 31 XII	9 1 3 9 1 1 7 <hr/> 31	6 XI	1,21	31 XII	9,23	

Coblenz, als dem „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					
			Marke I		Marke II		Marke III	
	Datum	Anzahl der Tage	Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
<b>Cöln.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,50m	8 und 9 II	2	1 I bis 8 I	8	27 bis 31 XII	5	28 bis 31 XII	4
<b>Dampfschiffahrt:</b>	11 II bis 18 II	8	17 IV u. 18 IV	2				
Beschränkungen: Marke I .... 5,50m	27 VIII bis 31 VIII	5	26 XII bis 31 XII	6				
Marke II .... 6,90m	1 IX bis 30 IX	30						
Verbot: Marke III .... 7,80m	1 X bis 31 X	31						
<b>Floßfahrt:</b>	1 XI bis 19 XI	19						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,70m	Summe	95		16		5		4
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00m								
<b>Düsseldorf.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,29m	8 II bis 18 II	11	1 I bis 8 I	8	27 bis 31 XII	5	29 bis 31 XII	3
<b>Dampfschiffahrt:</b>	25 VIII bis 31 VIII	7	17 IV bis 19 IV	3				
Beschränkungen: Marke I .... 5,10m	1 IX bis 30 IX	30	26 XII bis 31 XII	6				
Marke II .... 6,70m	1 X bis 31 X	31						
Verbot: Marke III .... 7,50m	1 XI bis 20 XI	20						
<b>Floßfahrt:</b>	Summe	99		17		5		3
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70m								
<b>Ruhrort.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,91m	2 II bis 19 II	18	1 I bis 8 I	8	28 bis 31 XII	4	30 u. 31 XII	2
<b>Dampfschiffahrt:</b>	14 VIII bis 31 VIII	18	26 XII bis 31 XII	6				
Beschränkungen: Marke I .... 5,30m	1 IX bis 30 IX	30						
Marke II .... 6,90m	1 X bis 31 X	31						
Verbot: Marke III .... 7,60m	1 XI bis 20 XI	20						
<b>Floßfahrt:</b>	Summe	117		14		4		2
Einstellung b. steigendem Wasser 4,60m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,10m								
<b>Wesel.</b>								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = 0,38 m <sup>1)</sup>	7 II bis 19 II	13	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
<b>Floßfahrt:</b>	19 VIII bis 31 VIII	13						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10m	1 IX bis 30 IX	30						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70m	1 X bis 31 X	31						
	1 XI bis 20 XI	20						
	Summe	107						
<b>Emmerich.</b>								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,03m	13 II bis 18 II	6	1 I bis 10 I	10	3 I bis 6 I	4	29 bis 31 XII	3
<b>Dampfschiffahrt:</b>	26 VIII bis 31 VIII	6	17 IV bis 21 IV	5	28 bis 31 XII	4		
Beschränkungen: Marke I .... 5,00m	1 IX bis 30 IX	30	28 XII bis 31 XII	6				
Marke II .... 6,30m	1 X bis 31 X	31						
Verbot: Marke III .... 6,70m	1 XI bis 20 XI	20						
<b>Floßfahrt:</b>	Summe	93		21		8		3
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00m								

<sup>1)</sup> Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission, sondern von dem Rheinschiffahrtsinspektor in Coblenz.

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Floßmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
Datum	Tage					
1 I bis 9 I 1 III 16 IV bis 20 IV 25 XII bis 31 XII	9 1 5 7	6 XI	0,58	31 XII	8,59	Treibeis vom 12 II bis 15 II
	22					
1 I bis 9 I 16 IV bis 20 IV 25 XII bis 31 XII	9 5 7	4 XI	0,25	31 XII	7,98	Treibeis vom 13 II bis 16 II
	21					
1 I bis 8 I 17 IV und 18 IV 26 XII bis 31 XII	8 2 6	4 XI	-0,48	31 XII	7,92	Treibeis vom 14 II bis 16 II
	16					
1 I bis 9 I 16 IV bis 20 IV 26 XII bis 31 XII	9 5 6	5 und 6 XI	-0,95	31 XII	7,39	Treibeis vom 13 II bis 16 II
	20					
1 I bis 10 I 2 III 16 IV bis 21 IV 28 XI und 29 XI 10 XII und 11 XII 26 XII bis 31 XII	10 1 6 2 2 6	5 XI	-0,12	31 XII	7,17	Treibeis 15 II
	27					

als dem „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					
			Marke I		Marke II		Marke III	
	Datum	Anzahl der Tage	Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
<b>Nijmwegen.</b> Gleichwertiger Wasserstand 1908=7,60m + N.A.P. (N.A.P. = 0,08 m + A.P.)	4 IX bis 20 XI	78	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	Summe	78						
<b>Tiel.</b> Gleichwertiger Wasserstand 1908=4,13m + N.A.P. (N.A.P. = 0,22 m + A.P.)	16 II bis 19 II	4	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	2 IX bis 20 XI	80						
	Summe	84						
<b>Zalt-Bommel.</b> Gleichwertiger Wasserstand 1908=2,16m + N.A.P. (N.A.P. = 0,17 m + A.P.)	6 II bis 20 II	15	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	18 VIII bis 22 VIII	5						
	26 VIII	1						
	29 VIII bis 9 X	42						
	11 X bis 26 X	16						
	28 X bis 31 X	4						
	1 XI bis 20 XI	20						
	Summe	103						
<b>Arnheim.</b> Gleichwertig. Wasserstand 1908=7,95m <sup>1)</sup> + N.A.P. (N.A.P. = 0,24 m + A.P.)	13 II bis 19 II	7	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	30 VIII bis 20 XI	83						
	Summe	90						
<b>Vreeswijk.</b> Gleichwertig. Wasserstand 1908=1,45m <sup>1)</sup> + N.A.P. (N.A.P. = 0,14 m + A.P.)	5 II bis 21 II	17	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	24 III bis 27 III	4						
	4 VI bis 8 VI	5						
	19 VI bis 21 VI	3						
	23 VI	1						
	15 VIII bis 24 VIII	10						
	26 VIII	1						
	30 VIII bis 26 IX	28						
	28 IX bis 9 X	12						
	12 X bis 26 X	15						
	28 X bis 20 XI	24						
	Summe	120						

<sup>1)</sup> Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem

Flößfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Flößmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
Datum	Tage					
nicht bestimmt		3 bis 6 XI	6,71	31 XII	12,87	—
nicht bestimmt		3, 4 u. 6 XI	3,26	31 XII	9,39	—
nicht bestimmt		2 XI	1,01	31 XII	6,78	—
nicht bestimmt		2 bis 6 XI	6,97	31 XII	12,68	—
nicht bestimmt		2 XI	0,20	31 XII	4,74	Am 8. und 9. Februar ganz schwaches Treibeis

„Gleichwertigen Wasserstand 1908“ entsprechend, ermittelt.

Bildliche Darstellung des Rheinstandes  
am Pegel bei Straßburg  
im Jahre 1919.

**Ib.**

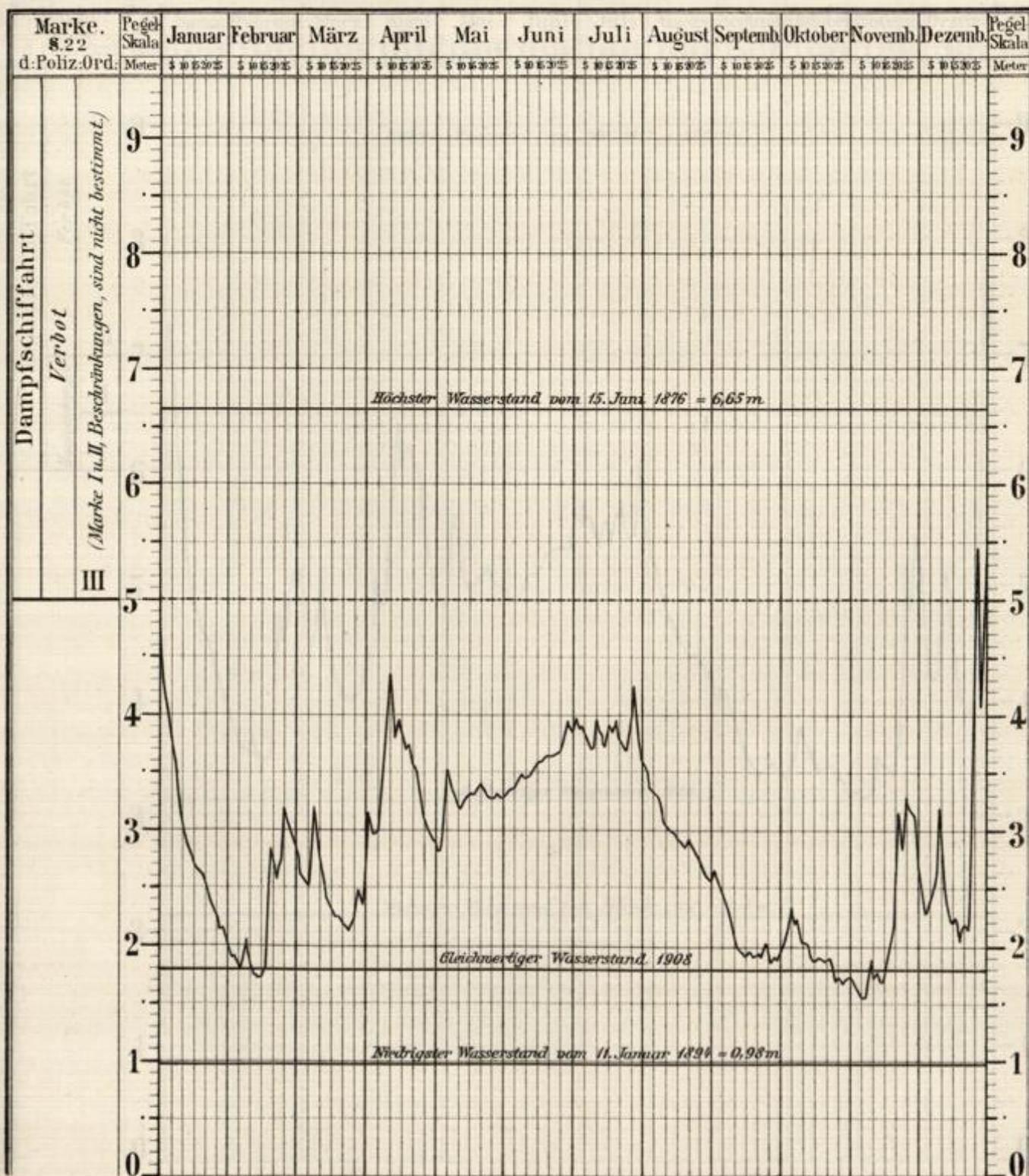
**Bildliche Darstellung der Wasserstands-  
bewegungen  
des Rheins**

während des Jahres 1919.

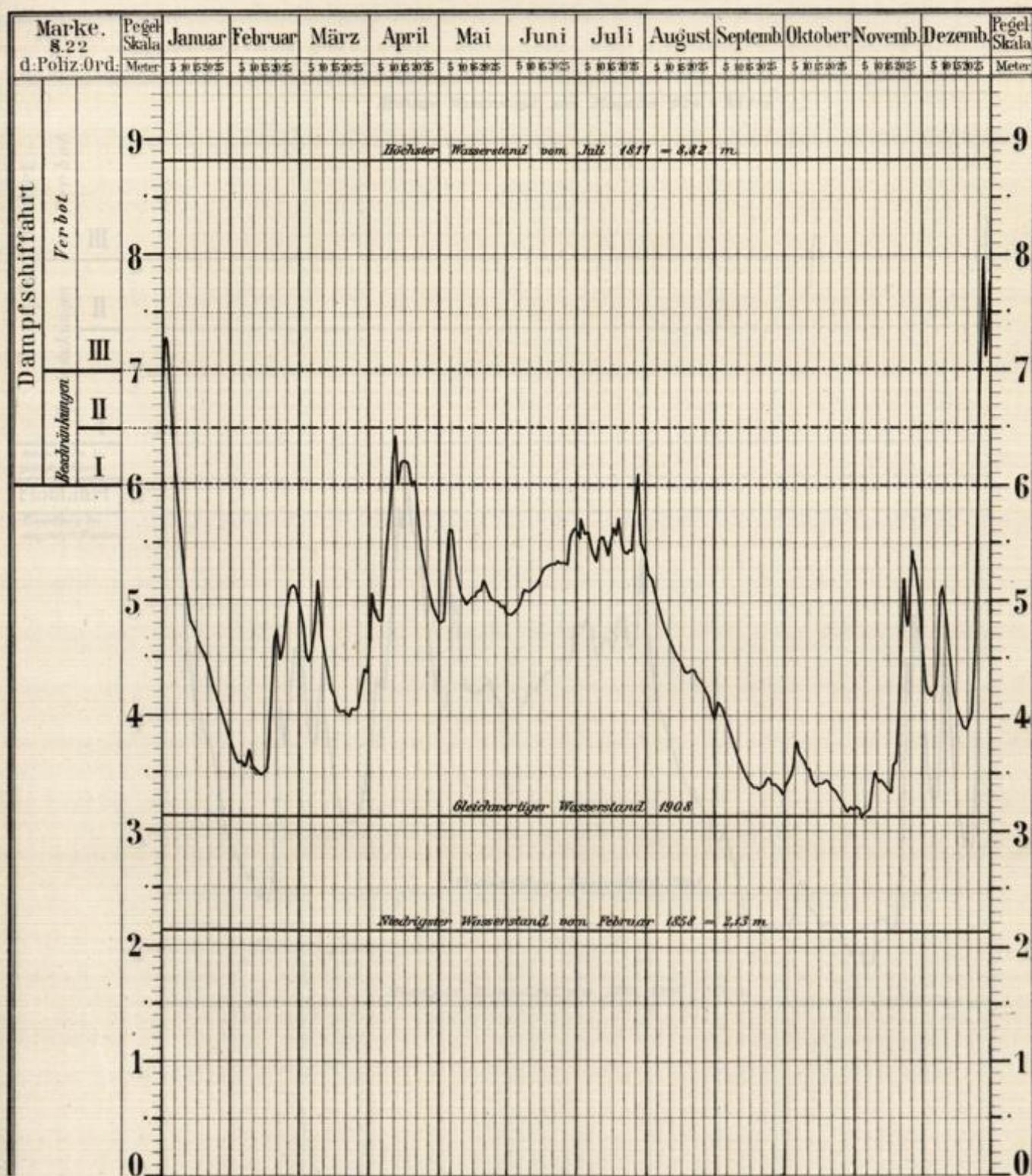
an den Pegeln zu Straßburg, Maxau, Mannheim, Mainz, Bingen, Caub, Coblenz, Köln,  
Duisburg - Ruhrort, Nijmegen und Arnheim.

\_\_\_\_\_

# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Straßburg im Jahre 1919.

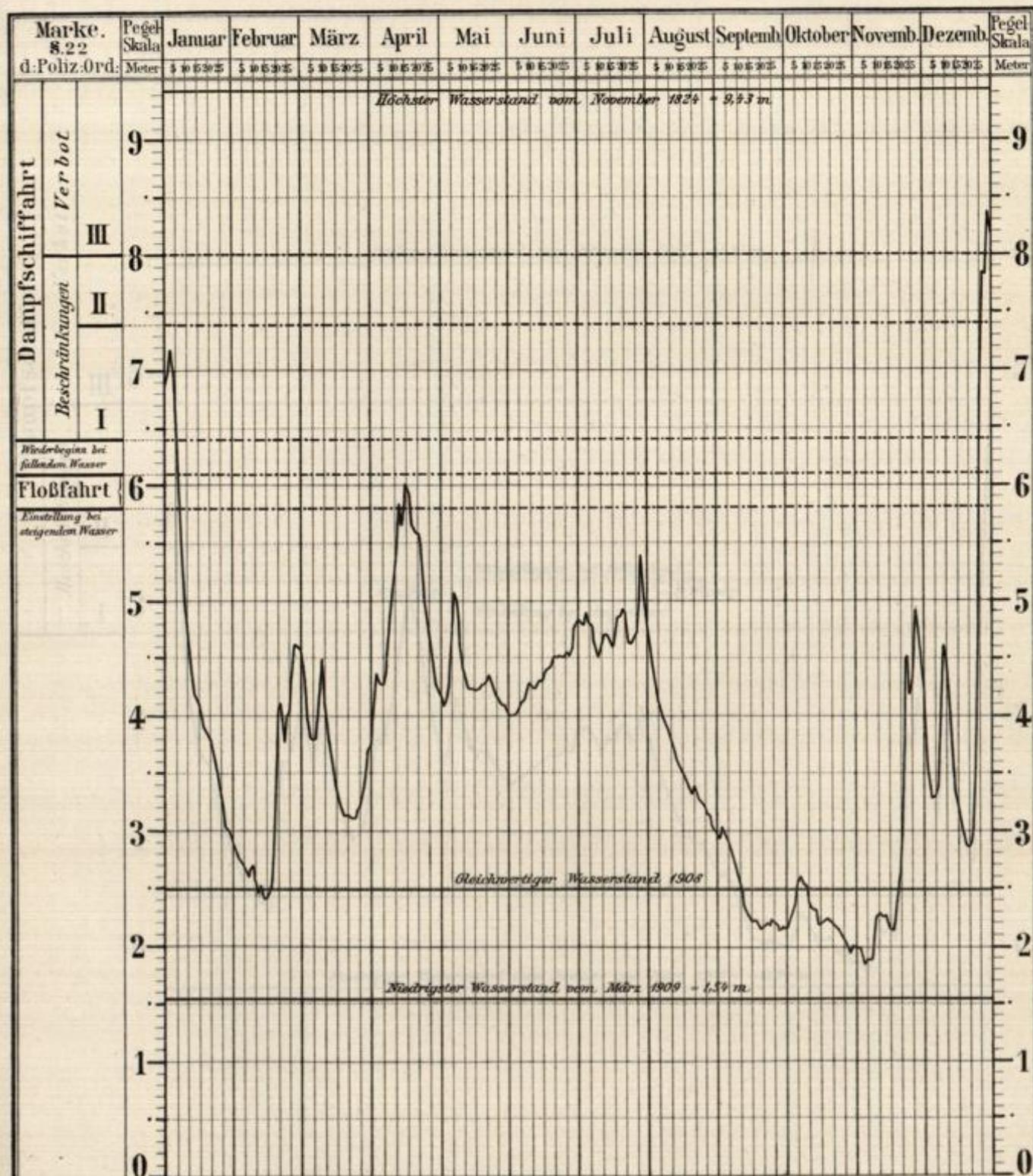


# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Maxau im Jahre 1919.

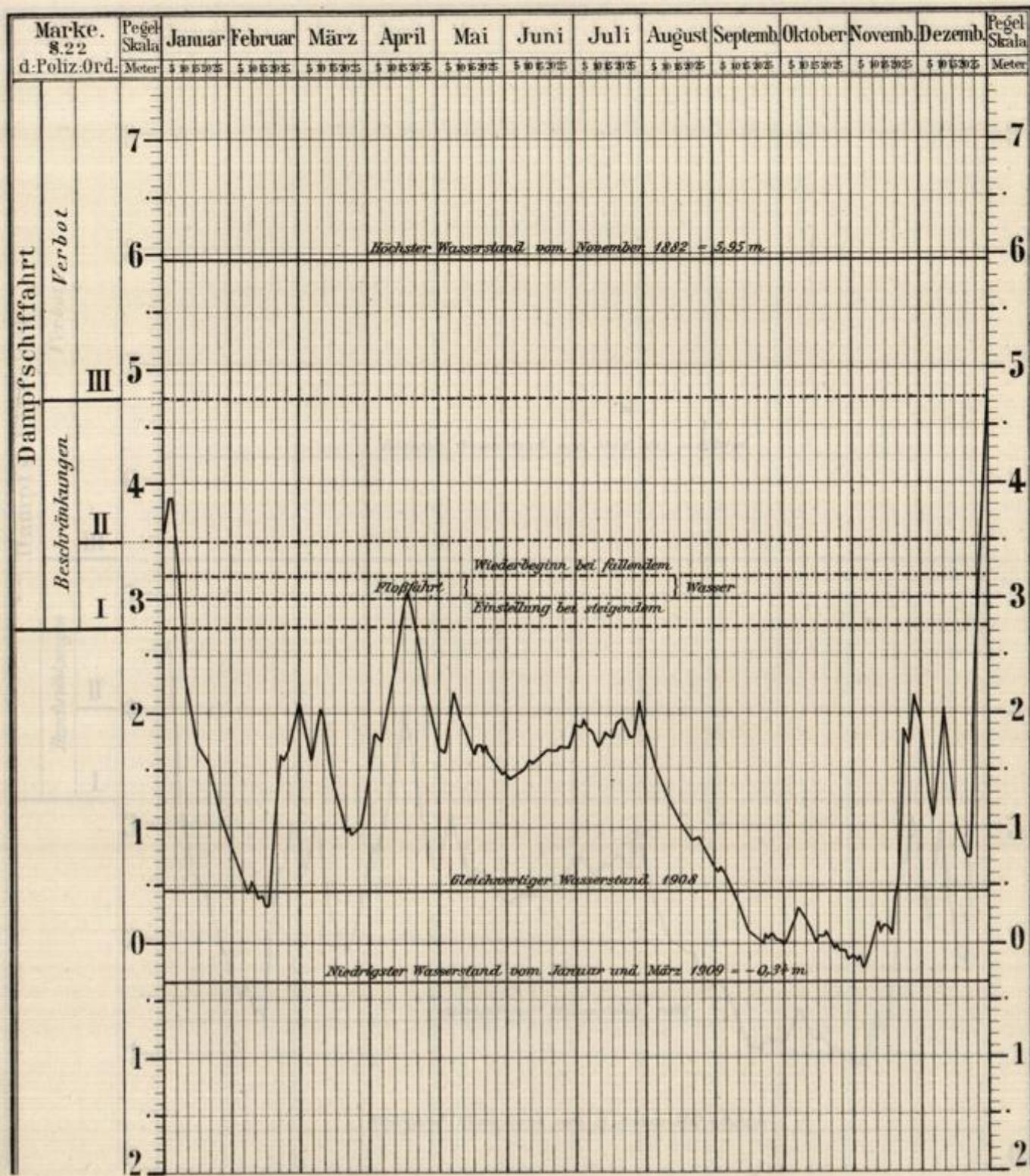


————— Treibeis

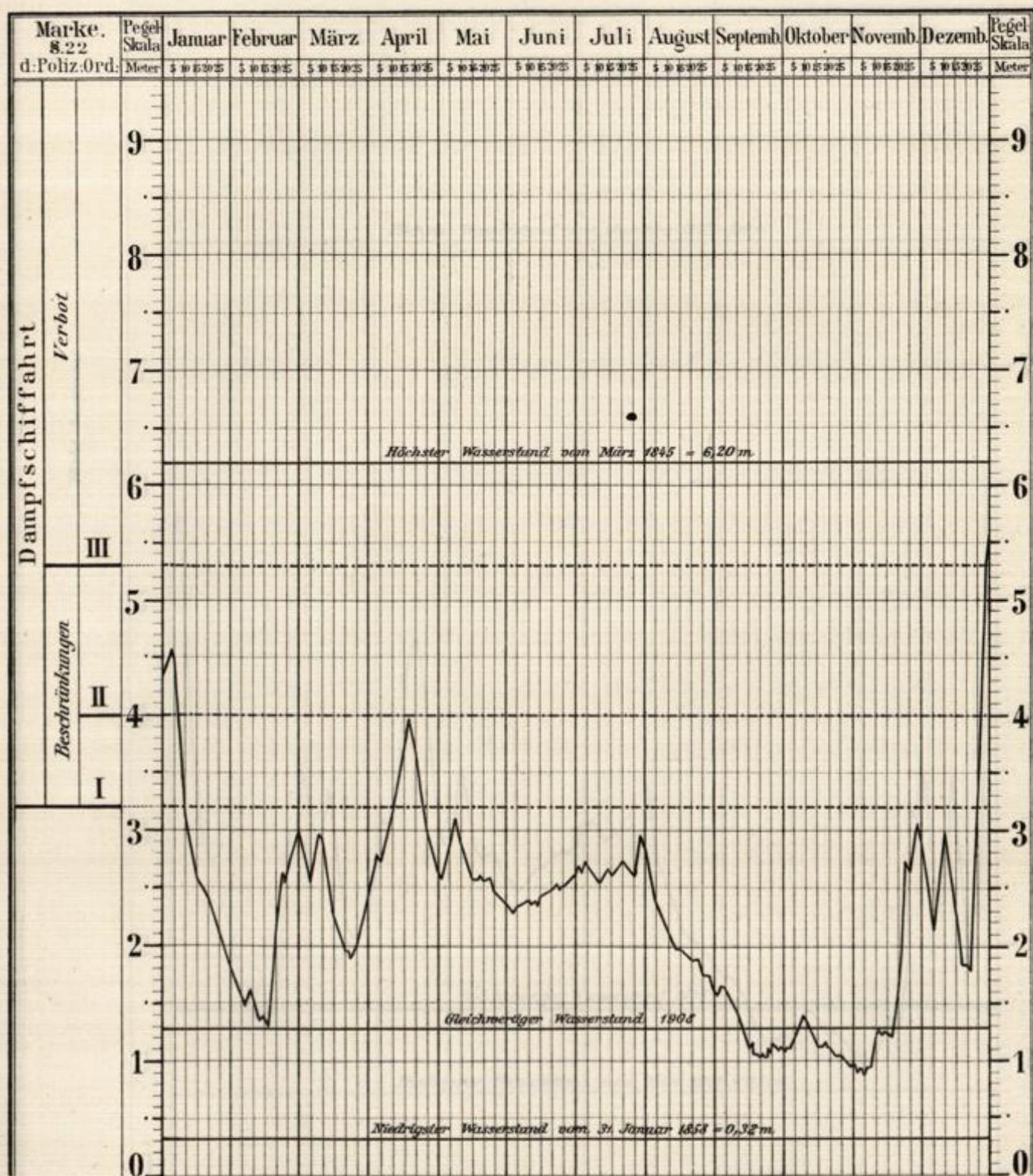
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mannheim im Jahre 1919.



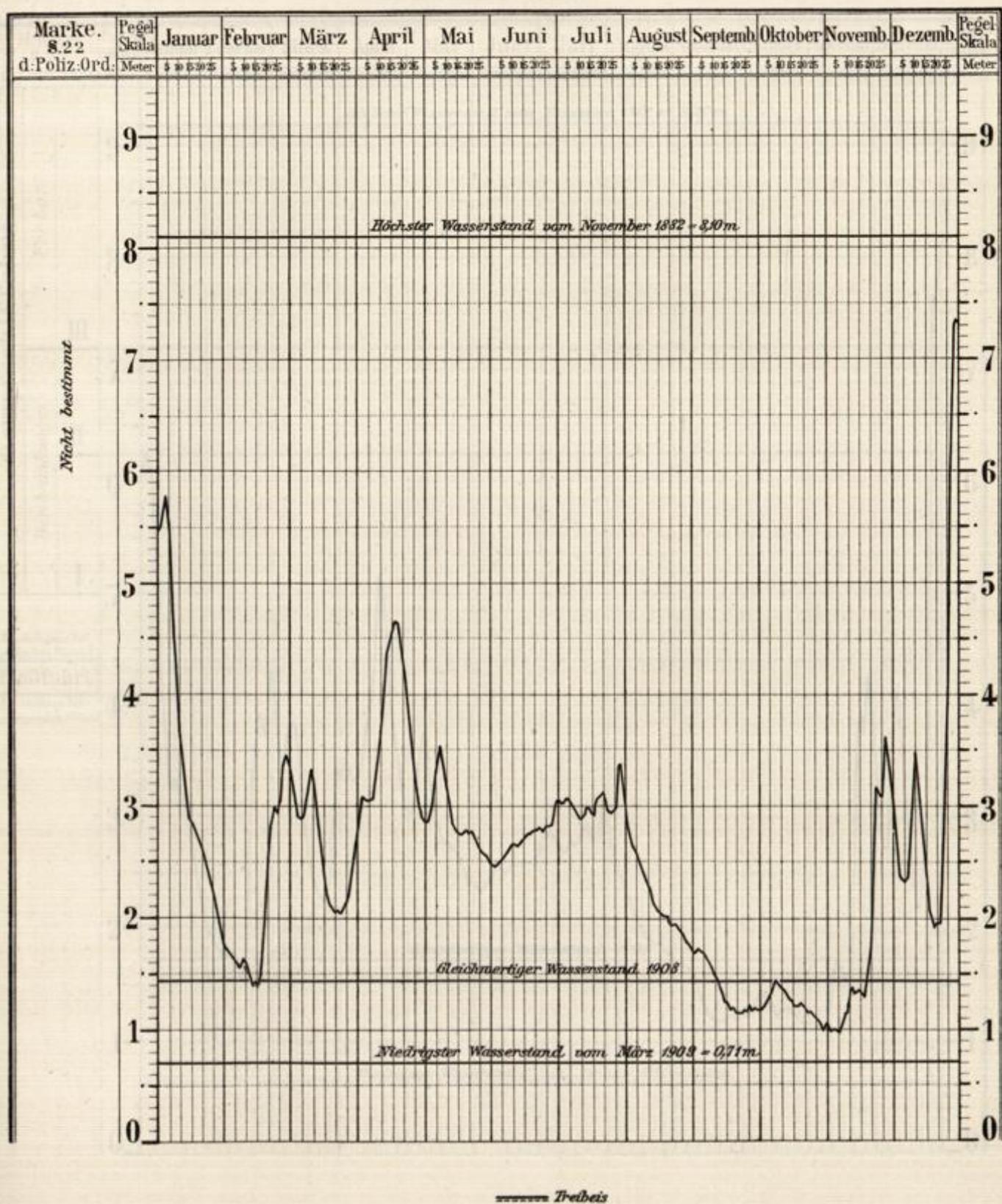
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mainz im Jahre 1919.



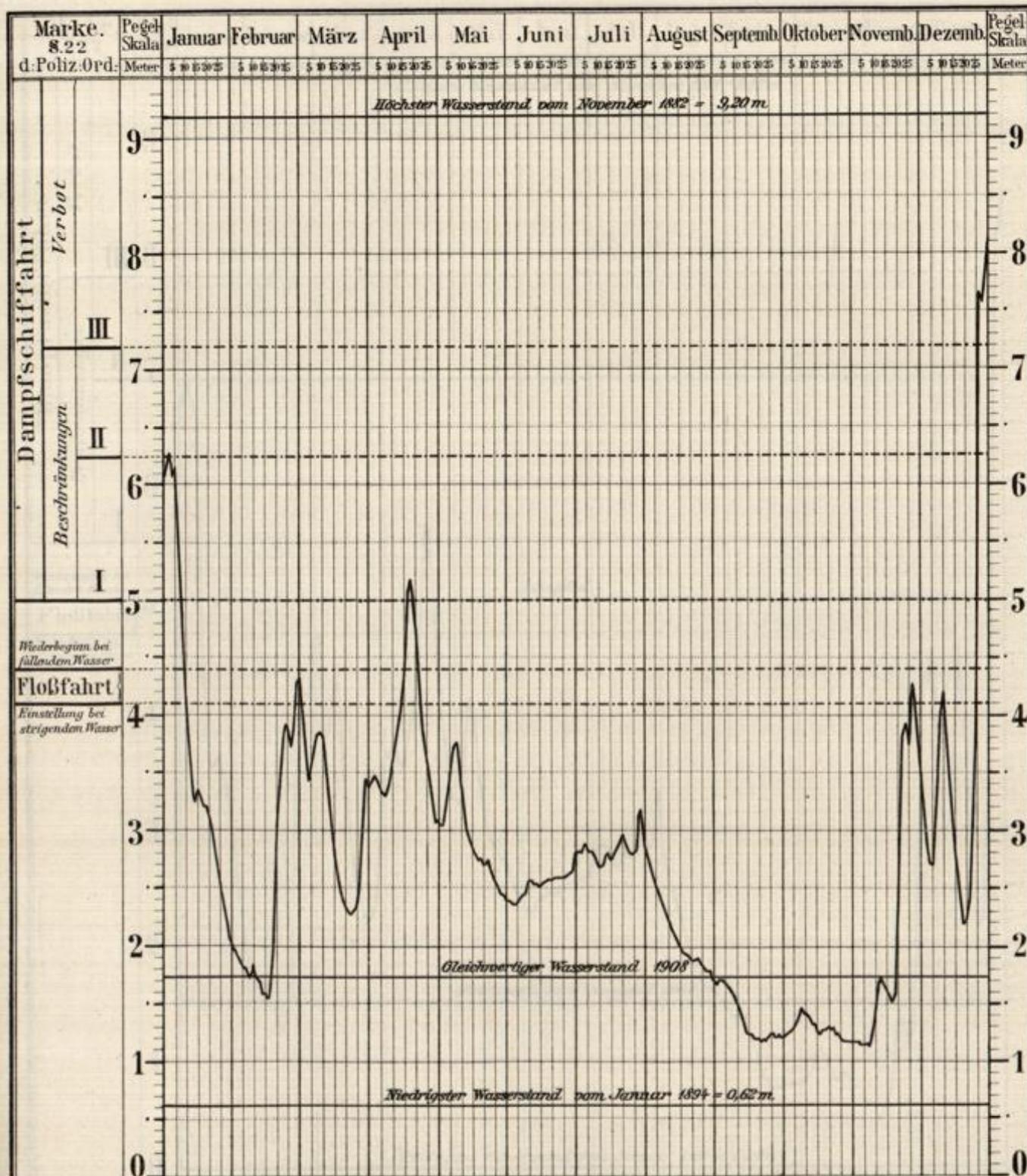
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Bingen im Jahre 1919.



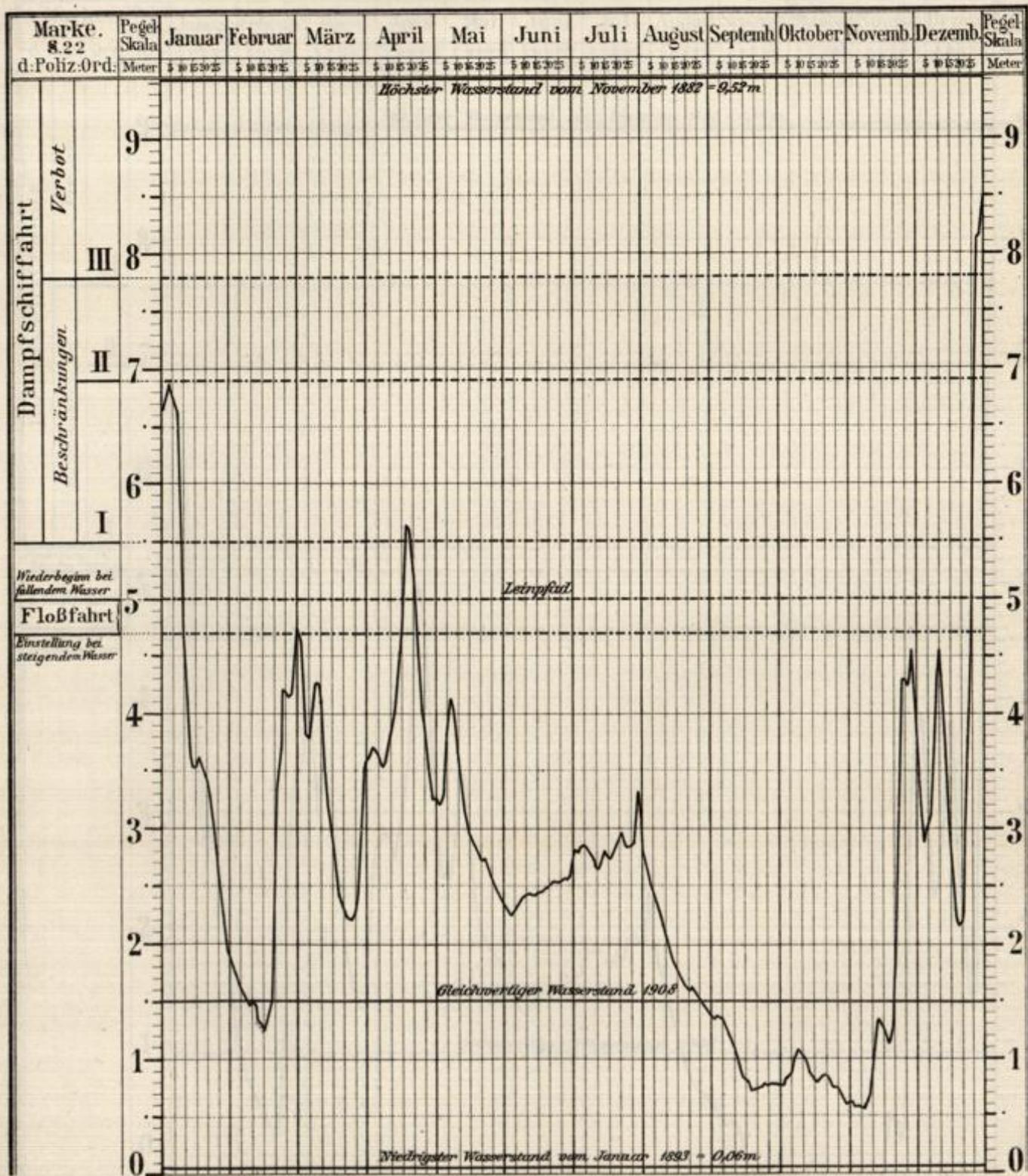
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Caub im Jahre 1919.



# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Coblenz im Jahre 1919.

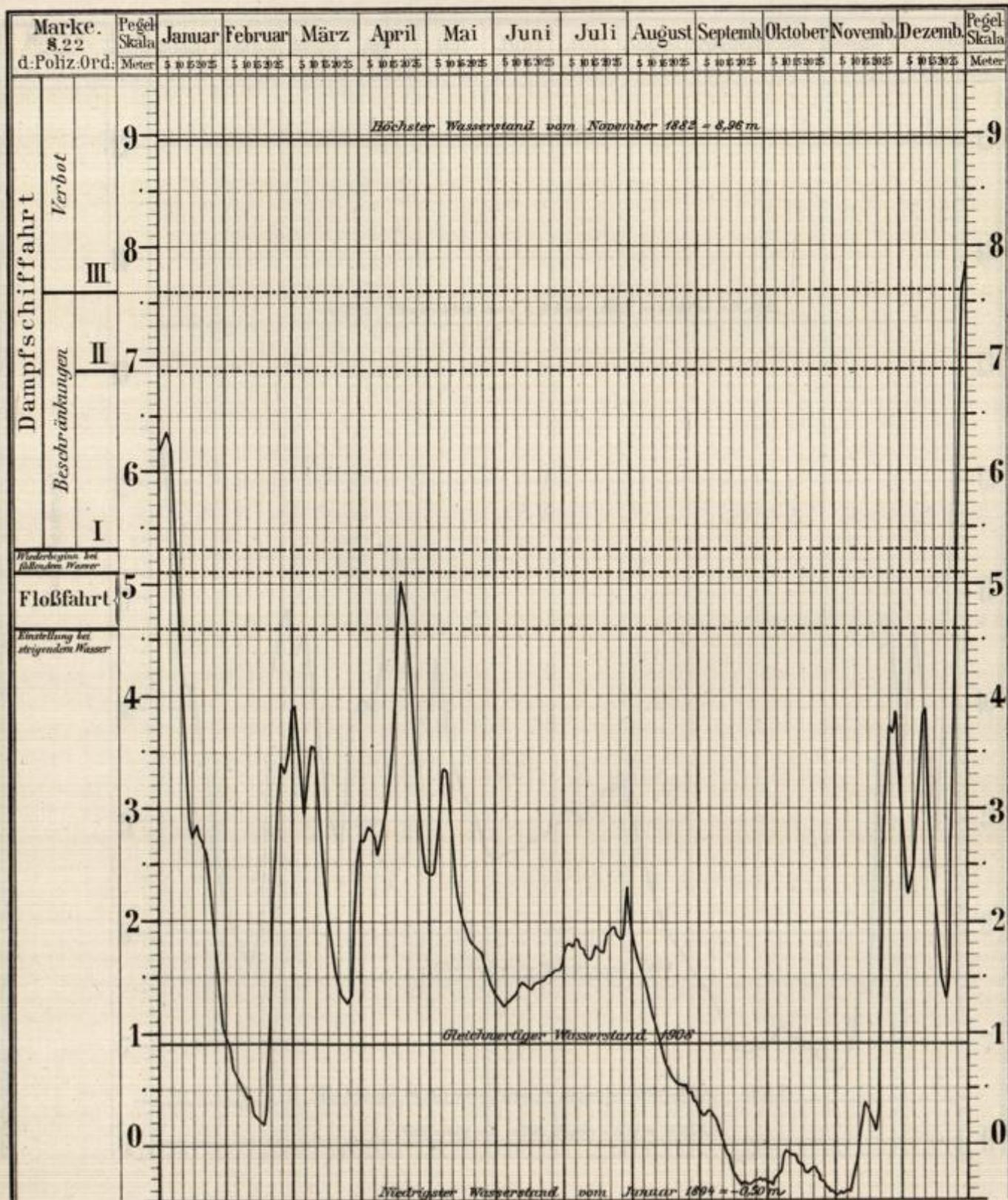


# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Cöln im Jahre 1919.

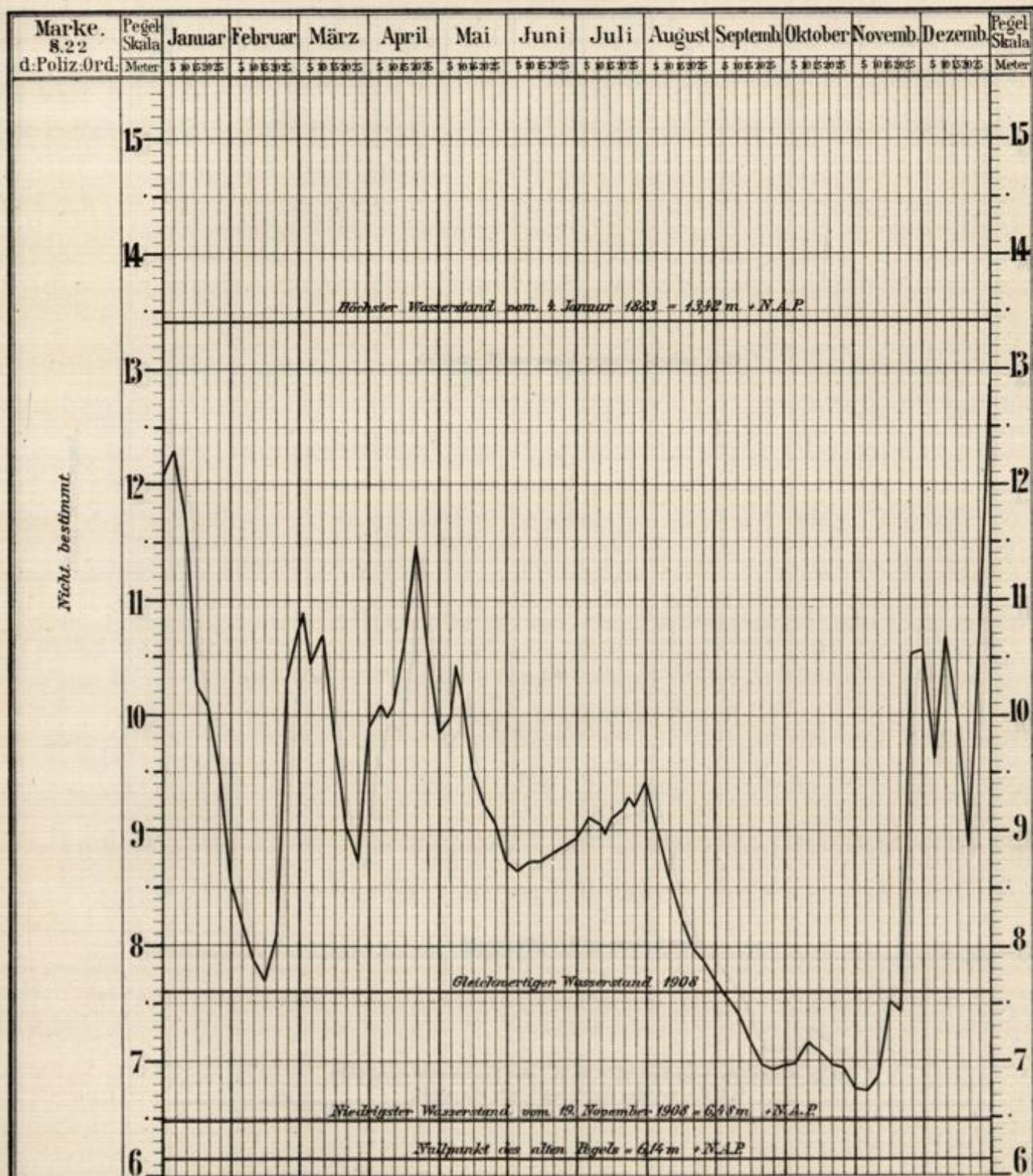


----- Treibeis

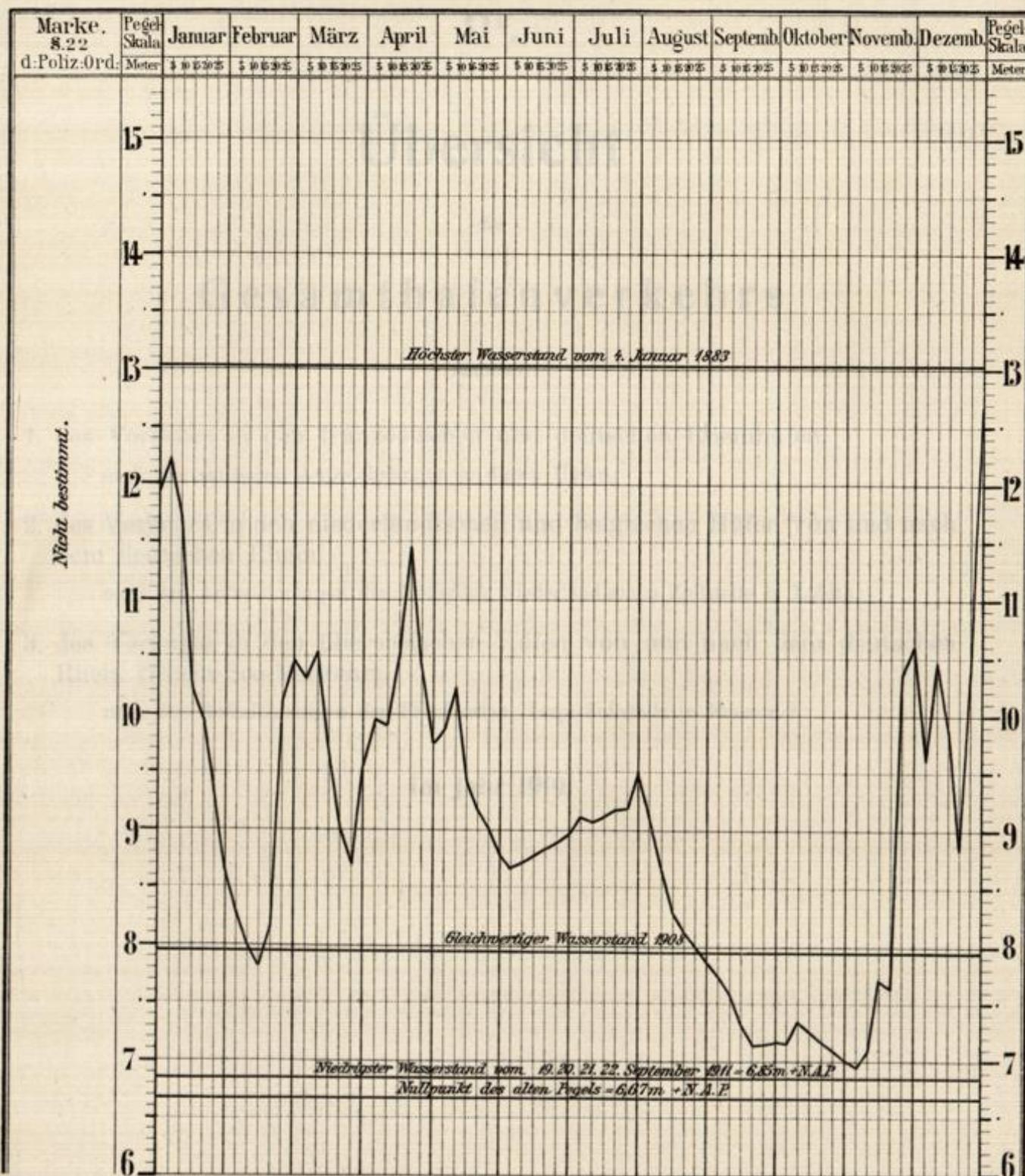
# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Duisburg - Ruhrort im Jahre 1919.



# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Nijmwegen + N.A.P. im Jahre 1919.



# Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Arnheim + N.A.P. im Jahre 1919.



II<sup>a</sup>.

## Übersicht

des

### Gesamthafenverkehrs

nämlich:

1. des Verkehrs in den französischen und deutschen Rheinhäfen,  
nach den amtlichen Aufzeichnungen in diesen Häfen;
2. des Verkehrs in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach  
dem deutschen Rhein,  
nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith;
3. des Verkehrs in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen  
Rhein (Rhein-See-Verkehr),  
nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich

im Jahr 1919.

Anmerkung: Der Umschlagsverkehr von Schiff zu Schiff ist in den Verkehrsübersichten mitenthalten.

Lfde. Nr.	Namen der Häfen	1. Verkehr in den französischen					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
		zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t	zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t
I. Wichtigere							
1	Straßburg . . . . .	891 262	7	891 269	4 086	159 231	163 317
2	Kehl . . . . .	223 469	2 440	225 909	9 243	47 056	56 299
3	Lauterburg . . . . .	121 192	—	121 192	—	9 235	9 235
4	Karlsruhe . . . . .	702 632	801	703 433	9 908	245 646	255 554
5	Speyer . . . . .	16 111	22 604	38 715	—	3 679	3 679
6	Mannheim mit Rheinau . . . . .	4 050 994	155 178	4 206 172	57 179	540 865	598 044
7	Ludwigshafen . . . . .	1 120 329	65 489	1 185 818	43 002	224 950	267 952
8	Worms . . . . .	237 795	11 054	248 849	31 038	13 741	44 779
9	Gernsheim . . . . .	142 977	5 115	148 092	2 315	212	2 527
10	Nierstein . . . . .	2 039	8 318	10 357	91	21 327	21 418
11	Weisenau . . . . .	18 006	210	18 216	3 460	11 065	14 525
12	Gustavsburg . . . . .	1 078 622	2 223	1 080 845	14 368	17 187	31 555
13	Mainz . . . . .	477 317	239 808	717 125	58 804	214 524	273 328
14	Biebrich . . . . .	14 471	10 360	24 831	3 879	2 298	6 177
15	Schierstein . . . . .	3 161	22 863	26 024	200	30 395	30 595
16	Budenheim . . . . .	2 904	—	2 904	—	60 479	60 479
17	Bingen . . . . .	102 843	13 378	116 221	5 194	47 045	52 239
18	Oberlahnstein . . . . .	107 586	65 360	172 946	2 798	162 921	165 719
19	Coblenz . . . . .	188 649	25 805	214 454	2 128	18 464	20 592
20	Beuel . . . . .	4 138	60 127	64 265	3 242	11 917	15 159
21	Bonn . . . . .	10 166	8 460	18 626	399	762	1 161
22	Wesseling . . . . .	33 532	2 764	36 296	1 132 150	51 566	1 183 716
23	Cöln-Mülheim a. Rh. . . . .	600 865	124 203	725 068	123 826	113 885	237 711
24	Leverkusen . . . . .	25 152	18 217	43 369	886	41 943	42 829
25	Reisholz . . . . .	156 943	10 400	167 343	13 312	23 753	37 065
26	Neuß . . . . .	145 645	68 834	214 479	276 333	19 584	295 917
27	Düsseldorf . . . . .	205 889	146 997	352 886	127 297	55 665	182 962
28	Crefeld . . . . .	174 356	54 231	228 587	4 825	33 507	38 332
29	Uerdingen . . . . .	80 173	5 609	85 782	13 015	4 435	17 450
30	Rheinhausen . . . . .	29 940	226 451	256 391	10 366	36 837	47 203
31	Duisburg (einschl. Rhein-Herne-Kanal)	724 363	700 651	1 425 014	3 828 373	1 220 864	5 049 237
32	Homburg . . . . .	1 850	6 399	8 249	528 281	85 550	613 831
33	Alsum mit Schwelgern . . . . .	30 738	295 856	326 594	158 797	48 981	207 778
34	Walsum . . . . .	503	109 864	110 367	266 742	64 266	331 008
35	Orsoy . . . . .	360	93	453	46 484	923	47 407
36	Rheinberg . . . . .	—	103 886	103 886	2 236	—	2 236
37	Wesol . . . . .	67 921 <sup>1)</sup>	106 318	174 239	5 411	2 625	8 036
	Summe I . . . . .	11 794 893	2 700 373	14 495 266	6 789 668	3 647 383	10 437 051
II. Minderwichtige Hafenplätze,							
38	in Frankreich . . . . .	3 240	3 971	7 211			
39	„ Baden . . . . .	2 970	1 229	4 199			
40	„ Bayern . . . . .	—	—	—			
41	„ Hessen . . . . .	32 934	8 854	41 788			
42	„ Preußen . . . . .	374 738	—	374 738			
	Summe II . . . . .	427 936	—	427 936			
dazu	Summe I . . . . .	11 794 893	2 700 373	14 495 266	6 789 668	3 647 383	10 437 051
	Summe I. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen . . . . .		14 923 202	14 923 202	6 789 668	3 647 383	10 437 051

und deutschen Rheinhäfen						Bemerkungen
darunter Floßverkehr		Gesamt- hafenverkehr	Lfd. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
Häfen						
—	—	1 054 586	1	—	113 412	einschließlich Neckarverkehr.
—	—	282 208	2	—	654 756	
—	—	130 427	3	—	217 061	
—	—	958 987	4	—	274 864	
—	—	42 394	5	15 610	—	
21 621	24 055	4 804 216	6	—	1 083 067	
—	—	1 453 770	7	—	827 091	
—	—	293 628	8	—	329 018	
—	—	150 619	9	45 550	—	
—	—	31 775	10	—	37 459	
—	—	32 741	11	—	7 970	
—	—	1 112 400	12	—	307 330	
225 372	158 356	990 453	13	131 659	—	
—	—	31 008	14	1 259	—	
19 249	30 405	56 619	15	7 142	—	
—	—	63 383	16	—	39 242	
4 778	129	168 400	17	2 951	—	
—	—	338 665	18	—	91 647	
—	—	235 046	19	27 299	—	
—	—	79 424	20	—	127 098	
1 549	—	19 787	21	—	6 703	
—	—	1 220 012	22	—	127 943	
11 886	—	962 779	23	71 404	—	
—	—	86 198	24	—	472 229	
—	—	204 408	25	8 272	—	
1 366	—	510 396	26	—	24 118	
12 895	110	535 848	27	19 273	—	
5 742	—	266 919	28	758	—	
615	—	103 232	29	—	29 353	
—	—	303 594	30	—	176 548	
5 135	350	6 474 251	31	—	5 060 439	
—	—	622 080	32	—	666 484	
—	—	534 372	33	—	995 246	
1 213	—	441 375	34	—	454 154	
—	—	47 860	35	—	61 918	
—	—	106 122	36	—	40 832	
983	—	182 275	37	—	70 050	
312 404	213 405	24 932 317	I	331 177	12 296 032	
				11 964 855 t weniger		
Lösch- und Umschlagstellen						
—	—	7 211	38	7 031	—	
—	—	4 199	39	—	3 255	
—	—	—	40	—	353	
—	—	41 788	41	15 409	—	
—	—	374 738	42	—	155 378	
				II	22 440	158 986
				136 546 t weniger		
				dazu		
312 404	213 405	24 932 317	I	331 177	12 296 032	
312 404	213 405	25 360 253	1	353 617	12 455 018	
				12 101 401 t weniger		
einschließlich Rhein-Herne-Kanal.						
1) Außerdem an Vieh: 12 Stück.						

Lfde. Nr.	Namen der Häfen	2. Verkehr in den niederländischen und					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
		zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t	zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t
43	Nijmegen . . . . .	—	17 635	17 635	57	—	57
44	Tiel . . . . .	—	1 950	1 950	—	—	—
45	Zalt-Bommel . . . . .	—	—	—	—	—	—
46	Gorinchem . . . . .	—	2 509	2 509	—	—	—
47	Dordrecht . . . . .	—	160 255	160 255	—	—	—
48	Arnhem . . . . .	—	7 974	7 974	985	—	985
49	Wageningen . . . . .	—	1 236	1 236	—	—	—
50	-Wijk bij Duurstede . . . . .	—	1 133	1 133	—	—	—
51	Culemborg . . . . .	—	521	521	—	—	—
52	Vianen . . . . .	—	—	—	—	—	—
53	Vreeswijk . . . . .	—	109 201	109 201	—	—	—
54	Rotterdam . . . . .	—	1 469 474	1 469 474	2 056 964	—	2 056 964
55	Amsterdam . . . . .	—	370 870	370 870	77 929	—	77 929
56	Andere niederländische Häfen . . . . .	—	730 535	730 535	23 853	—	23 853
57	Belgische Häfen . . . . .	—	172 276	172 276	1 017 553	—	1 017 553
	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein	—	3 045 569	3 045 569	3 177 341	—	3 177 341
		3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
58	Bremen . . . . .	—	—	—	—	—	—
59	Hamburg . . . . .	—	—	—	—	—	—
60	Stettin . . . . .	—	—	—	—	—	—
61	Danzig . . . . .	—	—	—	—	—	—
62	Königsberg . . . . .	—	—	—	—	—	—
63	Andere deutsche Häfen . . . . .	—	—	—	—	—	—
64	Englische Häfen . . . . .	—	—	—	873	—	873
65	Russische und andere Häfen . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Summe 3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) . . . . .	—	—	—	873	—	873
dazu	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein	—	3 045 569	3 045 569	3 177 341	—	3 177 341
	Summe 4. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) . . . . .	—	3 045 569	3 045 569	3 178 214	—	3 178 214
dazu	Summe 1. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen . . . . .	14 923 202	—	14 923 202	6 789 668	3 647 383	10 437 051
	<b>1919 Gesamthafenverkehr . . . . .</b>	<b>17 968 771</b>	—	<b>17 968 771</b>	<b>9 967 882</b>	<b>3 647 383</b>	<b>13 615 265</b>
	1918 Gesamthafenverkehr . . . . .	24 945 350	—	24 945 350	12 383 249	5 210 016	17 593 265
	1919 { mehr . . . . .	—	—	—	—	—	—
	{ weniger . . . . .	6 976 579	—	6 976 579	2 415 367	1 562 633	3 978 000

## belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein

darunter Floßverkehr		Gesamt- hafenverkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t	t	t	t		
396	—	17 692	43	—	41 613	
—	—	1 950	44	—	488	
—	—	—	45	—	151	
303	—	2 509	46	—	8 762	
22 327	—	160 255	47	45 089	—	
1 757	—	8 959	48	—	1 450	
—	—	1 236	49	195	—	
—	—	1 133	50	—	1 682	
—	—	521	51	301	—	
—	—	—	52	—	310	
93 862	—	109 201	53	—	6 521	
4 659	—	3 526 438	54	2 491 024	—	
2 569	—	448 799	55	—	7 774	
47 605	—	754 388	56	—	337 658	
—	—	1 189 829	57	—	983 836	
173 478	—	6 222 910	2	2 536 609	1 390 245	
				1 146 364 t mehr		

## nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr)

darunter Floßverkehr						
—	—	—	58	—	—	
—	—	—	59	—	—	
—	—	—	60	—	—	
—	—	—	61	—	—	
—	—	—	62	—	—	
—	—	—	63	—	330	
—	—	873	64	873	—	
—	—	—	65	—	85	
—	—	873	3	873	415	
				458 t mehr		
173 478	—	6 222 910	dazu 2	1 146 364	—	
173 478	—	6 223 783	4	1 146 822	—	
				1 146 822 t mehr		
312 404	213 405	25 360 253	dazu 1	353 617	12 455 018	
485 882	213 405	31 584 036	1919	1 500 439	12 455 018	
328 700	182 636	42 538 615	1918	10 954 579 t weniger		
157 182	30 769	—	mehr			
—	—	10 954 579	weniger			

II<sup>b</sup>.

# Übersicht

des

**Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen  
und Seitenkanälen des Rheins**

im Jahr 1919.

Laufende Nummer	Namen der Nebenflüsse und Seitenkanäle sowie der Aufzeichnungsstellen	Durchfuhr		darunter Floßverkehr		Gesamt- Durch- gangs- Verkehr	Der Gesamt-Durchgangs- Verkehr beträgt gegen das Vorjahr	
		von	nach	von	nach		mehr	weniger
		dem Rhein her t	dem Rhein hin t	dem Rhein her t	dem Rhein hin t			
1	Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88, Straßburg)	3 546	9 406	—	—	12 952	3 534	—
2	Neckar (Mannheim) . . . . .	6 042	6 220	—	—	12 262	—	33 557
3	Frankenthaler Kanal (Frankenthal) . .	7 638	—	—	—	7 638	5 564	—
4	Main (Schleuse zu Kostheim) . . . . .	1 433 039	455 581 <sub>2</sub>	—	188 757 <sub>2</sub>	1 888 620 <sub>2</sub>	—	708 371 <sub>8</sub>
5	Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein) . .	21 274	18 405 <sub>7</sub>	—	—	39 681 <sub>7</sub>	16 397	—
6	Mosel (Fähre bei Güls) . . . . .	410	6 356	—	—	6 766	—	7 804
7	Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg- Ruhrort) . . . . .	339 509	4 781 968	—	—	5 121 477	—	1 970 190
8	Spoyn-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)	29 609	—	—	—	29 609	12 305	—
	<b>1919 Gesamt-Durchfuhr</b>	<b>1 841 067</b>	<b>5 277 937</b>	<b>—</b>	<b>188 757</b>	<b>7 119 004</b>	<b>37 800</b>	<b>2 719 923</b>
	1918 Gesamt-Durchfuhr .	2 585 919	7 070 917	766	145 874	9 801 127	2 682 123 t weniger	
	1919 { mehr . . . . .	—	—	—	42 883	—		
	{ weniger . . . . .	744 852	1 792 980	766	—	2 682 123		

III<sup>a</sup>.**Übersicht**

der

**Zufuhr in Schiffen und Flößen in den französischen  
und 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 und Cöln-Mülheim a. Rh.<sup>1)</sup>, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy<sup>2)</sup>, Rheinberg und Wesel

**im Jahr 1919.**

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

<sup>2)</sup> Im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr unter den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen.

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Zufuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen											
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	4	—	1 814	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	223	—	—	—	—	—	600	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	5 812	—	—	—	27 147	—	1290	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . .	47 191	—	3 658	—	16 060	—	30 268	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	—	—	65	—	—	—	980	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . .	881	—	809	—	1 693	—	23	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . .	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	128	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	1 028	—	709	—	—	—	17 070	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißisen . . .	363	—	15	—	—	—	297	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	—	—	—	—	—	—	121	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . .	45	—	1 019	—	—	—	3 122	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . .	148	—	141	—	—	—	1 082	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	15	—	—	—	4 520	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	161	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	720	—	—	—	5 259	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	11	—	2	—	—	—	168	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . .	2	—	20	—	—	—	320	—	—	—
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	503	—	152	—	—	—	17	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	8	—	13	—	—	—	44	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	335	—	—	—	—	—	4	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	3 348	—	459	—	—	—	488	380	5695	21 399
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	1 107	—	11	—	—	—	153	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	45	—	81	2416	—	—	2	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	452	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schalthiere . . . . .	1 152	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . .	348	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons. . .	321	—	—	—	—	—	400	—	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	118 950	—	5 642	—	—	—	3 118	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	849	—	—	—
28 c	Hafer . . . . .	50 427	—	6 517	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	27 728	—	110	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch. . . .	—	—	—	—	—	—	108	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	13 488	—	166	—	—	—	33	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	2 994	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . .	3 122	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	2 418	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d	unbearb., oder in/hart	70	—	—	—	—	—	128	—	80	—
31 d	Querricht. bearb. /weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e	in Länger. gesägt, /hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e	in Länger. gesägt, /weich	4 115	—	2 055	—	—	—	57	419	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . .	—	—	—	—	—	—	2 616	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	1 027	—	750	—	—	—	1 348	—	—	—
33	Hopfen . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	732	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		279 740	—	31 207	2416	17 753	—	100 670	799	9483	21 399

6 Mannheim		7 Ludwigshafen		8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer		
Zufuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal		Berg	Tal
	Rhein		Neckar		Rhein		Neckar					
2 909	2 195	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
501	—	—	—	907	—	—	—	—	—	—	—	3
587	18	—	—	1 577	14	—	—	—	—	—	—	4
235 496	—	—	—	11 084	—	—	—	—	—	—	—	5
87 507	—	—	—	323 385	—	—	—	11 383	—	—	—	6 a
3 551	128	—	—	14 136	—	—	—	—	—	—	—	6 b
47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 a
2 099	102	65	—	5 063	31	—	—	—	—	2	—	7 b
233	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
2 819	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 f
43 842	10	—	—	9 976	—	—	—	—	—	—	—	11 a
2 854	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 b
209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 c
19 098	13	—	—	314	—	—	—	—	—	—	—	12 a
2 877	—	—	—	365	—	—	—	—	—	—	—	12 b
9 848	—	—	—	179	197	—	—	—	—	—	—	13
703	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	14
4 836	—	—	—	158	—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
344	21	—	—	107	—	—	—	—	—	—	—	17
1 975	—	—	—	617	—	—	—	—	—	—	—	18
1 189	—	—	—	18	1	—	—	—	—	—	—	18 a
1 450	17	—	—	235	1	—	—	—	—	—	—	18 b
526	—	—	—	63	—	—	—	—	—	—	—	19 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 b
40 994	2 991	—	—	5 937	45 012	—	—	—	—	—	—	20
852	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	21 a
82	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	21 b
2 300	—	—	—	7 846	—	—	—	—	—	—	—	21 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>1</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>2</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 f
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
164	174	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
17 144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 a
94 749	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 a <sub>1</sub>
37 701	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 a <sub>2</sub>
17 962	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 b
4 916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 c
21 328	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 d
44 027	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 e
550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 f
17 476	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 h
40	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 i
1 455	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
340	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
15	190	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d <sub>1</sub>
2 509	324	21 619	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d <sub>2</sub>
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e <sub>1</sub>
52	20	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e <sub>2</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f
3 923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 g
94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 h
13 313	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
180	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
748 242	6 329	21 746	500 667	45 735	—	156 783	4103	26 660	120	1810	8266	

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 französischen und deutschen Rheinhäfen										
	Übertrag	279 740	—	31 207	2 416	17 753	—	100 670	799	9 483	21 399
37	Kartoffeln . . . . .	14 837	—	807	—	—	—	812	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	14 338	—	—	—	—	—	5 712	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Anderer Müllereierzeugnisse	365	—	—	—	—	—	197*	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	309	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	6 686	—	85	—	—	—	190	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	3 705	—	1 549	—	—	—	3 029	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	648	—	398	22	—	—	252	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	6 728	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	2	—	353	—	—	—	45	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	489	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	1 291	—	6 628	1205
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	509	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	511 041	—	169 592	—	81 705	—	447 328	—	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	3 502	—	4 072	—	—	—	181	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	24 539	—	13 154	—	21 734	—	134 475	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	25	7	6	—	—	—	1	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	587	—	1 591	—	—	—	3 005	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	624	—	—	—	2 001	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	13 913	—	—	—	—	—	152	—	—	—
66	Wolle . . . . .	7	—	—	—	—	—	1	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	304	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	3 178	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	878	—	2	2	—	—	11	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	45	—	10	—	—	—	51	1	—	—
70 b	Farben . . . . .	3 043	—	—	—	—	—	77	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	15	—	—	—	—	—	6	1	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	2 051	—	18	—	—	—	2 820	—	—	—
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>891 262</b>	<b>7</b>	<b>223 469</b>	<b>2 440</b>	<b>121 192</b>	<b>—</b>	<b>702 632</b>	<b>801</b>	<b>16 111</b>	<b>22 604</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

6 Mannheim			7 Ludwigshafen			8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Rhein		Neckar	Rhein	Neckar								
748 242	6 329	21 746	500 667	45 735	—	156 783	4 103	26 660	120	1810	8266	
25 762	—	—	16 754	—	—	—	—	694	—	—	—	37
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	39
159	—	—	11	—	—	3	9	—	—	—	—	40
19 852	63	—	21 190	—	—	2 530	—	—	—	—	—	41 a
3 583	—	—	48	—	—	418	—	—	—	—	—	41 b
20	530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
3 328	—	40	1 659	—	—	47	—	—	—	—	—	41 d
12	—	—	68	18	—	1	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
95	—	—	50	—	—	13	—	—	—	—	—	42 c
2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	42 d
6 922	54	—	2 683	112	—	426	42	7	1	1	1	43
7 331	—	—	1 218	—	—	—	—	—	—	—	—	44
2 193	50	—	80	3	—	156	123	20	—	1	4	45
7 798	1	—	14 877	—	—	5	2	—	1	—	2	46 a
3 568	336	—	1 202	—	—	—	—	—	—	—	1	46 b
1 652	10	—	972	35	—	177	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	48
97	—	—	85	—	—	3 866	2 955	6 463	4 932	—	1	49
—	—	—	5	—	—	7	1	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	51
151	—	109 331	—	430	—	—	—	—	—	—	—	52 a
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
14	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	54
1 585	—	—	1 934	—	—	34	72	—	2	1	—	55
55	—	—	183	—	—	15	17	—	—	1	—	56
192	11	—	482	10	—	7	4	—	—	—	1	57
—	—	—	1	—	—	—	252	—	—	—	—	58
2 074	9 465	221	1 320	17 539	—	—	2 133	—	—	3	—	59 a
—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 b
355	—	5 967	221	1127	—	—	874	1	—	—	1	59 c
2 556 656	—	—	414 389	—	—	48 756	—	78 731	30	—	—	60 a
5 492	—	—	2 705	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
535 999	—	—	78 917	—	—	23 155	—	29 951	—	—	—	60 c
642	20	—	2 109	—	—	46	25	—	—	—	—	61
44 184	111	—	201	145	—	136	11	—	—	—	2	62
125	1	—	4	—	—	9	13	—	—	1	3	63
36 913	—	—	—	—	—	313	—	434	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
1 730	2	—	10 210	102	—	84	2	5	20	19	5	65
82	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	66
80	—	—	91	—	—	6	—	—	—	1	—	67
27 259	—	—	40 752	—	—	—	—	—	—	—	—	68 a
301	—	—	2 461	—	—	58	95	—	—	16	12	68 b
9	1	—	3	—	—	372	235	2	1	16	5	69
466	26	—	212	1	—	27	16	6	2	127	8	70 a
1 843	3	—	176	24	—	57	2	—	—	1	—	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85	35	60	33	1	—	23	37	2	—	5	4	70 c
—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
4 076	319	240	2 299	207	—	259	31	1	6	35	2	70 e
4 050 994	17 373	137 805	1120 329	63 932	1557	237 795	11 054	142 977	5115	2039	8318	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	21 619	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	21 621	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	11		12		13		14		15		16	
		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Budenheim	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	11	—	25	7	—	—	—	—	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	48	32	41	—	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. . .	—	—	316	—	63	63	5	—	—	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	506	—	15 889	—	5 210	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	3934	—	147 818	—	64 425	1	2867	—	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	—	—	197	—	143	2	—	1	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . .	—	—	18	—	795	317	84	56	—	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	209	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	26	—	—	7	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	3	45	—	—	—	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	4 981	40	154	210	9	9	—	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	1 460	—	32	11	1	10	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	15	5	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	218	—	4	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	13	—	45	238	7	5	—	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	317	—	24	20	7	2	—	—	—	—
18	Eisen- und Stahldraht. . . . .	—	—	34	—	73	27	6	2	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	133	—	319	386	25	47	—	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	219	—	116	96	3	1	—	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	157	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	—	—	—	—	54 314	1 204	1900	8703	1518	3 614	—	—
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	—	—	—	—	19	54	—	1	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	210	—	—	2	11	—	2	—	—	—	—
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>1</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	2 910	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	317	—	1	1	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	2	20	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schalthiere . . . . .	—	—	—	—	565	36	16	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	40	1	—	2	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	3 265	—	3 532	2	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	2	—	52	11	—	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	301	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	36 747	37	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	85	—	15 933	120	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	1 551	—	1 609	105	—	3	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	148	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	1 777	—	323	54	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	99	—	15	—	—	—	—	—	—	2904
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	82	21	16	6	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	—	—	52	—	469	144	2	78	—	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d	unbearb., oder in/hart	—	—	—	—	—	3 199	—	—	—	—	1 155	—
31 d <sub>1</sub>	Querricht. bearb.   weich	—	—	—	220	41	222 002	1	1	—	—	18 094	—
31 e	in Längsr. gesägt,   hart	—	—	104	—	—	102	—	—	—	—	—	—
31 e <sub>1</sub>	gespalten usw.   weich	—	—	—	50	1	3 122	3	103	—	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . .	—	—	—	—	1	70	2	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	202	—	399	—	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	21	5	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee. . . . .	—	—	15	—	2 630	98	8	3	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		4440	210	179 093	310	192 132	232 064	5003	9045	1518	22 863	2904	—

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														
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	1
—	75	—	8	—	33	—	—	1	—	—	—	731	107	2
—	—	—	—	1	—	—	—	21	200	—	—	163	372	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	2 186	2 021	4
1	—	408	—	—	—	—	—	246	103	—	—	619	92	5
6 358	—	509	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
37 393	—	32 242	—	17 116	—	—	—	2 248	—	—	—	—	1 775	6 b
700	10	—	6	1 985	150	—	—	1	—	—	300	3 531	11 978	7 a
—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
199	14	—	21	122	23	—	—	108	108	—	—	3 238	1 468	8
1	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	16	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	10 e
3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	10 f
—	—	—	9	1	1	—	—	1	—	—	—	2 889	102	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 317	—	11 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	13	11 c
10	18	1	5	6	7	—	—	35	4	38	—	3 903	149	12 a
—	6	—	1	6	1	—	—	4	—	—	—	504	39	12 b
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	587	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172	—	15
6	13	1	2	24	48	—	—	10	7	—	—	734	319	16
1	15	—	1	3	3	—	—	18	—	—	—	96	25	17
—	3	1	—	1	6	—	—	2	—	—	—	253	80	18
80	58	27	13	71	28	—	—	95	91	—	—	3 066	713	19 a
—	—	1	—	6	1	—	—	5	2	—	—	3 021	212	19 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	—	20
—	5 969	—	64 748	—	14 575	—	—	—	—	6235	360	—	4 256	21 a
—	—	—	—	—	1	—	—	403	33	—	—	62	3 526	21 b
4	7	1	—	5	3	—	—	4	8	—	—	70	237	21 c
—	—	—	—	4	—	—	—	245	4	—	—	10	610	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>1</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	22 a <sub>2</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 473	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	205	4	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	22 e
—	—	12 825	—	—	6	—	—	—	22	—	—	1 432	102	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	245	—	23
19	6	64	—	300	—	—	—	761	—	—	—	1 587	171	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	686	37	25
481	—	—	—	871	—	—	—	—	—	—	—	12 919	19	26
—	1	—	—	5	1	—	—	—	2	—	—	608	42	27
100	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	6 481	—	28 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 384	—	28 b
—	—	—	—	1 119	5	—	—	2	—	—	—	39 661	11	28 c
350	468	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 124	—	28 d
95	5	—	—	—	7	—	—	103	11	—	—	6 360	89	28 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 778	—	28 f
315	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2 836	63	28 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	304	—	28 h
—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	3	28 i
3	2	605	5	98	28	—	—	8	15	—	—	9	19	29
97	59	1	1	113	15	—	—	167	34	—	—	1 329	292	30
—	381	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	31 b
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	750	31 c
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	89	31 d <sub>1</sub>
—	4 767	—	—	657	145	—	—	1549	—	—	—	18	12 176	31 d <sub>2</sub>
1	11	—	—	—	363	—	—	—	—	—	—	53	2 602	31 e <sub>1</sub>
—	18	—	—	1	6 037	—	—	3885	—	—	—	357	27 093	31 e <sub>2</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	31 f
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	186	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	31 h
—	—	203	254	—	2	—	—	—	—	—	—	3 876	1 915	32
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	29	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	177	3	34
290	1	—	—	492	7	—	—	366	6	—	—	16 884	10	35
—	—	—	—	—	—	—	59 882	—	5	—	—	—	1	36
46 528	11 936	46 890	65 074	23 027	21 515	—	60 127	4616	6091	6273	1274	145 185	73 886	

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	4 440	210	179 093	310	192 132	232 064	5 003	9 045	1518	22 863	2904	—
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	1 005	—	14 981	3	1	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	263	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	5 834	—	21 344	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	276	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	815	—	379	1	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	347	20	5	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	4	17	6	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	1 342	—	4 370	139	74	19	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	—	299	685	77	129	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	100	—	5 511	122	4	1	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	27	6	25	19	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	435	—	506	288	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	37	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	13	2	—	4	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	2	1	566	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	29	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	1	1	11	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	28	652	—	65	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig . .	—	—	8	—	1 502	60	55	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	254	—	314	43	15	8	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . . .	—	—	850	445	—	2 041	—	270	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	—	—	10	34	—	—	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	13 096	—	772 637	—	191 868	627	5 184	—	1349	—	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	2 735	—	425	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	470	—	103 257	1018	14 314	—	3 491	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	6	—	514	23	28	—	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	2 822	—	906	25	4	—	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	—	—	—	—	22	115	1	9	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	—	2 534	—	381	—	—	—	294	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	150	88	17 037	643	104	55	—	—	—	—
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	4	9	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	25	—	2	30	—	1	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	1 403	—	445	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	1 391	—	1 970	6	132	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	—	—	36	—	126	186	3	15	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht . . .	—	—	—	—	380	591	36	3	—	—	—	—
70 b	Farben . . . . .	—	—	30	—	295	85	44	9	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	247	99	129	159	28	25	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	1 039	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	1 337	—	5 642	1 034	149	104	—	—	—	—
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>18 006</b>	<b>210</b>	<b>1 078 622</b>	<b>2 223</b>	<b>4 773 317</b>	<b>2 398 808</b>	<b>14 471</b>	<b>10 360</b>	<b>3 161</b>	<b>22 863</b>	<b>2 904</b>	<b>—</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>												
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	3 199	—	—	—	1 155	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	222 002	—	—	—	18 094	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	171	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>225 372</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>19 249</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>												
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
46 528	11 936	46 890	65 074	23 027	21 515	—	60 127	4 616	6091	6 273	1274	145 185	73 886	
—	1	—	—	1	—	—	—	4	—	—	—	61 150	824	37
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	377	—	38
—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	39
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	114	238	40
1	—	—	—	1 702	—	—	—	—	1	—	—	11 155	2 718	41 a
—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	247	175	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	672	—	41 c
2	27	—	10	202	555	—	—	113	42	—	—	2 745	4 505	41 d
1	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	1 452	114	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163	—	42 b
3	5	—	1	9	16	—	—	74	99	—	—	5 234	307	42 c
1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	339	11	42 d
573	13	1	1	1 634	42	—	—	161	50	—	—	20 156	288	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	44
26	92	4	25	343	625	—	—	123	651	—	—	413	5 273	45
2 756	—	1	5	34	5	—	—	37	24	—	—	6 649	1	46 a
—	—	1	—	—	9	—	—	14	7	—	—	235	15	46 b
16	5	—	—	1 744	—	—	—	11	10	—	—	3 678	66	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	6	—	—	—	3	—	—	1	5	—	—	1 211	98	49
—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—	50
—	2	—	—	1	2	—	—	4	5	—	—	4 675	20 051	51 a
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51 b
—	—	—	—	—	15	—	—	—	3	—	—	—	33	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
1	14	—	51	101	510	—	—	—	11	—	—	997	205	53
129	21	—	9	443	258	—	—	32	12	—	—	2 279	34	54
—	—	2	—	69	3	—	—	4	9	—	—	2 316	40	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
4	2	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	57
461	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	1 567	—	—	—	7	2 022	59 a
4	2	—	—	—	—	—	—	—	236	—	—	55	1 475	59 b
41 073	—	60 012	—	140 087	—	4138	—	1 422	—	26 096	600	148 514	1 252	59 c
7 142	—	—	—	2 787	—	—	—	—	—	—	890	—	—	60 a
260	36	2	1	4 711	—	—	—	675	—	1 163	—	12 827	—	60 b
17	—	3	3	270	12	—	—	84	3	—	—	6 304	214	60 c
1	5	1	1	297	—	—	—	29	1	—	—	1 368	153	61
—	—	—	—	8	8	—	—	3	8	—	—	20	66	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
2 271	766	3	76	1 084	1 294	—	—	159	1024	—	—	8 995	5 723	64 b
—	—	—	1	2	2	—	—	—	—	—	—	213	5	65
58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	12	66
622	4	1	—	4 474	33	—	—	—	—	—	—	31 066	1 290	67
5	4	1	3	513	445	—	—	721	—	—	—	2 759	18	68 a
183	174	648	84	147	61	—	—	88	54	—	—	1 736	77	68 b
6	4	5	1	4	13	—	—	31	8	—	—	431	269	69
—	—	—	—	—	—	—	—	9	15	—	—	503	337	70 a
8	38	5	2	593	73	—	—	—	—	—	—	—	—	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	29	35	—	—	750	270	70 c
691	202	4	12	4 359	302	—	—	—	1	—	—	33 467	—	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	134	51	—	—	80 099	2 138	70 e
102 843	13 378	107 586	65 360	188 649	25 805	4138	60 127	10 166	8460	33 532	2764	600 865	124 203	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	4 767	—	—	—	—	—	—	—	1549	—	—	—	11 793	—
—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	4 778	—	—	—	—	—	—	—	1549	—	—	—	11 886	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	260	—	67	5	12	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	912	47	33	55
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	—	—	—	—	—	35	367	44	349	244
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	4 073	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	1 291	—	—	—	—	—	4 496
7 a	Zement . . . . .	—	622	—	—	—	2 775	—	2 921	—	13 209
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . .	32	689	54	154	293	30	333	811	62	226
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	26	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	934	4
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	61	41	1 435	318	156	2
11 b	Luppen von Schweißseisen .	—	—	—	—	—	—	12	382	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . .	—	—	—	—	3 429	—	821	787	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . .	—	—	—	—	1 182	—	14	329	920	1
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	2 217	176	2	29
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	3	—	—	—	97	1	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	7	7	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	2	84	5	—	331	735	15	23
17	Eiserne Röhren u. Säulen . .	—	—	—	—	—	—	51	969	—	1
18	Eisen- und Stahldraht. . . . .	—	—	—	—	—	—	90	2	2	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	—	—	62	—	740	10	136	591	179	255
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	1	—	303	—	87	90	1	4
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	304	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . .	—	—	98 967	—	—	—	4 315	38 887	—	583
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	27	—	—	300	933	73	6	1 907
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	—	—	—	—	—	—	3	21	—	18
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	9	—	7 080
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	3 024	1 502	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	920	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	319	—	—	6	—	19	28
24	Fische und Schalthiere . . . .	—	—	—	—	119	—	1	199	373	68
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . .	—	—	—	—	295	—	5	10	11	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	1 902	—	1 960	2	1 708	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	18	—	27	23	196	17
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	5 275	—	4844	—	7 284	—	7 691	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	3146	—	4 335	—	5 366	—
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	188	—	—	—	11 624	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	1 500	990	136	—	—	200	5 861	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	1029	—	2 896	178	2 764	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	1 500	—	9 936	204	285	2	2 634	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	—	25	—	4	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	6	10	3	1
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . .	—	—	—	—	137	—	43	40	134	18
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d <sub>1</sub>	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart	—	—	—	—	—	—	52	137	—	300
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb.   weich	—	186	—	48	377	6 822	—	22 385	526	7 283
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt,   hart	—	—	—	—	—	—	1	287	—	—
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.   weich	—	98	—	66	308	7 758	697	36 656	—	12 151
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . .	—	—	—	367	—	—	612	1	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	2 159	—	463	2 385	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	166	—	—	5	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	2 237	—	356	30	1 378	—
36	Kalk, gebrannter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	21	—	2
zu übertragen		3 056	3 097	107 392	7 392	33 270	17 975	31 587	109 832	44 083	48 005

29 Verdingen		30 Rheinhausen		31 Duisburg		vom Rhein- Herne- Kanal		32 Homburg		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	Berg	Tal	
Rhein														
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
40	—	—	—	502	7	—	—	—	—	—	—	—	—	2
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
47	3	—	—	914	1 489	10	—	—	—	—	—	—	—	4
275	4	—	—	—	8 629	256	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	2 127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	9 478	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
—	155	—	—	301	2 665	—	—	—	—	—	362	—	—	7 a
—	—	—	—	—	285	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
19	50	—	—	372	562	10	—	—	—	—	—	—	—	8
—	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	68	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	840	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	—	2 726	10 077	—	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	784	1 225	—	—	—	—	—	—	—	—	10 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 f
46	3	—	—	51	11 727	4 416	—	—	—	—	—	—	—	11 a
—	14	—	—	—	90	—	—	—	—	851	486	—	—	11 b
—	—	—	600	1 709	16 490	3 367	—	—	—	706	3 179	—	—	11 c
14	31	—	—	198	2 381	40	—	—	—	—	—	—	—	12 a
1	—	—	—	286	130	1 337	—	—	—	—	—	—	—	12 b
—	—	—	—	295	300	—	10	—	—	49	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	102	—	—	—	—	—	—	—	148	15
10	6	—	—	160	550	55	—	—	—	—	—	—	—	16
1	17	—	—	67	—	1	70	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	59	53	508	20	—	—	—	—	—	—	18
36	70	—	—	696	722	36	—	—	—	—	—	—	—	19 a
13	3	—	—	1 438	40	2	—	—	—	—	—	—	—	19 b
—	—	24 256	144 007	9 738	19 768	153 517	—	—	—	12 375	153 388	—	56 794	20
—	—	—	2 648	5 432	330 498	1 520	—	—	—	12 462	13 115	—	—	21 a
—	—	—	—	770	36 712	—	—	—	—	—	4 550	—	—	21 b
—	—	—	—	300	26	—	—	—	—	—	—	—	—	21 c
—	2	—	—	—	2 579	635	—	—	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	390	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	2 559	1 026	54 777	1 337	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	33 148	—	694	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 618	34 853	—	18 291	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 805	—	—	22 d
149	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	—	17 898	22 929	22 153	1 130	—	—	—	1 028	6 201	—	11 550	22 f
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
871	140	—	—	236	67	—	—	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
1816	—	—	2	25 300	853	1 308	—	—	—	186	—	—	—	26
66	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	13 118	—	13 768	—	—	—	—	—	—	—	28 a
—	—	—	—	6 911	495	5 937	—	—	—	—	—	—	—	28 b
—	—	—	—	1 932	11	—	—	—	—	—	—	—	—	28 c
161	2 175	—	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	28 d
1505	—	—	—	41 170	1 202	248	—	—	—	—	—	—	—	28 e
185	—	—	—	5 013	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 f
—	—	—	—	478	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
4807	700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 h
153	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 i
1	9	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
14	26	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	146	—	—	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	4 849	—	1 569	—	—	—	17 576	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	—	—	—	—	5 999	840	—	—	—	—	—	—	—	31 d
—	615	—	—	—	5 373	1 155	181	—	—	—	—	—	1 213	31 d
—	—	—	—	—	641	808	—	—	—	—	—	—	—	31 e
—	196	—	—	—	51 502	12 699	—	—	—	—	—	—	330	31 e
—	—	—	—	41	1	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 h
—	—	—	—	765	1 306	18 214	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	33
16	—	—	—	1 109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
1091	18	—	—	501	12	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	25 584	—	6 709	—	—	—	—	438	57 431	503	21 536	36
11 344	4 244	24 256	226 446	147 170	606 940	233 299	1 850	—	—	30 713	292 946	503	109 862	

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen										
	Übertrag	3 056	3 097	107 392	7 392	33 270	17 975	31 587	109 832	44 083	48 005
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	1 056	—	3 845	7	8 600	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	435	500	3	472	—	13
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	3 895	—	14 742	1	6 658	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	142	—	523	—	53	1
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	624	—	740	4 007	886	25
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	405	8	249	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	1 075	254	3 233	129	4	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	13	406	106	28 968	18	4 514	494	4293	117
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	197	1 098	—	—	—	2	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	129	20	105	85	3 005	263	739
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	19 324	—	6 761	—	8 605	276	362	32
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	73	—	—	—	7	23	—	1
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	540	—	1 330	11	391	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	670	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	204	—	—	2	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	14 781	610	1188	—	40 203	310	2 010	—	1
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	1 049	—	—	1	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	11	—	6
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	300	217	99	—	—	20	3 260	—	1637
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	98	—	32	61	693	1
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	1 836	—	10	158	392	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	136	18	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	—	364	—	1 253	—	—	373	—	1
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	4 189	—	5 083	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	249	—	—	4 500	—	11 158	—	2 470
60 a	Steinkohlen . . . . .	22 096	—	22 317	—	55 269	—	110 862	780	90 585	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	4 876	—	4 376	—	13 536	—	7 299	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	—	1 196	—	16	17	778	4
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	209	—	18	156	274	1
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	—	—	—	—	—	—	5	41	—	474
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	—	—	—	—	—	926	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	50	33	89	2 413	4 540	368
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	5	—	23	3	7	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	6	154	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	687	—	2 151	66	1 231	—
69	Stückgüter (Sammelgüter). . . .	—	—	—	—	—	—	380	104	9	3
70 a	Umschließungen, gebraucht . . .	—	—	179	89	—	—	105	287	31	18
70 b	Farben . . . . .	—	26	—	—	—	—	49	134	37	44
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	2	88	880	8	56	373	3	18
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	1 096	—	464	238	250	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	737	7	1 904	—	7 066	1 146	2 384	252
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>25 152</b>	<b>18 217</b>	<b>156 943</b>	<b>10 400</b>	<b>145 645</b>	<b>68 834</b>	<b>205 889</b>	<b>146 997</b>	<b>174 356</b>	<b>54 231</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	1 366	—	12 895	—	5 742
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 366</b>	<b>—</b>	<b>12 895</b>	<b>—</b>	<b>5 742</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29		30		31		vom Rhein-Herne-Kanal	32		33		34		Nummer		
Uerdingen		Rheinhausen		Duisburg			Homburg		Alsum mit Schwelgern		Walsum				
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen															
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal			
11 344	4244	24 256	226 446	Rhein		147 170	606 940	233 299	1850	—	30 713	292 946	503	109 862	
810	—	—	—	26 424	—	—	—	885	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	482	1 453	—	—	—	—	—	40
166	—	—	—	9 706	—	—	—	1 936	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	2 023	—	—	—	1 227	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	41 c
234	138	—	—	16 771	8 108	1 047	—	—	—	—	—	—	—	—	41 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	1	—	—	5 219	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 c
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 d
3343	202	—	—	8 094	226	196	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	919	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
24	121	—	—	58	2 447	961	—	—	—	—	—	—	—	—	45
144	—	—	5	—	822	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 a
—	3	—	—	10	118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 b
12	—	—	—	2 886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	22	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	5	—	—	20	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	1	—	—	2 197	44 272	52 110	—	—	—	—	—	—	—	—	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	399	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 494	—	—	—	54
3	2	—	—	—	—	235	—	—	—	—	—	—	—	—	55
140	11	—	—	70	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	56
204	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 c
—	—	5 684	—	350	20 727	60	—	6399	—	—	—	—	—	—	60 a
—	—	—	—	16 134	—	142 195	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 c
407	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
78	67	—	—	203	356	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
—	7	—	—	13	301	18	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	2 223	—	4 897	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
55	128	—	—	428	306	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
25	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	67
61 258	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 a
1239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 b
14	30	—	—	2 317	181	1 294	—	—	—	—	—	—	—	—	69
37	111	—	—	132	1 768	8	—	—	—	—	—	—	—	—	70 a
5	47	—	—	51	49	3	—	—	—	25	—	—	—	—	70 b
—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
2	17	—	—	31	367	—	—	—	—	—	177	—	—	—	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 e
628	47	—	—	8 176	4 602	663	—	—	—	—	—	—	—	—	
80 173	5609	29 940	226 451	251 640	700 651	472 723	1850	6399	30 738	295 856	503	109 864			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	615	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	5 128	—	—	—	—	—	—	—	—	1 213
—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	615	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 213
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Zufuhr in den französischen und deutschen Rheinhäfen (Spalte 1-37)		
		Zufuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	1	14	1	15
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	2	6 393	2 323	8 716
3	Bier . . . . .	—	7	—	—	—	—	3	193	711	904
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	4	5 604	3 652	9 256
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. . .	—	—	—	—	—	151	5	6 708	9 409	16 117
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	6 a	331 629	4 073	335 702
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	525	—	—	6 b	878 108	17 566	895 674
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	200	—	320	7 a	25 987	35 806	61 793
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7 b	47	289	336
8	Chemikalien und Drogen . . .	—	—	—	—	1	83	8	17 933	5 066	23 029
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	1	—	—	—	—	—	9	413	61	474
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 a	239	90	329
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	10 b	87	—	87
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	10 c	4	843	847
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . .	—	—	—	—	—	—	10 d	10 108	2 726	12 834
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 e	4 543	1 245	5 788
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	1 065	—	—	10 f	131	1 069	1 200
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	7	11 a	82 003	12 227	94 230
11 b	Luppen von Schweißeseisen .	—	—	—	—	—	1	11 b	16 709	973	17 682
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	—	—	—	—	—	—	11 c	10 374	21 114	31 488
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	2	—	—	—	19	12 a	35 106	3 224	38 330
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	13	—	—	—	—	7	12 b	11 093	415	11 508
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	—	13	15 691	503	16 194
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	925	—	925
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	15	11 381	257	11 638
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	3	34	—	—	—	150	16	2 149	2 287	4 436
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	38	17	3 597	1 098	4 695
18	Eisen- und Stahlraht. . . . .	—	1	—	—	—	1	18	3 012	177	3 189
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	1	7	—	—	3	24	19 a	7 548	3 096	10 644
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	19 b	6 144	449	6 593
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	20	200 244	374 114	574 358
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	—	—	—	—	63 968	91 537	21 a	382 559	658 734	1 041 293
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	—	21 b	4 349	47 106	51 455
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	—	—	—	—	—	—	21 c	640	2 798	3 438
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	1	21 d	10 801	11 372	22 173
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>1</sub>	—	1	1
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>2</sub>	390	5	395
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . .	—	—	—	—	—	—	22 b	3 836	57 336	61 172
22 c	Manganerze, Braunstein. . . .	—	—	—	—	—	—	22 c	7 621	86 991	94 612
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 d	11 039	3 307	14 346
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 e	2 052	—	2 052
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	22 f	39 663	57 933	97 596
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	282	368	650
24	Fische und Schalthiere . . . .	—	—	—	—	—	—	24	6 466	687	7 153
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg. . . .	—	—	—	—	—	—	25	1 881	234	2 115
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	255	—	26	75 318	879	76 197
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	27	995	99	1 094
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 a	321 062	754	321 816
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 b	74 864	1 802	76 666
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 c	205 604	64	205 668
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 d	86 285	5 628	91 913
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	1 048	—	28 e	86 022	1 932	87 954
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 f	69 366	—	69 366
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 g	10 511	118	10 629
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	495	—	28 h	40 582	909	41 491
28 i	Andere Sämereien . . . . .	3	—	—	—	—	—	28 i	239	10	249
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	29	897	120	1 017
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	—	—	—	—	7	—	30	11 671	791	12 462
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	31 a	2 468	535	3 003
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 b	1 569	22 503	24 072
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 c	340	811	1 151
31 d <sub>1</sub>	(unbearb., oder in hart	—	—	—	—	—	10	31 d <sub>1</sub>	1 570	11 081	12 651
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb. weich	—	—	—	—	—	976	31 d <sub>2</sub>	5 491	325 850	331 341
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt, hart	—	—	—	—	—	—	31 e <sub>1</sub>	979	4 006	4 985
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.  weich	—	—	—	—	—	23	31 e <sub>2</sub>	20 346	149 529	169 875
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 f	43	11	54
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . .	—	—	—	—	—	—	31 g	7 156	626	7 782
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	4	—	—	—	—	31 h	97	4	101
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	32	44 144	5 862	50 006
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	33	204	90	294
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	34	1 650	8	1 658
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	1	3	35	28 832	286	29 118
36	Kalk, gebrannter. . . . .	—	—	—	30 129	—	—	36	945	201 304	202 249
zu übertragen		21	55	—	31 919	65 778	93 357		3 264 946	2 167 378	5 432 324

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Zufuhr in den französischen und deutschen Rheinhäfen (Spalte 1—37)		
		Zufuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
	Übertrag	21	55	—	31 919	65 778	93 357		3 264 946	2 167 378	5 432 324
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	37	178 428	835	179 263
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	38	386	265	651
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	39	32	13	45
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	10	40	2 179	1 732	3 911
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 a	140 761	2 783	143 544
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 b	8 540	182	8 722
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 c	693	588	1 281
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	2 003	—	41 d	32 157	17 458	49 615
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 a	2 870	160	3 030
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 b	163	—	163
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	—	—	42 c	15 021	831	15 852
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 d	365	12	377
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	1	—	—	61	28	43	95 186	1 967	97 153
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	44	18 148	1 400	19 548
45	Papier und Pappe . . . . .	—	4	—	—	1	182	45	6 445	14 414	20 859
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	1	—	—	—	10	46 a	79 696	1 310	81 006
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	46 b	5 166	538	5 704
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	22	—	47	14 372	425	14 797
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	1	7	8
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	49	10 415	8 617	19 032
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	50	1 371	328	1 699
51	Salpetersäure, Salzsäure . . .	—	—	—	—	—	—	51	6	6	12
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	71 967	—	—	52 a	60 060	304 812	364 872
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	52 b	8	1 067	1 075
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	6	53	21	106	127
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	54	2	1 918	1 920
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	1	55	5 321	7 116	12 437
56	Weingeist, Branntw., Essig . .	—	2	—	—	—	3	56	5 813	497	6 310
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	9	—	—	—	—	—	57	6 595	288	6 883
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	58	143	275	418
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	—	—	—	—	—	59 a	14 250	36 324	50 574
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	320	59 b	1 574	18 317	19 891
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	—	—	—	1 414	59 c	1 814	56 984	58 798
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	10 104	60 a	6 178 816	13 683	6 192 499
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	60 b	21 899	—	21 899
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	—	3	60 c	1 043 412	1 021	1 044 433
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	269	25	—	—	—	2	61	13 166	749	13 915
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	6	—	—	—	—	—	62	55 766	976	56 742
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	—	—	—	—	—	439	63	202	1 191	1 393
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	—	—	—	—	—	64 a	51 540	—	51 540
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	64 b	16	—	16
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	—	44	65	61 078	13 092	74 170
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	66	418	20	438
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	67	329	254	583
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 a	189 525	1 290	190 815
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	306	68 b	27 003	721	27 724
69	Stückgüter (Sammelgüter). . . .	—	—	—	—	32	—	69	4 376	2 933	7 309
70 a	Umschließungen, gebraucht . . .	—	—	—	—	15	1	70 a	3 246	1 799	5 045
70 b	Farben . . . . .	—	1	—	—	—	53	70 b	6 184	814	6 998
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	2	—	—	2	6	70 c	2 934	1 895	4 829
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	70 d	36 441	245	36 686
70 e	Sonstige Güter . . . . .	55	2	—	—	7	29	70 e	125 594	10 737	136 331
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>360</b>	<b>93</b>	<b>—</b>	<b>103 886</b>	<b>67 921</b>	<b>106 318</b>		<b>11 794 893</b>	<b>2 700 373</b>	<b>14 495 266</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	975		—	5 418	5 418
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	8		—	8	8
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	306 783	306 783
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	195	195
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>983</b>		<b>—</b>	<b>312 404</b>	<b>312 404</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	74	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	—	—	—	—	12	—	76	12	—	12

III<sup>b</sup>.

## Übersicht

der

### Zufuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen  
von dem deutschen Rhein her

im Jahr 1919

nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und  
der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Die Preußische Haupt-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.

14\*

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Zufuhr in den nieder- ländischen Häfen (Sp. 3-16)	Gesamt- Zufuhr in den belgischen Häfen (Sp. 17 u. 18)	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					Eng- lische Häfen	Russ. und andere Häfen		Zusammen (Sp. 26-28)		
					Bremen	Ham- burg	Stettin	Danzig	Königs- berg					Andere 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.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
3	Bier	54	—	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	218
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	218	—	218	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	30	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45 874
6 b	Braunkohlenbriketts	45 874	—	45 874	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 551
7 a	Zement	60 551	—	60 551	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 345
7 b	Steine, Platten von Zement	1 345	—	1 345	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 765
8	Chemikalien und Drogen	18 732	4 033	22 765	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	180	—	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 985
10 b	Thomasmehl.	1 985	—	1 985	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	690
10 c	Chilesalpeter	690	—	690	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	280 257
10 d	Kalisalze zum Düngen	240 343	39 914	280 257	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 319
10 f	Andere künstl. Düngemittel	2 319	—	2 319	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 468
11 a	Roheisen aller Art	13 468	—	13 468	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 360
11 b	Luppen von Schweißisen	1 863	497	2 360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 528
11 c	Eisen- und Stahlbruch	6 073	455	6 528	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105 430
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	105 234	196	105 430	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103 013
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	102 685	328	103 013	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 594
13	Eisenbahnschienen	19 594	—	19 594	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 049
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	835	214	1 049	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 150
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	4 150	—	4 150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	12 684	93	12 777	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 777
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	9 379	35	9 414	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 414
18	Eisen- und Stahldraht.	2 666	—	2 666	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 666
19 a	Eisen- und Stahlwaren	9 989	696	10 685	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 685
19 b	Unedle Met., Waren daraus	439	—	439	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	439
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	15	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	164 385	966	165 351	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165 351
21 b	Ton, Lehm usw.	9 557	1 137	10 694	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 694
21 c	Farberden, Graphit.	1 112	1	1 113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 113
21 d	Sonstige Erden, Traß	15 019	—	15 019	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 019
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a	Zinkerze	301	1 831	2 132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 132
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 462
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	3 357	105	3 462	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120
27	Garne und Twiste	120	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
28 h	Lein- und Ölsamen	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
28 i	Andere Sämereien	10	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	798
29	Glas und Glaswaren	783	15	798	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	239
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	239	—	239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 728
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	26 728	—	26 728	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 102
31 b	Grubenholz	1 102	—	1 102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 203
31 c	Rundholz zu Zellstoff	17 203	—	17 203	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 036
31 d	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart	18 036	—	18 036	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	271 588
31 d	Querricht. bearb.   weich	246 010	25 578	271 588	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 666
31 e	in Längsricht. gesägt,   hart	5 666	—	5 666	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79 414
31 e	Nutzholz (unbearb., oder in/hart gespalten usw.   weich	77 637	1 777	79 414	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115
31 f	Korb- und Floßweiden	115	—	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	302
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	302	—	302	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	585
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	585	—	585	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	555
33	Hopfen	416	139	555	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
35	Kaffee, Kakao, Tee	56	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	740
36	Kalk, gebrannter.	740	—	740	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		1 250 877	78 010	1 328 887	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 328 887

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 überseischen 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	Andere deutsche Häfen					Zusammen (Sp. 20-25)
1	2	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Übertrag	1 250 877	78 010	1 328 887	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 328 887
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
40	Lumpen . . . . .	239	—	239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	239
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	14	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
42 d	Pflanzen . . . . .	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	133	—	133	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	200	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200
45	Papier und Pappe . . . . .	5 209	18	5 227	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 227
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	41	—	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
46 b	Steinkohlenteeröle Naphtal	19 815	—	19 815	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 815
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	49	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	116 983	14 680	131 663	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131 663
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	106	—	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	81	—	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81
54	Schwefelsäure . . . . .	507	—	507	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	507
55	Soda aller Art . . . . .	12 256	7 960	20 216	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 216
56	Weingeist, Branntw., Essig .	14	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	10	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	1 271	—	1 271	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 271
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	23 082	—	23 082	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 082
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	108 274	1 627	109 901	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109 901
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	264 549	855	265 404	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	265 404
60 a	Steinkohlen . . . . .	846 673	3 814	850 487	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	850 487
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	581	—	581	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	581
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	88 404	10 030	98 434	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98 434
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	9	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	15 963	1 888	17 851	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 851
63	Tonw., Porzellan, Steingut	686	15	701	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	701
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	1 714	24	1 738	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 738
66	Wolle . . . . .	6	10	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	1 884	35	1 919	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 919
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	30	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
70 a	Umschließungen, gebraucht	532	3 298	3 830	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 830
70 b	Farben . . . . .	5 628	42	5 670	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 670
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	1 422	327	1 749	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 749
70 d	Heu und Stroh . . . . .	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
70 e	Sonstige Güter . . . . .	24 319	44 386	68 705	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 705
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>2 791 373</b>	<b>167 219</b>	<b>2 958 592</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	<b>2 958 592</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>														
	Harte Stämme . . . . .	2 814	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 814
	Harte Schnittware . . . . .	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	146 539	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146 539
	Weiche Schnittware . . . . .	3 935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 935
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>153 294</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	<b>153 294</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>														
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

		Zufuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen														
		Niederländische Häfen														
Nummer	Güterverzeichnis	Nijm-	Tiel	Zalt-	Gorin-	Dord-	Arn-	Wage-	Wijk bij	Culem-	Vianen	Vrees-	Rotter-	Amster-	Andere	Zusammen
		wegen		Bommel	chem	recht	heim	nungen	Duurstede	borg		wijk	dam	dam	nieder-	(Spalte
1	2	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 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	12	—	53
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	88	—	231
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	—	—	55
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 747	1 747
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 814	39 059	511	46 384
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	—	590	30	—	—	—	—	—	39 881	20 318	1 531	62 350
7 b	Steine, Platten von Zement	90	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	501	200	627	1 431
8	Chemikalien und Drogen	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 722	1 327	916	19 006
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	59	—	69
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl . . . . .	200	—	—	—	1 000	—	—	—	—	—	—	—	806	1 000	3 006
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	3 517	—	—	—	9 986	—	—	—	—	—	—	149 317	31	80 472	243 323
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	1	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	7 310	1 527	685	9 823
11 b	Luppen von Schweißisen . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	—	64
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	781	698	—	1 479
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . . . .	35	—	—	—	10 070	32	—	—	—	—	—	119 941	35 358	9 819	175 255
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	28	—	—	—	4 956	31	—	—	—	—	—	17 021	7 671	9 510	39 217
13	Eisenbahnschienen . . . . .	154	—	—	—	337	234	—	—	—	—	—	4 440	13 027	1 737	19 929
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	641	1	—	642
15	Eiserne Achsen u. Bänder	1	81	—	—	208	7	—	—	—	—	—	1 177	1 796	623	3 893
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	287	308	—	—	750	62	—	—	—	—	—	7 688	2 870	875	12 840
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . . . .	262	3	—	—	439	—	—	—	—	—	—	4 503	3 563	—	8 770
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	1 644	919	207	2 781
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	149	—	—	—	55	10	—	—	—	—	—	8 574	2 960	851	12 599
19 b	Unedle Met., Waren daraus	13	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2 731	149	—	2 885
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	241	79	289	609
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . . .	5 003	276	—	—	2 810	899	—	1133	290	—	2 025	10 182	21 362	184 021	228 001
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	944	1 457	3 251	5 758
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	394	428	—	865
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	1 106	—	—	—	500	86	—	—	—	—	—	1 891	2 659	9 689	15 931
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	881	881
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . . . .	—	—	—	—	—	63	635	—	—	—	—	700	—	8 220	9 618
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schalthiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	—	28
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	72	—	94
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	723	—	—	723
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	431	—	—	431
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	12	—	—	16
29	Glas und Glaswaren . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450	216	—	669
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129	37	—	184
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	179	—	—	—	18 220	52	—	—	—	—	—	1 114	2 982	26	22 573
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	482	—	—	—	—	—	—	—	—	—	482
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 326	16 326
31 d <sub>1</sub>	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart	—	—	—	271	3 678	130	—	—	231	—	2 038	7 477	12 069	7 763	33 657
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb.   weich	490	—	—	303	23 401	1627	—	—	—	—	91 544	12 661	13 156	54 463	197 645
31 e <sub>1</sub>	in Längs. gesägt,   hart	—	—	—	71	2 048	—	—	—	—	—	—	4 585	9 092	4 593	20 389
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.   weich	347	—	—	1394	5 565	786	—	—	—	—	786	28 751	60 462	16 276	114 367
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	25
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	10	—	15
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	40
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	703	—	—	713
33	Hopfen . . . . .	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	811	7	—	882
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	55	—	92
36	Kalk, gebrannter. . . . .	—	—	—	—	377	—	—	—	—	—	—	8	1 097	1 099	2 581
zu übertragen		12 142	668	—	2039	85 806	4055	635	1133	521	—	96 393	462 230	257 744	418 073	1 341 439

Häfen		Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)								Gesamt-Zufuhr		Nummer	
Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen						Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)	von dem deutschen Rhein her (Spalte 19 u. 29)		
		Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen						Zusammen (Spalte 20-25)
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
53	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	2
231	231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	231	3
55	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	4
747	1 747	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 747	5
384	46 384	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 384	6 a
350	62 448	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62 448	6 b
431	1 431	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 431	7 a
006	22 907	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 907	7 b
69	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
006	3 006	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 006	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
323	41 103	284 426	—	—	—	—	—	—	—	—	—	284 426	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 e
823	497	10 320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 320	10 f
64	—	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	11 a
479	—	1 479	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 479	11 b
255	510	175 765	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175 765	11 c
217	78	39 295	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39 295	12 a
929	—	19 929	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 929	12 b
642	—	642	—	—	—	—	—	—	—	—	—	642	13
893	—	3 893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 893	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
840	3 352	16 192	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 192	16
770	—	8 770	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 770	17
781	—	2 781	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 781	18
599	101	12 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 700	19 a
895	7 448	10 343	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 343	19 b
609	—	609	—	—	—	—	—	—	—	—	—	609	20
001	890	228 891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228 891	21 a
758	1 541	7 299	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 299	21 b
865	—	865	—	—	—	—	—	—	—	—	—	865	21 c
931	—	15 931	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 931	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>1</sub>
881	990	1 871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 871	22 a <sub>2</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	266	266	—	—	—	—	—	—	—	—	—	266	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
618	—	9 618	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 618	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
28	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	26
94	—	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 b
723	—	723	—	—	—	—	—	—	—	—	—	723	28 c
—	1 298	1 298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 298	28 d
431	—	431	—	—	—	—	—	—	—	—	—	431	28 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 f
—	476	476	—	—	—	—	—	—	—	—	—	476	28 g
2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	28 h
16	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	28 i
669	—	669	—	—	—	—	—	—	—	—	—	669	29
184	—	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	30
573	—	22 573	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 573	31 a
482	—	482	—	—	—	—	—	—	—	—	—	482	31 b
326	—	16 326	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 326	31 c
657	330	33 987	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 987	31 d <sub>1</sub>
645	—	197 645	—	—	—	—	—	—	—	—	—	197 645	31 d <sub>2</sub>
389	62	20 451	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 451	31 e <sub>1</sub>
1 367	49 019	163 386	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163 386	31 e <sub>2</sub>
25	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	31 f
15	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	31 g
40	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	31 h
713	222	935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	935	32
882	139	1 021	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 021	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
92	325	417	—	—	—	—	—	—	—	—	—	417	35
2 581	—	2 581	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 581	36
1 439	112 646	1 454 085	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 454 085	

Nummer	Güterverzeichnis	Zufuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen														
		Niederländische Häfen														
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andere nieder- ländische Häfen	Zusammen (Spalte 3-16)
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
	Übertrag	12 142	668	—	2039	85 806	4055	635	1133	521	—	96 393	462 230	257 744	418 073	1 341 439
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	23	—	—	124
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	17
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	14	—	—	18
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	339	—	—	—	339
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113	41	—	—	154
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	128	—	—	—	—	10	—	—	—	—	3 444	2 014	1	—	5 597
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	357	—	—	388
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	5 059	—	—	—	—	—	1 215	12 756	—	—	19 030
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	74	—	112
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
51	Salpetersäure, Salzsäure . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	2 056	971	—	—	—	—	43 937	6 203	61 446	—	114 613
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	22	1 345	—	1 424
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	72	—	—	99
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109	—	434	—	543
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 306	1 899	—	—	13 205
56	Weingeist, Branntw., Essig . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	32	22	—	—	55
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	1 841	—	—	1 919
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	2 350	—	—	—	1 105	—	—	—	—	—	3 143	8 807	14 795	—	30 200
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	2 274	719	—	270	14 259	1045	—	—	—	6 588	37 948	6 504	143 425	—	213 032
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	149	563	—	200	51 691	748	601	—	—	6 220	18 444	8 701	69 376	—	156 693
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	1007	—	—	—	—	784 236	41 822	18 284	—	845 349
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	581	—	—	582
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	277	—	—	—	—	—	70 094	16 890	1 967	—	89 228
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 848	585	850	—	16 283
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	43	—	—	—	—	4	—	—	—	—	210	252	—	—	509
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	16	—	—	—	—	11	—	—	—	—	1 419	244	—	—	1 690
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	5
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	29	—	—	—	—	435	462	—	—	926
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	45	—	—	—	—	4	—	—	—	—	141	45	—	—	235
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	510	210	—	—	728
70 b	Farben . . . . .	163	—	—	—	—	74	—	—	—	—	4 087	1 662	—	—	5 986
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	25	—	—	—	—	2	—	—	—	—	724	254	10	—	1 015
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5
70 e	Sonstige Güter . . . . .	278	—	—	—	2	13	—	—	—	—	10 145	839	455	—	11 732
	<b>Summe der Güter-Zufuhr</b>	<b>17 635</b>	<b>1950</b>	<b>—</b>	<b>2509</b>	<b>160 255</b>	<b>7974</b>	<b>1236</b>	<b>1133</b>	<b>521</b>	<b>—</b>	<b>109 201</b>	<b>1 469 474</b>	<b>370 870</b>	<b>730 535</b>	<b>2 873 293</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>															
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	585	130	—	—	—	—	2 038	262	—	1 979	4 994
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	385	—	—	303	12 646	1627	—	—	—	—	91 544	4 383	2 557	45 488	167 933
	Weiche Schnittware . . . . .	11	—	—	—	96	—	—	—	—	—	280	14	12	138	551
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>396</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>303</b>	<b>22 327</b>	<b>1757</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>93 862</b>	<b>4 659</b>	<b>2 569</b>	<b>47 605</b>	<b>173 478</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>															
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Häfen	Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)											Gesamt-Zufuhr von dem deutschen Rhein her (Spalte 19 u. 29)	Nummer
	Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen						Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)		
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen					
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
439	112 646	1 454 085	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 454 085	
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
124	—	124	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124	39
—	312	312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	312	40
5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	41 a
17	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	41 b
18	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	41 c
339	—	339	—	—	—	—	—	—	—	—	—	339	41 d
154	—	154	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154	42 a
597	500	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	42 b
388	124	5 721	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 721	42 c
030	—	388	—	—	—	—	—	—	—	—	—	388	42 d
—	4	19 034	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 034	43
112	—	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112	44
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	45
613	15 229	129 842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129 842	46 a
424	—	1 424	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 424	46 b
99	—	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	47
543	—	543	—	—	—	—	—	—	—	—	—	543	48
205	5 388	18 593	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 593	49
55	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	50
919	—	1 919	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 919	51
200	—	30 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30 200	52 a
032	—	213 032	—	—	—	—	—	—	—	—	—	213 032	52 b
693	265	156 958	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156 958	52 c
349	12 527	857 876	—	—	—	—	—	—	—	—	—	857 876	53
582	—	582	—	—	—	—	—	—	—	—	—	582	54
228	10 002	99 230	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99 230	55
9	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	56
283	1 870	18 153	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 153	57
509	14	523	—	—	—	—	—	—	—	—	—	523	58
690	23	1 713	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 713	59 a
5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	59 b
926	—	926	—	—	—	—	—	—	—	—	—	926	59 c
3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	60 a
235	—	235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	235	60 b
728	4 224	4 952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 952	60 c
986	—	5 986	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 986	61
1 015	476	1 491	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 491	62
5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	63
1 732	8 672	20 404	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 404	64 a
3 293	172 276	3 045 569	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 045 569	64 b
4 994	—	4 994	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 994	65
7 933	—	167 933	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167 933	66
551	—	551	—	—	—	—	—	—	—	—	—	551	67
3 478	—	173 478	—	—	—	—	—	—	—	—	—	173 478	68 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

III<sup>c</sup>.

## 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), dem  
Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort) und dem Spoy-Kanal  
(Durchgangsstelle zu Keeken)

im Jahr 1919.

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	Rhein-Herne-Kanal	Spoyn-Kanal	
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken-thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg-Ruhrort	Durch-gangsstelle zu Keeken	
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	92	—	—	—	—	92
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Loh, Gerbstoffe.	—	—	—	2 020	—	—	—	—	2 020
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	99 728	—	—	—	—	99 728
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	109 530	—	—	—	—	109 530
7 a	Zement	—	—	—	3 105	—	—	—	—	3 105
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	564	—	—	—	—	564
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	547	—	—	—	—	547
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	1 615	—	—	1 615
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	474	—	—	—	—	474
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	8 803	—	—	—	—	8 803
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	49	—	—	—	—	49
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	—	926	—	—	—	—	926
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	272	—	—	—	—	272
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	35	—	—	—	—	35
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	34 777	—	—	34 777
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	6 194	—	—	—	—	6 194
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	139	—	—	—	—	139
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	11 428	—	—	—	11 428
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	1 295	—	—	—	—	1 295
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	73 639	—	—	73 639
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	2717	2230	7316	38 855	—	—	—	350	51 468
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	312	—	—	—	—	312
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	200	2 750	—	—	—	—	2 950
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	500	—	—	—	—	500
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	3 621	—	—	—	—	3 621
27	Garne und Twiste	—	—	—	453	—	—	—	—	453
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	8 450	—	—	—	—	8 450
28 b	Roggen	—	—	—	4 799	—	—	—	—	4 799
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	530	—	—	530
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	1 741	—	—	—	—	1 741
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	2768	—	2 768
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	46	—	—	—	—	46
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	351	—	—	—	—	—	—	—	351
31 d <sub>1</sub>	unbearb., oder in/hart	—	250	—	395	—	—	—	—	645
31 d <sub>2</sub>	Querriecht. bearb. weich	—	—	—	20	—	—	—	—	20
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt, /hart	112	—	—	267	—	23 217	—	—	23 596
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw. /weich	287	—	—	130	—	—	—	—	417
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	79	—	—	2 264	—	—	—	—	2 343
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	176	—	—	—	—	176
36	Kalk, gebrannter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		3546	2480	7516	298 552	11 428	—	133 778	3118	460 418

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	Rhein-Herne-Kanal		Spoyn-Kanal
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken-thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg-Ruhrort		Durch-gangsstelle zu Keeken
	Übertrag	3546	2480	7516	298 552	11 428	—	133 778	3 118	460 418
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	6 919	—	—	—	—	6 919
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	370	—	—	—	—	370
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	3 527	—	—	—	—	3 527
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	104	—	—	—	—	104
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	368	—	—	—	—	368
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 564	—	10 564
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	162	—	—	—	25 065	25 227
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	223	—	—	—	—	223
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	1	—	—	—	—	1
46 b	Steinkohlentearöle, Naphtal.	—	—	—	630	—	—	3 053	—	3 683
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	2 319	—	—	—	—	2 319
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	2 057	—	—	—	—	2 057
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	410	—	—	—	—	410
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	250	—	—	—	—	250
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	122	12 201	—	—	—	—	12 323
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	983	—	—	—	—	983
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	3 548	—	—	—	—	3 548
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	3562	—	874 983	9 846	300	65 618	220	888 911
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	1 049	—	—	—	—	66 667
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	174 183	—	—	—	—	174 183
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	245	—	—	—	—	245
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	500	—	—	—	—	500
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	19 064	—	—	—	—	19 064
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	540	—	—	—	—	540
65	Wein . . . . .	—	—	—	6 493	—	—	—	—	6 493
66	Wolle . . . . .	—	—	—	110	—	—	—	—	110
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	423	—	110	—	—	533
69	Stückgüter (Sammelgüter).	—	—	—	20 807	—	—	—	—	20 807
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	41	—	—	—	—	41
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	75	—	—	—	—	75
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	—	240	—	—	—	—	240
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	—	1 662	—	—	126 496	1 206	129 364
	<b>Summe d. Güter-Durchfuhr</b>	<b>3546</b>	<b>6042</b>	<b>7638</b>	<b>1 433 039</b>	<b>21 274</b>	<b>410</b>	<b>339 509</b>	<b>29 609</b>	<b>1 841 067</b>
	Darunter Floßverkehr:									
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	Vieh (Stückzahl):									
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

IV<sup>a</sup>.**Übersicht**

der

**Abfuhr in Schiffen und Flößen in den französischen  
und 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 und Cöln-Mülheim a. Rh.<sup>1)</sup>, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy<sup>2)</sup>, Rheinberg und Wesel

**im Jahr 1919.**

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

<sup>2)</sup> Im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr unter den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen.

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Abfuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen											
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	2 203	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	—	1 248	—	6 977	—	—	9	556	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2 203	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . .	51	120	—	215	—	—	—	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalialze zum Düngen . . . .	—	115 322	—	6 908	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	80	—	—	—	—	—	13	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen . .	—	—	—	—	—	—	—	55	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . .	—	320	—	1	—	—	—	3 807	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . .	—	155	—	—	—	—	—	40	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	33	—	57	—	—	—	84	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Eisen- und Stahl Draht . . . . .	—	—	—	15	—	—	1	16	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	—	11	—	7	—	—	—	26	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	330	—	—	—	—	—	—	30	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	12 377	—	28 012	—	9235	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	220	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	—	70	—	34	—	—	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . .	—	—	—	2 140	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . .	—	—	—	—	—	—	—	855	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—
24	Fische und Schalthiere . . . . .	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . .	—	174	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	319	—	—	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . .	—	88	—	—	—	—	—	2	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	398	—	—	—	78	—	1213
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d	Nutzholz (unbearb., oder in hart	—	—	—	—	—	—	—	154	—	—
31 d	Querricht. bearb.  weich	—	—	—	321	—	—	—	2 347	—	—
31 e	in Länger. gesägt,  hart	—	—	—	—	—	—	—	1 016	—	—
31 e	gespalten usw.  weich	—	71	1365	653	—	9863	226 784	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . .	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	92	—	—	—	95	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	139	—	431	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	143	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		601	132 904	1365	46 278	—	9235	9873	238 189	—	1253

6 Mannheim		7 Ludwigshafen		8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer	
Abfuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen											
Berg	Tal	Berg	Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal		Berg
	Rhein		Neckar		Rhein		Neckar				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	33	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—
—	728	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
—	51	38	—	—	913	—	—	—	—	—	—
30	1 646	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—
—	—	—	580	—	49	—	—	—	—	—	—
700	340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	6 910	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	2 173	20	2683	4 962	—	48	79	66	166	—	—
—	26	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—
—	392	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 047	—	—	17 217	—	—	6517	—	—	—	—
5	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
453	290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	33	—	—	14 771	—	—	—	—	—	—	—
778	673	—	107	7 551	—	—	—	—	—	—	—
324	154	—	5	6 476	—	—	2	—	—	—	—
306	135	—	—	44	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
853	202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
145	3 688	—	—	284	—	4	12	2	1	—	—
76	78	9	—	1 613	—	—	137	—	—	—	—
4	82	—	31	1 141	—	15	1	—	4	—	11
62	770	—	1	170	—	4	7	1	7	2	3
6	288	—	—	43	—	—	—	—	—	—	—
400	—	—	—	—	—	—	308	—	—	—	—
—	—	120	224	22 650	—	26 575	2291	—	—	—	—
35	287	—	335	14 526	—	—	3	—	—	—	—
87	216	—	—	4	—	3	12	—	—	—	—
—	708	—	—	2	—	—	4	—	—	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	15 239	—	—	50 172	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	86 946	—	—	37 468	—	—	—	—	—	—	—
—	20	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
40	16	—	28	21	—	—	—	—	—	—	—
—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	141	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—
1	17	—	—	2	—	—	102	—	—	—	—
2 678	863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 516	—	—	—	—	550	—	—	—	—	—
805	36	65	500	—	—	—	—	—	—	—	—
480	1 605	—	—	2 000	—	1 987	—	—	—	—	—
—	644	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—
274	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—
196	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—
7	—	218	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
—	163	—	—	7	—	5	1	—	—	—	—
53	273	—	1	18	—	205	276	—	1	—	—
—	1 883	7	—	3 280	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	8 470	—	—	482	—	—	—	—	—	—	—
—	24 978	—	—	10	—	—	—	—	1	2	—
—	2 096	—	—	247	—	—	1	—	—	—	—
9 027	54 717	—	3623	37	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
84	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 215	4 652	—	632	—	—	1	—	—	—	—	—
4	202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	20	—	2	57	—	—	—	—	—	—	—
—	555	—	—	72	—	—	—	—	—	—	—
19 313	228 605	522	8832	186 382	—	29 398	9782	69	180	5	20 471

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	601	132 904	1365	46 278	—	9235	9873	238 189	—	1253
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	100	—	—	—	—	—	581	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	593	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	1531	208	—	5	—	—	—	3	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	6	—	23	—	—	3	4 199	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	410	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	3	—	—	—	—	—	1699
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	19 562	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig . .	—	29	—	—	—	—	—	1	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	500	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	545	—	663	—	—	—	513	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	1954	—	7878	—	—	—	—	—	—	727
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	13	—	—	—	1	—	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	229	—	—	—	—	—	1 044	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	730	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Wolle . . . . .	—	3	—	—	—	—	—	489	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	—	1 461	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	1 620	—	3	—	—	—	16	—	—
70 b	Farben . . . . .	—	40	—	—	—	—	32	1	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	12	—	60	—	—	—	2	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	716	—	1	—	—	—	86	—	—
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	<b>4086</b>	<b>159 231</b>	<b>9243</b>	<b>47 056</b>	<b>—</b>	<b>9235</b>	<b>9908</b>	<b>245 646</b>	<b>—</b>	<b>3679</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Nummer	Güterverzeichnis	11		12		13		14		15		16	
		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Budenheim	
		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	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	3	203	—	19	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	5	153	2	147	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. . .	—	—	—	—	17	12	—	—	—	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	430	—	590	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	1 360	300	—	397	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	3460	11 065	—	—	13 358	30 415	2090	100	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	187	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . .	—	—	—	14	424	322	73	99	—	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	26	7	—	1	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	100	—	—	1	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	8 507	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	4	—	2	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißisen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	600	68	—	—	—	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben. . .	—	—	2887	2228	397	494	4	4	—	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . .	—	—	—	79	30	21	1	4	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	27	7	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	60	704	102	5	12	—	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen. . . .	—	—	—	—	63	34	4	11	—	190	—	—
18	Eisen- und Stahldraht. . . . .	—	—	10	—	52	77	—	14	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	20	—	546	652	20	58	—	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	221	20	135	45	3	10	—	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	293	—	1	—	—	1	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	—	—	—	12	44	82	—	4	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	5	4	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	1 407	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein. . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung. . . .	—	—	—	—	—	8 276	—	5	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schattiere . . . . .	—	—	—	—	138	15	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg. . . . .	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons. . . .	—	—	—	—	81	20	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	9	6	—	2	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	250	2	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer . . . . .	—	—	20	—	44	6	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch. . . .	—	—	—	—	343	62	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	1	10	—	2	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	26	65	5	9	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . .	—	—	30	—	246	85	19	14	—	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	12	—	—	188	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d <sub>1</sub>	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart Querricht. bearb. weich in Längsr. gesägt, hart gespalten usw. weich)	—	—	—	—	9	4 275	—	16	6	1 039	—	—
31 d <sub>2</sub>		—	—	15	—	—	153 569	8	96	194	29 166	—	—
31 e <sub>1</sub>		—	—	—	—	5	—	—	—	3	—	—	—
31 e <sub>2</sub>		—	—	—	—	264	1 054	—	—	14	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	3	15	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	24	50	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	14	20	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee. . . . .	—	—	—	—	757	20	—	—	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	60 194
zu übertragen		3460	11 065	3938	11 107	20 946	202 172	2236	1072	200	30 395	—	60 194

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Benel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
—	5	1	—	—	1	—	—	—	14	—	—	1	5	3
—	—	—	—	—	—	—	—	19	1	—	—	793	143	4
—	—	48	23	2	—	—	—	—	1	—	—	15	1 902	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 073	1 675	109 146	20 422	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 090 077	49 389	1	277	6 b
6	—	—	—	—	—	3242	3970	—	6	—	—	5	50	7 a
—	309	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
37	52	14	26	33	55	—	—	—	14	—	—	398	3 187	8
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	146	9
2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	2 985	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
3	615	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	10 e
8	19	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	10 f
4	—	—	—	2	6	—	—	—	—	—	—	29	90	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 b
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	756	11 c
963	41	—	2	11	17	—	—	50	58	—	—	1 423	7 461	12 a
—	—	—	—	1	1	—	—	—	3	—	—	980	8 266	12 b
4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—	77	198	15
5	2	—	3	8	772	—	—	—	4	—	—	198	1 165	16
8	2	—	—	1	1	—	—	—	6	—	—	96	265	17
—	—	—	—	37	8	—	—	—	—	—	—	354	1 011	18
27	11	3	1	26	101	—	—	4	40	—	—	407	1 173	19 a
—	—	—	—	2	7	—	—	—	17	—	—	84	143	19 b
—	—	2614	134 034	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1 024	21 a
—	—	—	—	—	2 914	—	—	—	—	—	—	1	522	21 b
—	—	34	205	—	12	—	—	—	1	—	—	56	483	21 c
—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	560	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	4	14	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
—	—	—	—	32	58	—	—	—	119	—	—	14	145	24
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	30	2	25
70	—	—	—	98	1	—	—	—	—	—	—	42	287	26
—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	18	104	27
50	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	28 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	732	28 c
—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	1	—	28 d
450	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	27	111	28 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	310	—	28 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
—	—	—	—	9	—	—	—	—	3	—	—	1	2	28 h
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 i
—	1	—	—	71	—	—	—	—	2	—	—	44	24	29
7	23	—	—	24	140	—	—	—	4	—	—	92	32	30
—	2 260	—	—	—	—	—	—	—	—	—	502	—	—	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 867	31 c
2	2 221	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	204	31 d
139	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	470	31 d
6	1 485	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e
—	5	—	—	7	376	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e
—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—	1	1 475	31 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 966	—	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 h
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	6	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	—	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	52	35
10	24 510	6	1	25	5	—	—	4	—	—	—	—	10	36
1806	31 574	2729	156 611	460	7 475	3242	3970	78	310	1 132 150	51 566	117 037	56 807	

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	3460	11 065	3 938	11 107	20 946	202 172	2236	1072	200	30 395	—	60 194
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	263	4	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	7	33	3	10	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	544	7	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	5	22	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	35	13	—	2	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	17	129	—	3	—	—	—	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	11	—	571	165	37	7	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	285
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	364	308	849	1 485	42	43	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	226	193	1	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	13	31	5	6	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	67	74	—	6	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	1	—	290	3	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	25	36	—	2	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	980	3	22	—	1	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	6	498	1	5	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	9	61	118	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	226	31	9	6	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	—	—	—	—	88	12	5	20	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	—	—	—	11	145	493	1	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	—	1 771	6	22	—	2	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	4 862	1 914	23 208	695	1	—	—	—	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	20	—	1	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	4 175	612	1 748	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	—	—	—	—	18	33	—	1	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	209	—	89	23	64	119	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	—	—	36	—	13	133	10	20	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	—	—	—	473	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	17	3	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	6 091	2 701	117	433	—	—	—	—
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	18	6	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	14	7	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	21	8	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter). . . .	—	—	207	—	313	310	1	4	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht . . .	—	—	158	—	353	3 683	22	44	—	—	—	—
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	73	69	146	84	106	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	—	—	72	158	35	35	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	408	150	2 176	1 368	421	347	—	—	—	—
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	<b>3460</b>	<b>11 065</b>	<b>14 368</b>	<b>17 187</b>	<b>58 804</b>	<b>214 524</b>	<b>3879</b>	<b>2298</b>	<b>200</b>	<b>30 395</b>	<b>—</b>	<b>60 479</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>												
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	4 275	—	—	6	1 039	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	153 564	—	—	194	29 166	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	517	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>158 356</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>200</b>	<b>30 205</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>												
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
1806	31 574	2729	156 611	460	7 475	3 242	3 970	78	310	1132 150	51 566	117 037	56 807	
—	—	—	—	2	8	—	—	—	—	—	—	44	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	122	40
—	—	—	—	93	5 377	—	—	—	—	—	—	4	107	41 a
—	—	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
—	—	—	—	36	15	—	—	—	—	—	—	24	—	41 d
1	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	3	85	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	—	—	—	2	51	—	—	—	1	—	—	9	14	42 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	42 d
10	70	3	4	37	31	—	—	21	14	—	—	374	374	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
3	15	3	37	110	285	—	—	25	67	—	—	682	2 315	45
—	—	—	—	15	20	—	—	—	—	—	—	18	277	46 a
—	14	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	14	50	46 b
—	16	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	113	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	49
—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	13	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	3	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2	1	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	52 b
—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	28	—	—	14	49	—	—	—	—	—	—	253	309	55
15	11	1	—	14	45	—	—	—	4	—	—	70	57	56
—	—	—	2	1	2	—	—	—	3	—	—	11	62	57
—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	2	1 020	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	59 a
—	11 170	—	821	—	—	—	4 771	—	—	—	—	—	38 252	59 b
—	1 313	—	2 550	—	3	—	3 176	—	12	—	—	2	8 700	59 c
320	33	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	945	150	60 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 c
8	9	—	—	22	5	—	—	1	4	—	—	24	26	61
1	—	—	—	4	29	—	—	—	—	—	—	1 181	169	62
—	—	—	—	5	66	—	—	8	103	—	—	19	30	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	64 b
2792	2 638	1	5	157	1865	—	—	110	76	—	—	532	175	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	766	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	68 a
—	—	—	—	169	—	—	—	—	—	—	—	162	—	68 b
2	1	—	—	653	40	—	—	23	56	—	—	70	166	69
196	29	12	3	158	73	—	—	25	17	—	—	472	133	70 a
—	27	1	—	4	3	—	—	—	3	—	—	488	1 499	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
7	25	1	—	43	46	—	—	6	46	—	—	97	128	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 e
33	59	16	2 879	122	2 917	—	—	102	43	—	—	1 077	1 748	
5194	47 045	2798	162 921	2 128	18 464	3 242	11 917	399	762	1132 150	51 566	123 826	113 885	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
1	Abfälle von Horn, Häuten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle . . .	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	7	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . . .	—	—	—	—	—	—	2	12	—	7
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . .	—	—	—	—	89	—	176	5	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	2602	—	168 553	13 597	85 743	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	450	15 313	1 296	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	—	—	—	30	12	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . . . .	281	238	1320	1 005	—	—	179	731	10	11
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe . . .	—	—	—	—	—	—	159	130	40	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
10 d	Kalialze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	635	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel . . .	—	—	—	—	—	—	104	586	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	30	61	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen . . . .	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	909	501	300	2 017	848	6 802	77	24
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . . .	—	—	2	182	15	300	660	11 221	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . . .	—	—	—	42	—	57	103	3	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne . . .	—	—	—	—	—	—	105	328	14	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	1	—	—	20	382	1 742	18	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . . . .	—	—	27	426	—	—	1 788	1 424	—	—
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	—	—	—	12	—	—	559	600	—	41
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	—	124	38	323	1 356	3 479	18	36
19 b	Unedle Met., Waren daraus . . . .	—	—	1	2	—	100	17	40	2	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies . . . .	—	2 277	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . . .	—	—	—	—	634	335	—	181	—	552
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	377	—	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	—	—	—	12	18	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	9	—	—
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	13 057	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . . . .	—	24 020	—	90	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge . . . .	—	—	2008	347	—	—	—	—	242	137
24	Fische und Schattiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	12	17	8	—
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	320
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	3 000	—	323	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch. . . . .	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	494
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	225	230	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	59	8	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	15 395	824	—	—	—	—	—
31 d <sub>1</sub>	Baum- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart Querrikt. bearb. weich in Längsr. gesägt, hart gespalten usw. weich)	—	—	—	—	6 895	—	2 115	1 405	—	—
31 d <sub>2</sub>		—	—	—	—	300	—	345	1 932	2513	1 459
31 e <sub>1</sub>		—	—	—	—	—	—	—	10	119	—
31 e <sub>2</sub>		—	—	—	4	—	—	—	1 002	20 858	575
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse . . . . .	—	—	—	—	—	—	21	24	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	65	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	—	—	58	5	7	—
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—
zu übertragen		281	39 592	7247	18 583	192 961	18 015	99 817	51 994	4054	32 921

29		30		31		32		33		34		Nummer
Verdingen		Rheinhausen		Duisburg		Homberg		Alsum mit Schwelgern		Walsum		
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
				Rhein								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
7	13	—	—	4	143	387	—	—	—	—	—	4
10	—	—	—	196	230	2 402	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	50 785	—	14 437	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
90	—	3 701	2 550	1 816	1 783	—	—	—	—	—	—	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
597	96	—	—	168	—	414	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	10	366	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	1 280	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	16	126 948	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	3 444	—	—	—	—	—	—	—	10 e
—	—	—	—	654	504	—	—	481	639	—	—	10 f
6	—	3 548	1 191	32 941	5 677	—	—	44 410	5 443	—	686	11 a
1	—	1 254	197	8 430	1 129	—	—	—	300	17 437	422	11 b
—	—	—	—	20	3 423	—	—	—	—	—	—	11 c
—	3	353	3 548	12 192	74 909	957	—	10 780	25 757	6 403	5 598	12 a
—	—	—	—	5 219	68 190	—	—	543	—	4 794	2 220	12 b
—	—	291	25 263	10 372	2 962	324	—	1 669	2 099	7 281	7 222	13
—	—	60	774	200	150	—	—	—	326	600	—	14
—	—	—	—	14 336	3 647	—	—	—	—	2 154	—	15
1	16	—	—	545	2 149	8	—	—	384	16	—	16
2	55	—	—	648	1 916	—	—	2	135	—	—	17
—	—	314	1 482	735	321	—	—	372	—	4 063	—	18
17	22	602	711	584	1 198	220	—	—	—	114	—	19 a
3	—	—	—	36	143	25	—	—	—	—	—	19 b
—	—	—	—	9 919	5 600	695	4 587	—	—	—	—	20
—	—	—	1 121	26 232	4 823	3 724	375	8 022	268	—	—	21 a
—	—	—	—	169	368	600	—	—	—	—	—	21 b
6	—	—	—	15	158	—	—	—	—	—	—	21 c
—	—	—	—	—	560	—	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	—	—	216	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	2 306	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	3 348	—	2 025	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	6 999	—	835	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	—	—	2 188	3 029	137	4789	25 515	1 161	—	—	22 f
—	—	—	—	—	—	1 467	—	—	—	—	—	23
91	263	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	450	—	—	—	—	—	—	—	26
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	9 484	812	498	—	—	—	—	—	28 a
—	—	—	—	8 631	244	445	—	—	—	—	—	28 b
—	—	—	—	386	—	—	—	—	—	—	—	28 c
135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 d
—	—	—	—	734	—	—	—	—	—	—	—	28 e
—	—	—	—	1 325	—	400	—	—	—	—	—	28 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 h
314	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 i
3	—	—	—	11	112	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	258	5	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	24	13 522	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	100	1 135	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	283	—	—	—	—	—	—	31 c
—	—	—	—	804	3 331	14 436	—	—	—	—	—	31 d
—	—	—	—	1 707	4 683	1 191	—	—	—	—	—	31 d
—	—	—	—	—	817	972	—	—	—	—	—	31 e
—	1	—	—	363	33 606	560	—	—	20	—	—	31 e
—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f
—	2	—	—	855	—	—	—	—	—	—	—	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 h
—	—	—	—	14 145	495	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
79	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	1 410	—	—	—	—	—	—	—	36
1369	501	10 123	36 837	232 908	371 682	47 375	5164	30 102	67 559	36 532	42 862	16 148

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	281	39 592	7 247	18 583	192 961	18 015	99 817	51 994	4054	32 921
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	244	12	—	—
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	32	—	300	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	27	—	74	540	215	113	68	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	200	1	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	24	39	—	154	779	1 661	103	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	1 074	—	—	—	93	20	6	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	9	4	—	—	1	9	—	—
47	Reis, Reismehl, Reisakleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	188	10	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	11	63	—	—	—	—	7	13	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	394	1 482	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	751	110	—	—	7	4	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	—	—	14	51	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	—	2	7	23	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . .	—	—	—	—	—	—	4	3	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	36	—	454
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	—	—	5	58	1	—
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	—	28 469	—	19 578	122	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	—	54 829	—	4 666	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	—	—	—	—	3	4	1	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	46	2	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	10	42	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	—	—	32	17	—	—
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	104	—	—	4	4	—	—
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	312	—	29	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	—	—	—	—	—	—	67	219	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	13	50	—	—	523	105	15	109
70 b	Farben . . . . .	200	806	—	—	—	—	122	193	24	2
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	—	—	—	668	114	462	—	—
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	—	4 167	4 863	—	5	442	442	221	—
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	<b>886</b>	<b>41 943</b>	<b>13 312</b>	<b>23 753</b>	<b>276 333</b>	<b>19 584</b>	<b>127 297</b>	<b>55 665</b>	<b>4825</b>	<b>33 507</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	110	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>110</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29		30		31		Zum Rhein-Herne-Kanal	32		33		34		Nummer		
Uerdingen		Rheinhausen		Duisburg			Homburg		Alsum mit Schwelgern		Walsum				
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal			
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen															
1 369	501	10 123	36 837	Rhein		232 908	371 682	47 375	5 164	30 102	67 559	36 532	42 862	16 148	
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
3	—	243	—	—	4	105	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	1 199	15	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
—	—	—	—	—	50	—	—	402	—	—	—	—	—	—	41 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	42 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 d
423	70	—	—	—	513	49	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
—	—	—	—	—	1 035	375	—	—	—	—	—	—	—	—	45
8	20	—	—	—	680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 a
28	24	—	—	—	779	837	1 013	—	—	—	—	—	—	—	46 b
6	3	—	—	—	—	—	—	—	276	—	—	2	—	—	47
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
41	319	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	152	63 142	—	—	—	—	—	—	—	—	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	115	434	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	76	4	—	—	—	—	—	—	—	—	55
1	—	—	—	—	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	56
—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	455	—	—	—	—	—	—	—	—	59 a
—	—	—	—	—	1 027	1 838	—	—	—	—	—	146	—	—	59 b
—	—	—	—	—	717	2 673	919	—	—	—	—	—	—	—	59 c
—	—	—	—	—	2 901 796	629 984	2 866	498 683	55 162	90 035	12 437	223 724	48 035	83	60 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
—	—	—	—	—	646 539	90 530	—	24 434	10	1 203	8	—	—	—	60 c
19	199	—	—	—	16	2	—	—	—	—	—	—	—	—	61
—	85	—	—	—	4 603	—	531	—	—	—	—	—	—	—	62
—	—	—	—	—	4	66	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	5 028	—	1 028	—	—	—	—	—	—	—	64 a
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
38	29	—	—	—	430	13	116	—	—	—	—	—	—	—	65
14	—	—	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	29	293	—	—	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	26 376	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 a
10 779	2 694	—	—	—	1 177	150	—	—	—	—	—	—	—	—	68 b
35	6	—	—	—	856	358	—	—	—	—	—	—	—	—	69
27	269	—	—	—	145	433	—	—	—	—	2	—	—	—	70 a
72	88	—	—	—	839	420	—	—	—	—	—	—	—	—	70 b
5	2	—	—	—	416	24	225	—	—	—	—	—	—	—	70 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
128	91	—	—	—	159	540	1 906	—	—	—	—	—	—	—	70 e
13 015	4435	10 366	36 837	3 828 373	1 164 427	56 437	528 281	85 550	158 797	48 981	266 742	64 266	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	35		36		37		Nummer	Gesamt-Abfuhr in den französischen und deutschen Rheinhäfen (Spalte 1—37)		
		Orsoy		Rheinberg		Wesel			Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	2	13	2 258	2 271
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	10	—	3	17	996	1 013
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	4	871	1 982	2 853
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	5	602	15 051	15 653
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	6 a	460 502	50 101	510 603
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	6 b	1 107 451	52 449	1 159 900
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	—	—	7	7 a	27 818	59 071	86 889
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7 b	1	496	497
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	6	29	8	6 449	14 008	20 457
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	9	237	696	933
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 a	102	436	538
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	10 b	1 280	2 986	4 266
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	10 c	2	—	2
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 d	19	284 081	284 100
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	10 e	3 457	49	3 506
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10 f	1 778	1 182	2 960
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	1	—	11 a	81 498	14 064	95 562
11 b	Luppen von Schweißeseisen . . . . .	—	—	—	—	—	—	11 b	27 296	2 171	29 467
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	—	—	11 c	2 098	25 699	27 797
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	—	12 a	37 290	136 805	174 095
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	12 b	12 557	96 736	109 293
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	—	13	20 026	38 069	58 095
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	860	1 250	2 110
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	15	17 636	4 382	22 018
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	—	46	18	16	2 080	10 616	12 696
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	37	17	2 724	6 330	9 054
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	—	—	—	—	10	—	18	6 557	4 836	11 393
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	—	—	19	5	19 a	3 871	9 156	13 027
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	19 b	840	913	1 753
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	3371	—	—	—	5143	—	20	21 447	197 125	218 572
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . . .	—	—	—	—	—	—	21 a	62 411	36 969	99 380
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	—	21 b	1 211	19 221	20 432
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	—	—	—	—	2	—	21 c	259	1 311	1 570
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	8	21 d	15	1 315	1 330
22 a <sub>1</sub>	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>1</sub>	—	217	217
22 a <sub>2</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 a <sub>2</sub>	—	2 306	2 306
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 b	3 348	84 040	87 388
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 c	2	—	2
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 d	6 999	1 395	8 394
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	22 e	—	1 520	1 520
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	22 f	6 982	187 518	194 500
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	2 250	1 845	4 095
24	Fische und Schattiere . . . . .	194	—	—	—	—	—	24	544	777	1 321
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	25	31	218	249
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	26	741	474	1 215
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	—	—	—	27	55	254	309
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 a	12 462	2 266	14 728
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 b	9 381	2 525	11 906
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 c	1 820	774	2 594
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 d	5 926	3 608	9 534
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	28 e	1 557	1 146	2 703
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 f	1 987	400	2 387
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 g	196	67	263
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 h	227	498	725
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	—	28 i	326	28	354
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	—	12	—	29	402	621	1 023
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	—	—	—	—	17	—	30	1 012	968	1 980
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	31 a	43	23 247	23 290
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 b	100	1 213	1 313
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 c	824	19 545	20 369
31 d <sub>1</sub>	(unbearb., oder in/hart	—	—	—	—	—	—	31 d <sub>1</sub>	9 831	36 033	45 864
31 d <sub>2</sub>	Querricht. bearb.   weich	—	—	—	—	—	1632	31 d <sub>2</sub>	5 222	221 860	227 082
31 e <sub>1</sub>	in Längsr. gesägt,   hart	—	—	—	—	—	—	31 e <sub>1</sub>	21	6 756	6 777
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.   weich	—	—	—	—	—	—	31 e <sub>2</sub>	26 091	369 990	396 081
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	7	40	31 f	7	44	51
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	31 g	3 110	35	3 145
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	31 h	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	32	16 046	5 408	21 454
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	33	95	803	898
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	34	103	—	103
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	—	—	35	1 003	330	1 333
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	—	—	36	1 423	128 116	129 539
zu übertragen		3565	—	—	—	5273	1776		2 031 443	2 199 655	4 231 098

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Abfuhr in den französischen und deutschen Rheinhäfen (Spalte 1-37)		
		Abfuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
	Übertrag	3 565	—	—	—	5273	1776		2 031 443	2 199 655	4 231 098
37	Kartoffeln . . . . .	2	—	—	—	—	3	37	50	13	63
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	38	5	263	268
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	39	3	5	8
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	—	—	—	40	520	2 611	3 131
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 a	3 400	5 666	9 066
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 b	32	664	696
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	—	—	—	41 c	—	594	594
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	41 d	447	21 265	21 712
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 a	44	106	150
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 b	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	2	—	—	—	4	42 c	44	386	430
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	42 d	3	23	26
43	Öle, Fette, Tran und Talg	—	—	—	—	5	2	43	4 202	2 797	6 999
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	—	—	—	—	—	—	44	1 096	2 340	3 436
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	—	36	3	45	4 408	21 836	26 244
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	46 a	2 141	645	2 786
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	—	—	—	—	46 b	842	2 621	3 463
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	—	—	—	—	—	—	47	181	613	794
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	291	3	294
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	49	351	1 905	2 256
50	Rübensirup, Melasse . . . . .	—	—	—	—	—	—	50	84	368	452
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	51	14	2	16
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	52 a	345	332 105	332 450
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	52 b	24	2 741	2 765
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	53	2	177	179
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	54	516	2 546	3 062
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	2236	—	—	—	55	3 551	27 512	31 063
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	56	354	298	652
57	Stärke, Traubenzucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	57	115	292	407
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	58	14	1 542	1 556
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	2	59 a	506	1 841	2 347
59 b	Pflastersteine aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	59 b	1 173	70 932	72 105
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	550	—	59 c	1 985	27 265	29 250
60 a	Steinkohlen . . . . .	42 382	920	—	—	—	—	60 a	3 896 681	759 676	4 656 357
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	60 b	25	83	108
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	505	—	—	—	256	—	60 c	750 909	93 905	844 814
61	Tabak, roh, Tabakrippen	22	—	—	—	—	1	61	188	1 132	1 320
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	4	62	7 788	2 381	10 169
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	63	108	731	839
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	64 a	5 501	1 028	6 529
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	64 b	19	3	22
65	Wein . . . . .	—	—	—	—	—	—	65	10 593	11 031	21 624
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	66	41	559	600
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	—	18	—	67	137	1 470	1 607
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 a	28 118	12	28 130
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	68 b	13 671	3 079	16 750
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	—	—	—	69	2 275	3 006	5 281
70 a	Umschließungen, gebraucht	6	—	—	—	69	11	70 a	2 324	8 976	11 300
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	—	8	—	70 b	2 559	4 199	6 758
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	1	—	—	1	2	70 c	823	2 543	3 366
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	70 d	—	1	1
70 e	Sonstige Güter . . . . .	2	—	—	—	1	11	70 e	9 722	21 936	31 658
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	<b>46 484</b>	<b>923</b>	<b>2236</b>	<b>—</b>	<b>5411</b>	<b>2625</b>		<b>6 789 668</b>	<b>3 647 383</b>	<b>10 437 051</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>										
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—		6	5 314	5 320
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—		323	207 173	207 496
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	589	589
	Weiche Brennholzscheite . . . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>		<b>329</b>	<b>213 076</b>	<b>213 405</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	74	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . . .	—	—	—	—	—	—	76	—	—	—

IV<sup>b</sup>.

# Übersicht

der

## Abfuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen  
nach dem deutschen Rhein hin

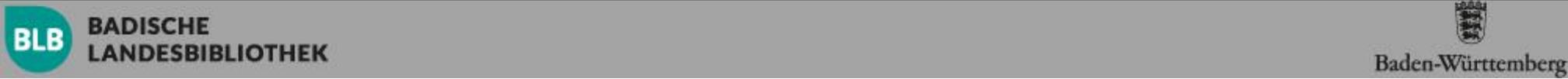
im Jahr 1919

nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und  
der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Die Preußische Haupt-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) 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	
1	Abfälle von Horn, Häuten . . . . .	1s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1s	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle . . . . .	7 480s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 480s	
3	Bier . . . . .	1s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1s	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren . . . . .	6 182s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 182s	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . . . . .	7 990s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 990s	
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	2 447s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 447s	
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 a	Zement . . . . .	602s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	602s	
7 b	Steine, Platten von Zement . . . . .	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
8	Chemikalien und Drogen . . . . .	12 054s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 054s	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	
10 b	Thomasmehl . . . . .	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	6 121s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 121s	
10 f	Andere künstl. Düngemittel . . . . .	2s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2s	
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	7 706s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 706s	
11 b	Luppen von Schweißeseisen . . . . .	30s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30s	
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	6 341	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 341	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . . . .	22s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22s	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen . . . . .	562s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	562s	
13	Eisenbahnschienen . . . . .	813s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	813s	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	839s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	839s	
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
18	Eisen- und Stahl Draht . . . . .	87s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87s	
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	267	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	267	
19 b	Uedle Met., Waren daraus . . . . .	8 538s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 538s	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies . . . . .	14 817	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 817	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . . .	784s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	784s	
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	4 101s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 101s	
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	735s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	735s	
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . . .	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	
22 a <sub>1</sub>	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	6 003s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 003s	
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	804s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	804s	
22 d	Schwefelkies . . . . .	5 883	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 883	
22 e	Andere Erze . . . . .	3 028	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 028	
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . . . .	15 605	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 605	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge . . . . .	316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	316	
24	Fische und Schaliere . . . . .	7 608	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 608	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . . .	1 570s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 570s	
26	Fleisch u. Speck, auch kons. . . . .	78 616	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78 616	
27	Garne und Twiste . . . . .	1 536	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 536	
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	266 617s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	266 617s	
28 b	Roggen . . . . .	59 739s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 739s	
28 c	Hafer . . . . .	79 652	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79 652	
28 d	Gerste . . . . .	45 399s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45 399s	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch. . . . .	113 229	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113 229	
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	70 858s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 858s	
28 g	Malz . . . . .	11 227	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 227	
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	43 316s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43 316s	
28 i	Andere Sämereien . . . . .	2 007	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 007	
29	Glas und Glaswaren . . . . .	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . . .	11 114s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 114s	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz . . . . .	25s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25s	
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	66s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66s	
31 d <sub>1</sub>	Bau- und Nutzholz in Längs- gesägt, hart in Querricht. bearb.   weich in Längs- gesägt, hart gespalten usw.   weich	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	
31 d <sub>2</sub>		Querricht. bearb.   weich	181s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	181s
31 e <sub>1</sub>		in Längs- gesägt, hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e <sub>2</sub>	gespalten usw.   weich	678	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	678	
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb. . . . .	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse . . . . .	4 175s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 175s	
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute . . . . .	2 629	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 629	
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	36 729s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 729s	
36	Kalk, gebrannter . . . . .	930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	930	
zu übertragen		958 643s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	958 643s	

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. 28-28)	
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Sp. 20-25)				
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Übertrag	958 643:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	958 643:
37	Kartoffeln . . . . .	27 475:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 475:
38	Knochen . . . . .	939	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	939
39	Knochenkohle . . . . .	264	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	264
40	Lumpen . . . . .	321	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	321
41 a	Weizenmehl . . . . .	81 337:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81 337:
41 b	Roggenmehl . . . . .	10 642:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 642:
41 c	Kleie . . . . .	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	41 323:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 323:
42 a	Obst und Beeren . . . . .	4 125:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 125:
42 b	Weintrauben . . . . .	154:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154:
42 c	Küchengewächse, Gemüse	11 484	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 484
42 d	Pflanzen . . . . .	937:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	937:
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	122 959	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122 959
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	18 852:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 852:
45	Papier und Pappe . . . . .	2 195:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 195:
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	54 629	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54 629
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	7 284:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 284:
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	19 979	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 979
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse . . . .	638:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	638:
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	2 692	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 692
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	94:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94:
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art . . . . .	2 159:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 159:
56	Weingeist, Branntw., Essig .	7 681	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 681
57	Stärke, Traubenzucker . . . .	8 739:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 739:
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	125:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125:
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	609:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	609:
60 a	Steinkohlen . . . . .	784 188:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	784 188:
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	23 134:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 134:
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	35 989:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35 989:
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .	19 034:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 034:
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	4 844	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 844
63	Tonw., Porzellan, Steingut . .	36:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36:
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	928	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	928
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	62 602:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62 602:
66	Wolle . . . . .	543	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	543
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
68 a	Zucker, roh . . . . .	572:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	572:
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	18 074:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 074:
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	2 735	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 735
70 b	Farben . . . . .	337	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	337
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	502	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	502
70 d	Heu und Stroh . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
70 e	Sonstige Güter . . . . .	93 221:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93 221:
<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>		<b>2 433 252</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	<b>2 433 252</b>
Außerdem an Heeresgut für die Besatzung . . . . .		674 177	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	674 177
Darunter Floßverkehr:		3 107 429	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 107 429
Harte Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harte Brennholzscheite . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Stämme . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Schnittware . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weiche Brennholzscheite . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summe des Floßholzes</b>		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Vieh (Stückzahl):</b>		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1



		Abfuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen														
		Niederländische Häfen													Zusammen	
Nummer	Güterverzeichnis	Mijn- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- helm	Wage- ningen	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andere nieder- ländische Häfen	(Spalte 3-16)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	40
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 523	16	—	3 539
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	—	—	146
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 901	1 874	—	5 775
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 090	387	—	2 477
6 a	Braunkohlen, rohe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 126	2 126
6 b	Braunkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	583	—	—	583
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	6 890	673	483	8 047
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 215	—	—	1 215
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 957	—	—	2 957
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	869	—	—	869
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 789	1 037	—	6 826
11 b	Luppen von Schweißeisen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 040	497	1 356	4 893
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 831	—	—	2 831
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	834	10	55	899
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	822	—	—	822
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	299	248	—	567
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	150
18	Eisen- und Stahldraht . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	327	—	125	452
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 965	94	—	2 059
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 057	996	—	8 053
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 956	—	—	14 956
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	4
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 126	1 209	—	3 335
21 c	Farberden, Graphit . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	114	—	117
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 502	—	—	1 502
22 a	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	50
22 b	Kupfererze, Kupferstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	458	—	—	458
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 003	1 011	3 711	13 725
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 656	—	—	9 656
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169	—	—	169
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97	—	—	97
24	Fische und Schaltiere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 025	640	224	5 889
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 655	184	—	1 839
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74 558	875	—	75 433
27	Garne und Twiste . . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 366	177	—	1 544
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130 087	6 323	—	136 410
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	47 596	500	2 750	51 246
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141 125	—	537	141 662
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 838	404	—	43 242
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129 573	3 013	2 140	134 726
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 469	486	69	24 024
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	493	—	—	493
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 725	163	—	29 888
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	201	202	—	403
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1 256	9	—	1 267
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . . .	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 882	804	—	10 690
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d	und Nutzholz unbearb., oder in/hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	3	—	56
31 d	Querricht.bearb. weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e	in Längr. gesägt, hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	—	28
31 e	gespalten usw. weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129	—	—	129
31 f	Korb- und Floßweiden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	135	145
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	734	18	—	752
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 899	—	—	2 899
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	576	317	—	893
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 990	3 884	358	13 233
36	Kalk, gebrannter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	zu übertragen	7	—	—	—	—	422	—	—	—	—	—	735 428	26 210	14 219	776 286

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
—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	1
3 551	7 090	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 090	2
226	372	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	372	3
450	6 225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 225	4
3 345	5 822	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 822	5
—	2 126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 126	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
1 050	1 633	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 633	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
5 458	13 505	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 505	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
1 419	1 419	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 419	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	1 215	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 215	10 d
100	3 057	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 057	10 e
—	869	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	869	10 f
—	6 826	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 826	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 b
—	4 893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 893	11 c
243	3 074	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 074	12 a
—	899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	899	12 b
—	822	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	822	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
201	768	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	768	16
121	271	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	271	17
—	452	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	452	18
501	2 560	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 560	19 a
797	8 850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 850	19 b
3 975	18 931	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 931	20
—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	21 a
793	4 128	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 128	21 b
570	570	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	570	21 c
—	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117	21 d
11	1 513	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 513	22 a
—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	22 a <sub>1</sub>
23	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	22 b
—	458	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	458	22 c
1 150	14 875	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 875	22 d
—	9 656	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 656	22 e
—	169	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169	22 f
506	603	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	603	23
2 012	7 901	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 901	24
1 676	3 515	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 515	25
16 460	91 893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91 893	26
126	1 670	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 670	27
191 832	328 242	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328 242	28 a
7 488	58 734	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 734	28 b
87 101	228 763	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228 763	28 c
41 542	84 784	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84 784	28 d
31 905	166 631	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166 631	28 e
45 034	69 058	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69 058	28 f
10 181	10 674	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 674	28 g
23 949	53 837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53 837	28 h
297	700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	700	28 i
5	1 272	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 272	29
1 047	11 737	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 737	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	31 d <sub>1</sub>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d <sub>2</sub>
—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	31 e <sub>1</sub>
—	129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129	31 e <sub>2</sub>
510	655	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	655	31 f
2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	31 g
—	752	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	752	31 h
20	2 919	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 919	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
888	1 781	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 781	34
24 709	37 942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 942	35
796	796	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	796	36
512 070	1 288 356	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 288 356	

		Abfuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen															
Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen													Zusammen (Spalte 3-16)		
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam		Andere nieder- ländische Häfen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
	Übertrag	7					422							735 428	26 210	14 219	776 286
37	Kartoffeln . . . . .													171 187	16 509	3 378	191 074
38	Knochen . . . . .													268	27		295
39	Knochenkohle . . . . .													115			115
40	Lumpen . . . . .													215			215
41 a	Weizenmehl . . . . .													86 666	8		86 674
41 b	Roggenmehl . . . . .													8 335			8 335
41 c	Kleie . . . . .													1 351			1 351
41 d	Andere Müllereierzeugnisse													62 044	277		62 321
42 a	Obst und Beeren . . . . .													2 462	1 226		3 688
42 b	Weintrauben . . . . .													4			4
42 c	Küchengewächse, Gemüse .													2 841	1 459	404	4 704
42 d	Pflanzen . . . . .													321			321
43	Öle, Fette, Tran und Talg .													89 889	4 944	1 016	95 849
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .						521							9 554	36	1 454	11 565
45	Papier und Pappe . . . . .													1 421	104		1 525
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle													92 015	801		92 816
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.													1 598	120		1 718
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .													12 714	102		12 816
48	Röhren von Ton u. Zement																
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.																
50	Rübensirup, Melasse . . . .													1 823			1 823
51	Salpetersäure, Salzsäure . .																
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)													195			195
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .													76			76
53	Schiefer u. Schieferwaren . .													10			10
54	Schwefelsäure . . . . .																
55	Soda aller Art . . . . .													1 292	186		1 478
56	Weingeist, Branntw., Essig .	5												5 285	1 778		7 068
57	Stärke, Traubenzucker . . . .													3 672	1 719		5 391
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .													104	135		239
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .																
59 b	Pflastersteine aller Art . . . .													1			1
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .													55			55
60 a	Steinkohlen . . . . .													571 024			571 024
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .													6 564			6 564
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .													38 037			38 037
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . . .						17							8 024	2 979		11 020
62	Teer, Pech, Harz . . . . .													2 145	452		2 597
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .													30	34		64
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .															2 161	2 161
64 b	Holzkohlen . . . . .																
65	Wein . . . . .													3 604	6 804	98	10 506
66	Wolle . . . . .													301	89		390
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .													261	50		311
68 a	Zucker, roh . . . . .													5 772	7 074		12 846
68 b	Verbrauchszucker . . . . .													77	7		84
69	Stückgüter (Sammelgüter). . . .													10 112	252		10 382
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	18												252	1		270
70 b	Farben . . . . .																
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	16												702	34	751	1 503
70 d	Heu und Stroh . . . . .													30 240			30 240
70 e	Sonstige Güter . . . . .	11					8							88 878	4 512	372	93 781
	<b>Summe der Güter-Abfuhr</b>	<b>57</b>					<b>985</b>							<b>2 056 964</b>	<b>77 929</b>	<b>23 853</b>	<b>2 159 788</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>																
	Harte Stämme . . . . .																
	Harte Schnittware . . . . .																
	Harte Brennholzscheite . . . . .																
	Weiche Stämme . . . . .																
	Weiche Schnittware . . . . .																
	Weiche Brennholzscheite . . . . .																
	<b>Summe des Floßholzes</b>																
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>																
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . . .																
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . . .																
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .																
75	Schweine (auch Ferkel) . . . . .																
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . . .	1															

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						Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)	30		31
		Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen					Zusammen (Spalte 20-25)	
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
512 070	1 288 356	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 288 356	
4 441	195 515	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195 515	37
507	802	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	802	38
24	139	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	139	39
—	215	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	215	40
29 521	116 195	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116 195	41 a
362	8 697	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 697	41 b
1 094	2 445	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 445	41 c
6 750	69 071	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69 071	41 d
1 956	5 644	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 644	42 a
154	158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158	42 b
10 380	15 084	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 084	42 c
—	321	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	321	42 d
50 805	146 654	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146 654	43
9 845	21 410	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 410	44
601	2 126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 126	45
10 094	102 910	—	—	—	—	—	—	—	873	—	873	103 783	46 a
1 021	2 739	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 739	46 b
4 605	17 421	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 421	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
588	2 411	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 411	50
51	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	51
2 819	3 014	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 014	52 a
—	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	52 b
—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
707	2 185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 185	55
1 471	8 539	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 539	56
2 976	8 367	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 367	57
—	239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	239	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 a
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	59 b
—	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	59 c
208 825	779 849	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	779 849	60 a
16 430	22 994	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 994	60 b
457	38 494	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 494	60 c
8 338	19 358	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 358	61
1 823	4 420	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 420	62
—	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	63
—	2 161	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 161	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
53 144	63 650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63 650	65
213	603	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	603	66
100	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	67
—	311	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	311	68 a
8 457	21 303	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 303	68 b
7	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91	69
201	10 583	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 583	70 a
79	349	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	349	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
221	1 724	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 724	70 d
29 710	59 950	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 950	70 e
36 706	130 487	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130 487	70 e
1 017 553	3 177 341	—	—	—	—	—	—	—	873	—	873	3 178 214	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

IV<sup>c</sup>.

## 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), dem  
Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort) und dem Spoy-Kanal  
(Durchgangsstelle zu Keeken)

im Jahr 1919.

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	Rhein-Herne- Kanal	
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg- Ruhrort	
							Durch- gangsstelle zu Keeken		
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	76	—	—	—	76
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	430	—	—	—	430
3	Bier . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. .	—	—	—	6 483	—	—	—	6 483
6 a	Braunkohlen, rohe . . . .	—	—	—	1 162	—	—	—	1 162
6 b	Braunkohlenbriketts . . . .	—	—	—	730	—	—	—	730
7 a	Zement . . . . .	—	—	—	8 850	—	—	—	8 850
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen .	—	—	—	3 949	—	—	—	3 949
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger . . . . .	—	—	—	352	—	—	—	352
10 b	Thomasmehl. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen . . .	—	—	—	292	—	103 245	—	103 537
10 e	Phosphorsaurer Kalk . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen .	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	821	—	—	—	821
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	—	—	—	1 179	—	—	—	1 179
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	18 551	—	18 551
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	445	—	—	—	445
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile . . . . .	—	—	—	173	—	—	—	173
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	457	—	—	—	457
18	Eisen- und Stahldraht. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	19 658	—	396 244	—	415 902
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel .	—	—	—	352	—	—	—	352
21 b	Ton, Lehm usw. . . . .	—	—	—	4 295	—	—	—	4 295
21 c	Farberden, Graphit. . . . .	1118	—	—	—	—	—	—	1 118
21 d	Sonstige Erden, Traß . . . .	—	—	—	12 451	—	—	—	12 451
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze .	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a	Zinkerze . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein . .	—	—	—	81	—	—	—	81
22 c	Manganerze, Braunstein. . .	—	—	—	2	—	—	—	2
22 d	Schwefelkies . . . . .	—	—	—	48 622	—	—	—	48 622
22 e	Andere Erze . . . . .	—	—	—	539	—	—	—	539
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	157	13 124	—	—	13 281
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	5	—	—	—	5
24	Fische und Schalthiere . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	302	—	—	—	302
27	Garne und Twiste . . . . .	—	—	—	487	—	—	—	487
28 a	Weizen und Spelz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen . . . . .	—	—	—	—	—	66 538	—	66 538
28 c	Hafer . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste . . . . .	—	—	—	3 239	—	—	—	3 239
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen . . . . .	—	—	—	610	—	—	—	610
28 i	Andere Sämereien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren . . . . .	—	—	—	92	—	—	—	92
30	Häute, Felle, Leder, Pelz .	—	—	—	134	—	—	—	134
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	5 566	—	—	—	5 566
31 b	Grubenholz . . . . .	—	—	—	23 693	—	—	—	23 693
31 c	Rundholz zu Zellstoff . . . .	—	—	—	18 227	—	—	—	18 227
31 d	unbearb., oder in/hart	—	—	—	9 936	—	—	—	9 936
31 d	Querricht, bearb./weich	—	—	—	190 026	—	58 082	—	190 026
31 e	in Längsr. gesägt, /hart	—	—	—	5 553	—	—	—	5 553
31 e	gespalten usw. /weich	—	—	—	26 765	—	—	—	26 765
31 f	Korb- und Floßweiden . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . .	—	—	—	200	—	—	—	200
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute . . . . .	—	—	—	93	—	—	—	93
35	Kaffee, Kakao, Tee . . . . .	—	—	—	—	—	2100	—	2 100
36	Kalk, gebrannter. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
	zu übertragen	1118	—	—	396 487	13 124	2100	642 660	1 055 487

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	Rhein-Herne-Kanal		Spoyn-Kanal
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken-thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Niederlahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg-Ruhrort		Durch-gangsstelle zu Keeken
	Übertrag	1118	—	—	396 485z	13 124	2100	642 660	—	1 055 487z
37	Kartoffeln . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen . . . . .	—	—	—	160	—	—	—	—	160
41 a	Weizenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie . . . . .	—	—	—	57	—	—	—	—	57
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren . . . . .	—	—	—	3	—	—	—	—	3
42 b	Weintrauben . . . . .	—	—	—	—	—	—	180 401	—	180 401
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	147	—	—	—	—	147
42 d	Pflanzen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe . . . . .	—	—	—	254	—	—	—	—	254
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	80	—	—	52 161	—	52 241
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	1523	—	23	—	—	—	—	1 546
50	Rübensirup, Melasse . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	995	—	—	—	—	995
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	165	—	—	—	—	165
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure . . . . .	—	—	—	913	—	—	—	—	913
55	Soda aller Art . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet . . . . .	—	—	—	1 094	—	—	—	—	1 094
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	330	—	1 923	—	—	—	—	2 253
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	9 866	—	—	—	—	9 866
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	8288	1110	—	27 637	5 206z	—	—	—	42 241z
60 a	Steinkohlen . . . . .	—	—	—	511	—	—	—	—	511
60 b	Steinkohlenbriketts . . . . .	—	—	—	—	—	—	3 738 046	—	3 738 046
60 c	Steinkohlenkoks . . . . .	—	—	—	4	—	—	—	—	4
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut . .	—	—	—	286	—	—	—	—	286
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen .	—	—	—	725	—	—	—	—	725
64 b	Holzkohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	—	178	—	4256	—	—	4 434
66	Wolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken . . . . .	—	—	—	50	—	—	—	—	50
68 a	Zucker, roh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelmüter). . .	—	—	—	12 838	—	—	—	—	12 838
70 a	Umschließungen, gebraucht .	—	—	—	505	—	—	—	—	505
70 b	Farben . . . . .	—	—	—	211	—	—	—	—	211
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel . . . . .	—	—	—	180	—	—	—	—	180
70 d	Heu und Stroh . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter . . . . .	—	3257	—	291	75	—	168 700	—	172 323
	<b>Summe d. Güter-Durchfuhr</b>	<b>9406</b>	<b>6220</b>	<b>—</b>	<b>455 581z</b>	<b>18 405z</b>	<b>6 356</b>	<b>4 781 968</b>	<b>—</b>	<b>5 277 937</b>
	<b>Darunter Floßverkehr:</b>									
	Harte Stämme . . . . .	—	—	—	2 801z	—	—	—	—	2 801z
	Harte Schnittware . . . . .	—	—	—	185 955z	—	—	—	—	185 955z
	Harte Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe des Floßholzes</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>188 757z</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>188 757z</b>
	<b>Vieh (Stückzahl):</b>									
72	Pferde, Esel, Maultiere . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Va.

# Übersicht

der

## Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1919 in den französischen und deutschen Rheinhäfen

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen,  
Worms, Gernsheim, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein,  
Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Beuel, Bonn, Wesseling, Cöln-  
Mülheim a. Rh.<sup>1)</sup>, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen,  
Rheinhausen, Duisburg (Rhein und Rhein-Herne-Kanal), Homberg, Alsum  
mit Schwelgern, Walsum, Orsoy, Rheinberg und Wesel

**angekommen sind.**

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

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Straßburg			Kehl		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . chargés	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . . chargés	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe chargés	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	63	—	63	28	2	30
Davon unbeladen . . . . .	1	—	1	—	1	1
Tragfähigkeit in Tonnen . . .	44 599	—	44 599	20 852	1 754	22 606
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	14 897	—	14 897	6 823	22	6 845
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	1 061	21	1 082	291	77	368
Davon unbeladen . . . . .	10	18	28	6	68	74
Tragfähigkeit in Tonnen . . .	1420 872	16 645	1 437 517	328 095	75 132	403 227
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	876 365	6	876 372	216 646	2 418	219 064
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe</b>						
	1 124	21	1 145	319	79	398
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	891 262	6	891 269	223 469	2 440	225 909
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	—	—	—	115	23	138
Bayerische . . . . .	—	—	—	32	7	39
Hessische . . . . .	—	—	—	6	1	7
Preußische . . . . .	—	—	—	119	28	147
Württembergische . . . . .	—	—	—	3	—	3
Sonstige deutsche Bundes- staaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Französische . . . . .	1	—	1	—	10	10
Deutsche im ganzen . . . . .	703	16	719	275	59	334
Niederländische . . . . .	397	5	402	43	4	47
Belgische . . . . .	23	—	23	1	—	1
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	6	6
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>						
hartes Holz	{	Stämme . . .	—	—	—	—
		Schnittware . . .	—	—	—	—
		Scheite . . .	—	—	—	—
weiches Holz	{	Stämme . . .	—	—	—	—
		Schnittware . . .	—	—	—	—
		Scheite . . .	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—
<b>Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—



In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen	Ludwigshafen			Worms		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	382	53	435	260	234	494
Davon unbeladen . . . . .	3	2	5	2	—	2
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	199 861	34 984	234 845	125 625	115 714	241 339
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	21 684	755	22 439	7 341	960	8 301
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	1 777	616	2 393	627	213	840
Davon unbeladen . . . . .	243	44	287	4	166	170
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	2 047 081	137 736	2 184 817	349 868	67 750	417 618
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	1 098 645	64 734	1 163 379	230 454	10 094	240 548
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>						
	2 159	669	2 828	887	447	1 334
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	1 120 329	65 489	1 185 818	237 795	11 054	248 849
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	449	44	493	72	135	207
Bayerische . . . . .	221	532	753	13	65	78
Hessische . . . . .	84	8	92	384	40	424
Preußische . . . . .	905	23	928	236	70	306
Württembergische . . . . .	3	—	3	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	52	54	106
Französische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	1 662	607	2 269	757	364	1 121
Niederländische . . . . .	415	45	460	128	83	211
Belgische . . . . .	82	17	99	1	—	1
Britische . . . . .	—	—	—	1	—	1
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>						
hartes Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—
<b>Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—

Gernsheim			Weisenau			Gustavsburg			Mainz		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	65	120	—	—	—	62	23	85	364	384	748
19	16	35	—	—	—	—	18	18	15	40	55
18 665	24 477	43 142	—	—	—	35 165	12 670	47 835	190 041	184 212	374 253
91	48	139	—	—	—	5 346	19	5 365	21 295	4 540	25 835
276	29	305	50	1	51	1 573	103	1 676	1 011	263	1 274
—	2	2	27	—	27	19	72	91	21	144	165
233 195	7 411	240 606	44 528	210	44 738	1 655 839	64 940	1 720 779	792 808	134 783	927 591
142 880	5 067	147 953	18 006	210	18 216	1 073 276	2 204	1 075 480	456 022	9 896	465 918
331	94	425	50	1	51	1 635	126	1 761	1 375	647	2 022
142 977	5 115	148 092	18 006	210	18 216	1 078 622	2 223	1 080 845	477 317	14 436	491 753
60	21	81	9	1	10	60	6	66	121	101	222
6	11	17	—	—	—	55	17	72	54	79	133
106	17	123	5	—	5	45	24	69	342	109	451
141	32	173	36	—	36	1 397	47	1 444	531	174	705
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	3	4	—	—	—	1	4	5	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
314	84	398	50	1	51	1 558	98	1 656	1 050	466	1 516
5	—	5	—	—	—	64	27	91	231	130	361
12	10	22	—	—	—	13	—	13	73	49	122
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	1	21	2	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	953	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 199	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	222 002	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	171	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	225 372	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Biebrich			Schierstein			Budenheim		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>									
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	112	107	219	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	87	113	200	—	—	—	—	—	—
Davon unbeladen . . . . .	16	47	63	—	—	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	61 141	79 750	140 891	—	—	—	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	1 018	717	1 735	—	—	—	—	—	—
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	33	72	105	15	23	38	5	61	66
Davon unbeladen . . . . .	—	13	13	—	1	1	—	61	61
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	26 388	16 300	42 688	5 911	5 199	11 110	2 904	67 648	70 552
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	13 453	9 643	23 096	3 161	3 614	6 775	2 904	—	2 904
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>									
	232	292	524	15	23	38	5	61	66
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>									
	14 471	10 360	24 831	3 161	3 614	6 775	2 904	—	2 904
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	14	22	36	1	—	1	3	—	3
Bayerische . . . . .	1	5	6	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	13	58	71	8	23	31	—	—	—
Preußische . . . . .	98	98	196	5	—	5	1	61	62
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundes- staaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Franszösische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	126	183	309	14	23	37	4	61	65
Niederländische . . . . .	73	67	140	1	—	1	1	—	1
Belgische . . . . .	33	42	75	—	—	—	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	—	—	—	43	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz	{	Stämme . . . . .	—	—	1 155	—	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
		Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
weiches Holz	{	Stämme . . . . .	—	—	18 094	—	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
		Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>									
	—	—	—	—	19 249	—	—	—	—
<b>Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>									
	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Bingen			Oberlahnstein			Coblenz			Beuel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	57	71	128	148	188	336	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
202	251	453	37	65	102	168	169	337	—	—	—
—	1	1	2	3	5	1	—	1	—	—	—
100 945	125 488	226 433	21 827	40 377	62 204	104 571	103 033	207 604	—	—	—
2 544	1 326	3 870	774	612	1 386	8 039	3 992	12 031	—	—	—
166	130	296	242	254	496	294	106	400	5	64	69
7	84	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—
161 813	65 484	227 297	120 527	64 731	185 258	243 308	36 485	279 793	4 548	71 189	75 737
100 299	7 274	107 573	106 812	64 748	171 560	180 610	21 813	202 423	4 138	60 127	64 265
368	381	749	336	390	726	610	463	1 073	5	64	69
102 843	8 600	111 443	107 586	65 360	172 946	188 649	25 805	214 454	4 138	60 127	64 265
31	40	71	16	35	51	42	54	96	—	—	—
8	16	24	7	—	7	4	5	9	—	—	—
10	46	56	—	—	—	2	6	8	—	—	—
183	181	364	235	308	543	334	253	587	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
232	283	515	258	343	601	382	318	700	3	63	66
129	93	222	78	47	125	179	92	271	2	1	3
7	5	12	—	—	—	46	53	99	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—
17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 767	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 778	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Bonn			Wesseling			Cöln-Mülheim a. Rh.		
	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu Berg	zu Tal	zu- sammen
<b>Schiffe.</b>									
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	359	132	491	—	—	—	800	302	1 102
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	130	169	299	1	1	2	364	347	711
Davon unbeladen . . . . .	2	2	4	—	1	1	2	—	2
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	75 896	95 355	171 251	621	64	685	211 868	201 341	413 209
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	3 590	2 472	6 062	38	—	38	60 029	22 001	82 030
<b>II Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	12	28	40	195	1 160	1 355	1 150	294	1 444
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	144	1 152	1 296	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	9 524	12 994	22 518	205 374	1 517 054	1 722 428	1 009 882	194 797	1 204 679
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	6 576	4 439	11 015	33 494	2 764	36 258	540 836	90 316	631 152
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>	501	329	830	196	1 161	1 357	2 314	943	3 257
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>	10 166	6 911	17 077	33 532	2 764	36 296	600 865	112 317	713 182
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	—	—	—	—	—	—	215	211	426
Bayerische . . . . .	—	—	—	—	—	—	36	45	81
Hessische . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	22	24
Preußische . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 210	409	1 619
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	13	—	13
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Französische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	352	183	535	162	1 124	1 286	1 476	687	2 163
Niederländische . . . . .	113	88	201	34	34	68	650	188	838
Belgische . . . . .	35	58	93	—	—	—	185	68	253
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	1	—	1	—	3	3	3	—	3
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	8	—	—	—	—	—	29	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>									
hartes Holz									
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	89	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weiches Holz									
Stämme . . . . .	—	1 549	—	—	—	—	—	11 793	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>	—	1 549	—	—	—	—	—	11 886	—
<b>Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—



In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Düsseldorf			Crefeld		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	129	148	277	21	63	84
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	206	302	508	160	149	309
Davon unbeladen . . . . .	15	22	37	16	1	17
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	148 574	168 184	316 758	100 536	87 509	188 045
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	14 803	15 000	29 803	5 042	2 452	7 494
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	482	743	1 225	468	124	592
Davon unbeladen . . . . .	98	169	267	64	10	74
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	353 153	388 594	741 747	314 602	82 086	396 688
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	191 086	119 102	310 188	169 314	46 037	215 351
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>	817	1 193	2 010	649	336	985
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>	205 889	134 102	339 991	174 356	48 489	222 845
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	74	184	258	—	—	—
Bayerische . . . . .	25	82	107	—	—	—
Hessische . . . . .	3	18	21	—	—	—
Preußische . . . . .	403	596	999	—	—	—
Württembergische . . . . .	—	1	1	—	—	—
Sonstige deutsche Bundes- staaten . . . . .	1	—	1	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Französische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	506	881	1 387	377	262	639
Niederländische . . . . .	259	191	450	202	40	242
Belgische . . . . .	52	121	173	70	34	104
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	25			16		
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz						
Stämme . . . . .		—	—		—	—
Schnittware . . . . .		—	—		—	—
Scheite . . . . .		—	—		—	—
weiches Holz		12 895	—		5 742	—
Stämme . . . . .		—	—		—	—
Schnittware . . . . .		—	—		—	—
Scheite . . . . .		—	—		—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .		12 895			5 742	
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .		—			—	

Uerdingen			Rheinhausen			Duisburg			
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	Rhein		Vom Rhein- Herne-Kanal	zusammen
						zu Berg	zu Tal		
92	128	220	—	—	—	41	103	—	144
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
119	69	188	3	3	6	212	391	13	616
49	16	65	3	2	5	131	253	7	391
66 931	39 326	106 257	225	1 183	1 408	130 216	228 555	7 014	365 785
3 861	1 251	5 112	—	2	2	12 641	8 850	1 147	22 638
215	39	254	141	229	370	1 742	6 922	1 346	10 010
11	25	36	94	11	105	1 222	4 821	280	6 323
139 620	16 930	156 550	97 035	273 541	370 576	1 583 178	6 689 531	836 936	9 109 645
76 312	3 743	80 055	29 940	226 449	256 389	238 999	686 666	471 576	1 397 241
426	236	662	144	232	376	1 995	7 416	1 359	10 770
80 173	4 994	85 167	29 940	226 451	256 391	251 640	695 516	472 723	1 419 879
25	26	51	—	—	—	128	678	96	902
7	14	21	—	—	—	66	311	37	414
6	1	7	—	—	—	8	191	14	213
212	124	336	—	—	—	685	5 577	970	7 232
—	—	—	—	—	—	—	2	1	3
14	—	14	—	—	—	—	—	163	163
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
264	165	429	115	196	311	887	6 759	1 281	8 927
146	66	212	27	33	60	1 035	590	69	1 694
15	5	20	2	3	5	70	65	1	136
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	1	—	—	—	3	2	8	13
4	—	—	—	—	—	20	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	615	—	—	—	—	—	5 128	7	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	615	—	—	—	—	—	5 135	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Homburg			Alsum mit Schwelgern		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	3	—	3	9	32	41
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	9	26	35
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	2 357	—	2 357	4 042	17 619	21 661
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	1 569	—	1 569	—	2 673	2 673
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	107	773	880	106	731	837
Davon unbeladen . . . . .	103	760	863	51	242	293
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	105 209	630 165	735 374	88 557	611 827	700 384
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen . . . . .	281	6 399	6 680	30 738	293 183	323 921
<b>III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe . . . . .</b>						
	110	773	883	115	763	878
<b>IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	1 850	6 399	8 249	30 738	295 856	326 594
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Bayerische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Preußische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundes- staaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Französische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	66	732	798	61	515	576
Niederländische . . . . .	34	40	74	53	235	288
Belgische . . . . .	9	1	10	1	13	14
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	1	—	1	—	—	—
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>						
hartes Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—
<b>Angekommene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—

Walsum			Orsoy			Rhein'erg			Wesel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	41	30	71	—	—	—	48	87	135
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	1	14	—	14	—	—	—	9	99	108
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	7
—	738	738	8 159	—	8 159	—	—	—	5 903	56 920	62 823
—	555	555	360	93	453	—	—	—	1 513	990	2 503
1	163	164	12	34	46	—	102	102	188	384	572
—	—	—	12	34	46	—	—	—	—	10	10
507	142 988	143 495	16 190	43 429	59 619	—	128 389	128 389	68 150	154 275	222 425
503	108 096	108 599	—	—	—	—	103 886	103 886	66 408	104 345	170 753
1	164	165	67	64	131	—	102	102	245	570	815
503	108 651	109 154	360	93	453	—	103 886	103 886	67 921	105 335	173 256
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	15	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	196	433	629
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	162	162	11	25	36	—	96	96	200	449	649
1	2	3	55	39	94	—	6	6	44	85	129
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	36	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	975	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 213	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 213	—	—	—	—	—	—	—	—	983	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

V<sup>b</sup>.

# Übersicht

der

**Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1919, von dem Rhein her kommend,**

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), dem Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort) und dem Spoy-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)

**durchgegangen sind.**

Nach Nebenflüssen gehend, sind Schiffe und Flöße von dem Rhein her durchgegangen bei	III - Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Rhein-Herne- Kanal	Spoyn-Kanal
	Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Nieder- lahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg- Ruhrort	Durchgangs- stelle zu Keeken
<b>Schiffe.</b>								
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</b>								
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>								
Im ganzen . . . . .	—	—	—	179	—	—	—	—
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	11	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	—	—	—	56 203	—	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	21 087	—	—	—	—
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>								
Im ganzen . . . . .	299	52	67	2 758	179	29	7 419	113
Davon unbeladen . . . . .	44	—	—	189	167	27	6 779	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	12 872	11 140	7 874	1 881 936	22 237	6 300	—	53 127
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	3 546	6 042	7 638	1 411 952	2 127	410	339 509	29 609
<b>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe . . . . .</b>								
	299	52	67	2 937	179	29	7 419	113
<b>IV. Gesamtgewicht der durchgegan- nen Güter in Tonnen . . . . .</b>								
	3 546	6 042	7 638	1 433 039	2 127	410	339 509	29 609
<b>Flöße.</b>								
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>								
hartes Holz	Stämme . . .	—	—	—	—	—	—	—
		Schnittware .	—	—	—	—	—	—
			Scheite . . .	—	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme . . .	—	—	—	—	—	—	—
		Schnittware .	—	—	—	—	—	—
			Scheite . . .	—	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>								
	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>								
	—	—	—	—	—	—	—	—

VI<sup>a</sup>.

# Übersicht

der

## Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1919 in den französischen und deutschen Rheinhäfen

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Beuel, Bonn, Wesseling, Cöln-Mülheim a. Rh.<sup>1)</sup>, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg (Rhein und Rhein-Herne-Kanal), Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy, Rheinberg und Wesel

abgegangen sind.

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

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Straßburg			Kehl		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . chargés	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . . chargés	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe chargés	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	—	59	59	—	29	29
Davon unbeladen . . . . .	—	9	9	—	18	18
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	—	41 488	41 488	—	20 959	20 959
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	—	6 272	6 272	—	1 116	1 116
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	23	1 004	1 027	50	317	367
Davon unbeladen . . . . .	—	745	745	24	246	270
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	18 641	1 357 912	1 376 553	36 228	376 471	412 699
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	4 086	152 959	157 045	9 243	45 940	55 183
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe</b>						
	23	1 063	1 086	50	346	396
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen</b>						
	4 086	159 231	163 317	9 243	47 056	56 299
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	—	—	—	24	124	148
Bayerische . . . . .	—	—	—	—	36	36
Hessische . . . . .	—	—	—	3	3	6
Preußische . . . . .	—	—	—	8	137	145
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	3	3
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Französische . . . . .	—	1	1	8	3	11
Deutsche im ganzen . . . . .	14	683	697	35	303	338
Niederländische . . . . .	9	360	369	1	40	41
Belgische . . . . .	—	19	19	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	6	—	6
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>						
hartes Holz						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
weiches Holz						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—

Lauterburg <sup>1)</sup>			Karlsruhe			Speyer			Mannheim		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	7	7	Rhein und Neckar	Rhein	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	15	53	68	—	1	1	42	373	415
—	—	—	1	6	7	—	—	—	—	11	11
—	—	—	10 119	31 826	41 945	—	632	632	27 984	195 008	222 992
—	—	—	46	6 419	6 465	—	168	168	3 244	34 317	37 561
1	135	136	24	1 014	1 038	263	264	527	1 498	5 141	6 639
—	123	123	1	677	678	263	236	499	631	4 365	4 996
1 240	202 442	203 682	21 509	1 172 016	1 195 525	22 675	21 572	44 247	996 272	5 722 138	6 718 410
—	9 235	9 235	9 862	239 227	249 089	—	3 511	3 511	53 935	482 493	536 428
1	135	136	39	1 067	1 106	263	272	535	1 540	5 514	7 054
—	9 235	9 235	9 908	245 646	255 554	—	3 679	3 679	57 179	516 810	573 989
—	—	—	25	266	291	9	3	12	689	1 614	2 303
—	—	—	1	69	70	254	255	509	126	249	375
—	—	—	1	44	45	—	3	3	251	214	465
—	—	—	7	604	611	—	9	9	384	2 797	3 181
—	—	—	1	5	6	—	—	—	16	18	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	125	126	35	988	1 023	263	270	533	1 466	4 892	6 358
—	10	10	1	77	78	—	2	2	74	584	658
—	—	—	3	2	5	—	—	—	—	36	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
									Rhein zu Tal		
									21		
									23 983		
									72		
									24 055		

<sup>1)</sup> Ce chaland à allégé à Lauterbourg et est monté à Strasbourg avec son chargement réduit.

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Ludwigshafen			Worms		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	53	382	435	256	234	490
Davon unbeladen . . . . .	—	13	13	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	36 956	197 889	234 845	125 567	115 785	241 352
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	1 657	14 430	16 087	712	2 794	3 506
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	762	1 642	2 404	209	625	834
Davon unbeladen . . . . .	549	1 243	1 792	44	602	646
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	336 406	1 853 678	2 190 084	57 448	352 648	410 096
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	41 345	210 520	251 865	30 326	10 947	41 273
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe . . . . .	815	2 024	2 839	465	859	1 324
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen . . . . .	43 002	224 950	267 952	31 038	13 741	44 779
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	84	410	494	131	75	206
Bayerische . . . . .	545	209	754	62	18	80
Hessische . . . . .	8	85	93	41	382	423
Preußische . . . . .	74	863	937	84	225	309
Württembergische . . . . .	1	2	3	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	53	54	107
Französische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	712	1 569	2 281	371	754	1 125
Niederländische . . . . .	91	368	459	92	105	197
Belgische . . . . .	12	87	99	1	—	1
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	1	—	1
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—

Gernsheim			Weisenau			Gustavsburg			Mainz		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	59	124	—	—	—	52	36	88	384	367	751
36	22	58	—	—	—	3	16	19	25	20	45
21 530	23 410	44 940	—	—	—	28 746	21 430	50 176	183 867	180 091	363 958
2 119	207	2 326	—	—	—	858	844	1 702	6 540	10 690	17 230
35	272	307	8	44	52	251	1 412	1 663	430	858	1 288
32	270	302	—	23	23	32	1 280	1 312	48	714	762
9 095	177 272	186 367	4 536	40 979	45 515	161 476	1 451 694	1 613 170	308 001	597 973	905 974
196	5	201	3 460	11 015	14 525	13 510	16 343	29 853	52 264	45 478	97 742
100	331	431	8	44	52	303	1 448	1 751	814	1 225	2 039
2 315	212	2 527	3 460	11 065	14 525	14 368	17 187	31 555	58 804	56 168	114 972
21	61	82	1	9	10	30	35	65	96	125	221
14	3	17	—	—	—	38	34	72	96	43	139
17	108	125	4	1	5	42	37	79	74	345	419
35	139	174	3	34	37	144	1 270	1 414	321	435	756
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	5	5	—	—	—	10	1	11	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87	316	403	8	44	52	264	1 377	1 641	592	948	1 540
1	4	5	—	—	—	36	60	96	147	210	357
12	11	23	—	—	—	2	11	13	57	62	119
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	—	1	18	5	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	164	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 275	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	153 564	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	517	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158 356	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Biebrich			Schierstein			Budenheim		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>									
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	90	130	220	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	89	112	201	—	—	—	—	—	—
Davon unbeladen . . . . .	58	45	103	—	—	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	62 850	79 700	142 550	—	—	—	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	728	1 901	2 629	—	—	—	—	—	—
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	90	16	106	25	13	38	4	62	66
Davon unbeladen . . . . .	76	15	91	25	12	37	4	1	5
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	25 162	17 464	42 626	5 731	5 379	11 110	2 109	68 442	70 551
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	3 151	397	3 548	—	190	190	—	60 479	60 479
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe</b>	269	258	527	25	13	38	4	62	66
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen</b>	3 879	2 298	6 177	—	190	190	—	60 479	60 479
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	18	21	39	—	1	1	3	—	3
Bayerische . . . . .	4	2	6	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	63	—	63	24	7	31	—	—	—
Preußische . . . . .	88	117	205	1	4	5	1	61	62
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Französische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	173	140	313	25	12	37	4	61	65
Niederländische . . . . .	63	76	139	—	1	1	—	1	1
Belgische . . . . .	33	42	75	—	—	—	—	—	—
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	—	—	—	34	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz {						1 045			
Stämme . . . . .						—			
Schnittware . . . . .						—			
Scheite . . . . .						—			
weiches Holz {						29 360			
Stämme . . . . .						—			
Schnittware . . . . .						—			
Scheite . . . . .						—			
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .						30 405			
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .						—			

Bingen			Oberlahnstein			Coblenz			Beuel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	34	33	67	171	129	300	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
206	246	452	5	32	37	65	123	188	—	—	—
103 019	124 204	227 223	3 054	21 807	24 861	37 163	73 337	110 500	—	—	—
2 071	4 065	6 136	184	1 551	1 735	2 126	3 026	5 152	—	—	—
94	205	299	2	149	151	34	164	198	11	24	35
36	127	163	—	—	—	33	117	150	—	—	—
48 285	190 014	238 299	2 614	173 786	176 400	7 164	115 332	122 496	3 618	13 758	17 376
2 994	42 980	45 974	2 614	161 370	163 984	2	15 438	15 440	3 242	11 917	15 159
300	451	751	41	214	255	270	416	686	11	24	35
5 065	47 045	52 110	2 798	162 921	165 719	2 128	18 464	20 592	3 242	11 917	15 159
27	44	71	2	28	30	11	27	38	—	—	—
6	22	28	—	17	17	5	2	7	—	—	—
32	22	54	—	1	1	3	2	5	—	—	—
120	245	365	20	110	130	156	204	360	—	—	—
—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
185	333	518	22	158	180	175	235	410	11	15	26
112	111	223	19	56	75	67	119	186	—	9	9
3	7	10	—	—	—	28	61	89	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Bonn			Wesseling			Cöln-Mülheim a. Rh.		
	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu Berg	zu Tal	zu- sammen
<b>Schiffe.</b>									
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>									
Personenschiffe . . . . .	264	240	504	—	—	—	216	673	889
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>									
Im ganzen . . . . .	140	169	309	1	1	2	170	253	423
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	58 100	84 500	142 600	621	64	685	91 166	147 849	239 015
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	390	762	1 152	—	20	20	7 425	15 769	23 194
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>									
Im ganzen . . . . .	19	23	42	1 206	157	1 363	170	212	382
Davon unbeladen . . . . .	10	24	34	11	103	114	1	1	2
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	9 495	11 184	20 679	1 563 364	160 120	1 723 484	172 748	149 462	322 210
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	9	—	9	1 132 150	51 546	1 183 696	116 401	98 116	214 517
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe . . . . .</b>	<b>423</b>	<b>432</b>	<b>855</b>	<b>1 207</b>	<b>158</b>	<b>1 365</b>	<b>556</b>	<b>1 138</b>	<b>1 694</b>
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen . . . . .</b>	<b>399</b>	<b>762</b>	<b>1 165</b>	<b>1 132 150</b>	<b>51 566</b>	<b>1 183 716</b>	<b>123 826</b>	<b>113 885</b>	<b>237 711</b>
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>									
Badische . . . . .	45	59	104	—	—	—	88	129	217
Bayerische . . . . .	3	4	7	—	—	—	20	11	31
Hessische . . . . .	—	1	1	—	—	—	11	1	12
Preußische . . . . .	184	221	405	—	—	—	312	722	1 034
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	4	5
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Französische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	232	285	517	1 167	129	1 296	433	867	1 300
Niederländische . . . . .	217	121	338	38	28	66	88	208	296
Belgische . . . . .	—	—	—	—	—	—	35	62	97
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	2	1	3	—	1	1
<b>Flöße.</b>									
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz {									
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {									
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—



In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Düsseldorf			Crefeld		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	115	100	215	13	10	23
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen . . . . .	164	264	428	155	155	310
Davon unbeladen . . . . .	29	16	45	125	146	271
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	92 225	163 611	255 836	96 563	91 154	187 717
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	7 104	12 522	19 626	679	207	886
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	1 007	1 173	2 180	60	538	598
Davon unbeladen . . . . .	830	1 048	1 878	51	467	518
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	302 493	440 817	743 310	53 098	355 622	408 720
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	120 193	43 033	163 226	4 146	33 300	37 446
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe . . . . .</b>	1 286	1 537	2 823	228	703	931
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen . . . . .</b>	127 297	55 555	182 852	4 825	33 507	38 332
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	129	119	248	—	—	—
Bayerische . . . . .	43	31	74	—	—	—
Hessische . . . . .	3	9	12	—	—	—
Preußische . . . . .	965	1 042	2 007	—	—	—
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	1	1	2	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Französische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	1 141	1 202	2 343	104	472	576
Niederländische . . . . .	95	235	330	96	157	253
Belgische . . . . .	50	100	150	28	74	102
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	1	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz {						
Stämme . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {						
Stämme . . . . .	—	110	—	—	—	—
Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
Scheite . . . . .	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .	—	110	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	—	—	—



In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Homburg			Alsum mit Schwelgern		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
<b>Schiffe.</b>						
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):</b>						
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>						
Im ganzen . . . . .	—	3	3	35	8	43
Davon unbeladen . . . . .	—	3	3	2	3	5
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	—	2 357	2 357	18 060	5 009	23 069
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	6 766	768	7 534
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>						
Im ganzen . . . . .	769	101	870	663	174	837
Davon unbeladen . . . . .	6	1	7	481	33	514
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	630 550	100 704	731 254	593 009	110 061	703 070
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen . . . . .	528 281	85 550	613 831	152 031	48 213	200 244
<b>III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe</b>						
	769	104	873	698	182	880
<b>IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen</b>						
	528 281	85 550	613 831	158 797	48 981	207 778
<b>V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:</b>						
Badische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Bayerische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Hessische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Preußische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten . . . . .	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche . . . . .	—	—	—	—	—	—
Fransösische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen . . . . .	728	61	789	511	65	576
Niederländische . . . . .	40	33	73	175	115	290
Belgische . . . . .	1	9	10	12	2	14
Britische . . . . .	—	—	—	—	—	—
Andere . . . . .	—	1	1	—	—	—
<b>Flöße.</b>						
Anzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>						
hartes Holz	{	Stämme . . . . .	—	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—
		Scheite . . . . .	—	—	—	—
weiches Holz	{	Stämme . . . . .	—	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—
		Scheite . . . . .	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—
<b>Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>						
	—	—	—	—	—	—



VI<sup>b</sup>.

# Übersicht

der

**Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1919, nach  
dem Rhein hin gehend,**

von

dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim),  
dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim),  
der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls), dem  
Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort) und dem Spoy-Kanal  
(Durchgangsstelle zu Keeken)

**durchgegangen sind.**

Der Verkehr von dem Spoy-Kanal nach dem Rhein hin wird seit 1912 nicht mehr angeschrieben.

Von Nebenflüssen kommend, sind Schiffe und Flöße nach dem Rhein hin durchgegangen bei	III-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Rhein-Herne- Kanal	Spoy-Kanal
	Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Nieder- lahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg- Rubrort	Durchgangs- stelle zu Keeken
<b>Schiffe.</b>								
<b>I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):</b>								
Personenschiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlepper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Güterschiffe:</b>								
Im ganzen . . . . .	—	—	—	212	—	—	—	—
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	78	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	—	—	—	68 491	—	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	—	—	—	22 497	—	—	—	—
<b>II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):</b>								
Im ganzen . . . . .	299	44	67	2 868	180	30	7 927	—
Davon unbeladen . . . . .	244	—	67	2 186	16	1	213	—
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	12 872	10 127	7874	1 960 032	22 452	7255	—	—
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen . . . . .	9 406	6 220	—	244 327	18 405	6356	4 781 968	—
<b>III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe . . . . .</b>								
	299	44	67	3 080	180	30	7 927	—
<b>IV. Gesamtgewicht der durchgegan- genen Güter in Tonnen . . . . .</b>								
	9 406	6 220	—	266 824	18 405	6356	4 781 968	—
<b>Flöße.</b>								
Anzahl . . . . .	—	—	—	922	—	—	—	—
<b>Bestand der Flöße in Tonnen:</b>								
hartes Holz	Stämme . . . . .	—	—	—	2 801	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
			Scheite . . . . .	—	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme . . . . .	—	—	—	185 955	—	—	—
		Schnittware . . . . .	—	—	—	—	—	—
			Scheite . . . . .	—	—	—	—	—
<b>Zusammen an Floßbestand in Tonnen . . . . .</b>								
	—	—	—	188 757	—	—	—	—
<b>Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen . . . . .</b>								
	—	—	—	—	—	—	—	—

## 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 1919

bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.

# 1. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)

A. Nach den Aufzeichnungen der  
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		
				Anzahl			Trag- fähigkeit	im ganzen		davon unbeladen	Trag- fähigkeit
				im ganzen	davon unbeladen						
Anzahl	Anzahl	Anzahl	5	6	t	t	9	10	t		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
<b>a) Zu</b>											
Januar . . . . .	4	—	—	17	8	8 912	2 493	70	58	55 458	
Februar . . . . .	3	—	—	14	1	9 825	4 481	167	78	175 626	
März . . . . .	3	—	—	28	2	18 843	7 058	294	167	252 227	
April . . . . .	3	—	—	46	4	27 502	13 222	378	73	432 854	
Mai . . . . .	4	—	—	41	2	27 754	14 780	388	61	394 859	
Juni . . . . .	5	—	—	42	1	28 997	17 226	428	98	391 971	
Juli . . . . .	9	—	—	56	—	39 350	22 701	538	73	551 795	
August . . . . .	15	—	—	53	1	37 274	21 157	642	307	615 164	
September . . . . .	4	—	—	49	—	33 734	18 590	838	406	723 681	
Oktober . . . . .	17	—	—	57	3	37 697	24 293	947	280	816 603	
November . . . . .	16	—	—	48	—	33 634	20 575	746	201	495 546	
Dezember . . . . .	17	—	—	55	—	41 014	27 286	543	138	472 967	
Zusammen a	100	—	—	506	22	344 536	193 862	5 979	1940	5 378 751	
<b>b) Zu</b>											
Januar . . . . .	6	—	—	17	7	8 363	3 152	219	129	233 589	
Februar . . . . .	3	—	—	20	5	12 485	2 817	188	68	184 718	
März . . . . .	4	—	—	46	21	29 379	5 430	362	142	345 345	
April . . . . .	3	—	—	40	13	24 954	5 268	525	391	558 305	
Mai . . . . .	4	—	—	35	12	22 173	4 169	411	220	434 493	
Juni . . . . .	4	—	—	46	14	28 272	4 761	366	160	376 100	
Juli . . . . .	7	—	—	52	14	33 273	9 169	464	161	473 051	
August . . . . .	14	—	—	64	12	39 704	12 043	596	92	464 443	
September . . . . .	15	—	—	58	23	38 175	8 273	744	128	604 129	
Oktober . . . . .	9	—	—	53	9	34 893	9 409	751	76	672 253	
November . . . . .	16	—	—	64	17	37 179	10 694	779	175	701 282	
Dezember . . . . .	17	—	—	47	11	30 938	8 879	781	247	730 995	
Zusammen b	102	—	—	542	158	339 788	84 064	6 186	1989	5 778 712	
Hierzu a	100	—	—	506	22	344 536	193 862	5 979	1940	5 378 751	
Gesamtzahl A	202	—	—	1048	180	684 324	277 926	12 165	3929	11 157 463	

**und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne).**

Grenzdurchgangsstelle in Emmerich.

belgischen und überseeischen Häfen.

Triebkraft kähne)	Gesamt- zahl der durchge- gangenen Schiffe (Spalte 2 bis 5 u. 9)	Gesamt- gewicht der durch- gegangenen Güter (Spalte 8 und 12)	Unter der Gesamtzahl der Schiffe (Spalte 13) waren					Monat	Bemerkungen
			Deutsche	Niederländische	Belgische	Britische	Andere *)		
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft durch- gegangene Güter t	t	t	15	16	17	18	19	20	21

**Berg.**

11 486	91	13 979	38	53	—	—	—	Januar
75 652	184	80 133	93	91	—	—	—	Februar
99 736	325	106 794	122	189	14	—	—	März
248 891	427	262 113	255	139	21	—	12	April
260 381	433	275 161	228	190	15	—	—	Mai
255 352	475	272 578	210	250	50	—	—	Juni
369 905	603	392 606	249	329	22	—	3	Juli
260 379	710	281 536	199	498	10	—	3	August
321 948	891	340 538	211	648	32	—	—	September
391 513	1 021	415 806	189	706	125	—	1	Oktober
340 128	810	360 703	209	500	100	—	1	November
278 196	615	305 482	160	382	73	—	—	Dezember
2 913 567	6 585	3 107 429	2163	3975	427	—	20	Zusammen a

**Tal.**

58 223	242	61 375	94	138	10	—	—	Januar
83 171	211	85 988	91	109	9	2	—	Februar
136 083	412	141 513	185	201	26	—	—	März
79 595	568	84 863	354	188	26	—	—	April
119 150	450	123 319	240	194	15	—	1	Mai
143 104	416	147 865	226	181	9	—	—	Juni
211 287	523	220 456	262	246	13	—	2	Juli
281 358	674	293 401	214	440	20	—	—	August
337 263	817	345 536	238	558	20	—	1	September
422 113	813	431 522	241	543	28	—	1	Oktober
426 495	859	437 189	212	572	75	—	—	November
423 392	845	432 271	227	530	87	—	1	Dezember
2 721 234	6 830	2 805 298	2584	3900	338	2	6	Zusammen b
2 913 567	6 585	3 107 429	2163	3975	427	—	20	Hierzu a
5 634 801	13 415	5 912 727	4747	7875	765	2	26	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			im ganzen	davon unbeladen		Zusammen
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	t	t	t	im ganzen	davon unbeladen	t		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>a) Zu</b>										
Januar . . . . .	33	—	—	16	4	9 724	3 447	133	114	95 145
Februar . . . . .	6	—	—	27	3	16 502	4 565	183	103	171 672
März . . . . .	27	—	—	45	10	26 315	8 604	349	225	261 769
April . . . . .	31	—	—	56	8	32 000	15 605	415	99	451 962
Mai . . . . .	32	—	—	55	7	32 765	19 565	517	198	434 229
Juni . . . . .	21	—	—	51	3	30 490	14 886	602	278	432 358
Juli . . . . .	22	—	—	57	—	36 280	21 208	568	106	560 768
August . . . . .	31	—	—	51	2	32 288	16 597	654	303	530 548
September . . . . .	27	—	—	51	5	30 765	20 415	800	367	704 175
Oktober . . . . .	30	—	—	55	2	32 882	23 822	968	264	847 826
November . . . . .	18	—	—	43	—	24 687	19 130	796	215	746 490
Dezember . . . . .	18	—	—	49	—	30 878	20 138	557	134	496 064
Zusammen a	296	—	—	556	44	335 576	187 982	6 542	2406	5 733 006
<b>b) Zu</b>										
Januar . . . . .	34	—	—	21	10	13 137	3 038	295	162	277 595
Februar . . . . .	6	—	—	23	7	13 662	2 762	216	71	193 324
März . . . . .	26	—	—	57	23	34 652	6 725	390	134	344 727
April . . . . .	32	—	—	48	17	28 126	5 521	548	386	556 499
Mai . . . . .	32	—	—	55	18	31 061	6 511	467	218	452 414
Juni . . . . .	23	—	—	50	15	29 177	5 319	479	167	400 480
Juli . . . . .	27	—	—	53	16	34 019	7 932	470	176	468 326
August . . . . .	36	—	—	50	6	29 878	11 207	595	95	475 173
September . . . . .	28	—	—	62	18	32 827	8 683	706	123	574 752
Oktober . . . . .	28	—	—	59	10	35 605	7 769	774	84	699 691
November . . . . .	20	—	—	59	10	33 248	8 444	755	145	702 704
Dezember . . . . .	16	—	—	42	8	26 367	7 676	819	263	752 205
Zusammen b	308	—	—	579	158	341 759	81 587	6 514	2024	5 897 890
Hierzu a	296	—	—	556	44	335 576	187 982	6 542	2406	5 733 006
Gesamtzahl B	604	—	—	1135	202	677 335	269 569	13 056	4430	11 630 896

## Niederländischen Zollstelle in Lobith.

belgischen und überseeischen Häfen.

Triebkraft kähne)	Gesamt- zahl der durchge- gangenen Schiffe (Spalte 2 bis 5 u. 9)	Gesamt- gewicht der durch- gegangenen Güter (Spalte 8 und 12)	Unter der Gesamtzahl der Schiffe (Spalte 13) waren					Monat	Bemerkungen
			Deutsche	Niederländische	Belgische	Britische	Andere		
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft durch- gegangene Güter t	t	t	15	16	17	18	19	20	21

## Berg.

19 978	182	23 425	51	123	8	—	—	Januar
65 883	216	70 448	86	119	11	—	—	Februar
98 929	421	107 533	147	256	18	—	—	März
252 960	502	268 565	281	181	20	2	18	April
243 713	604	263 278	249	256	26	—	73	Mai
272 556	674	287 442	201	369	34	—	70	Juni
381 907	647	403 115	249	341	38	—	19	Juli
171 265	736	187 862	210	493	28	—	5	August
384 370	878	404 785	223	611	44	—	—	September
411 609	1 053	435 431	219	698	136	—	—	Oktober
407 287	857	426 417	228	515	113	—	1	November
279 775	624	299 913	170	393	81	—	—	Dezember
2 990 232	7 394	3 178 214	2314	4335	557	2	186	Zusammen a

## Tal.

68 783	350	71 821	106	227	17	—	—	Januar
87 360	245	90 122	92	139	12	2	—	Februar
139 917	473	146 642	200	243	30	—	—	März
86 293	628	91 814	368	237	23	—	—	April
124 055	554	130 566	262	263	28	—	1	Mai
171 054	552	176 373	225	301	26	—	—	Juni
211 512	550	219 444	268	249	33	—	—	Juli
277 436	681	288 643	229	426	26	—	—	August
327 049	796	335 732	234	526	36	—	—	September
439 275	861	447 044	256	558	45	2	—	Oktober
416 605	834	425 049	215	535	84	—	—	November
441 165	877	448 841	231	532	114	—	—	Dezember
2 790 504	7 401	2 872 091	2686	4236	474	4	1	Zusammen b
2 990 232	7 394	3 178 214	2314	4335	557	2	186	Hierzu a
5 780 736	14 795	6 050 305	5000	8571	1031	6	187	Gesamtzahl B

## 2. Flöße.

A. Nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich.

Monat	Anzahl der durchgegangenen Flöße	Bestand der Flöße						Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes	Durchgegangene bei- geladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnitt- ware	Scheite	Stämme	Schnitt- ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
<b>a) Zu Berg.</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>b) Zu Tal.</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	13	900	—	—	16 072	771	—	17 743	—	
April . . . . .	13	97	—	—	15 797	1867	—	17 761	—	
Mai . . . . .	16	440	—	—	22 343	—	—	22 783	—	
Juni . . . . .	17	—	1	—	19 864	6	—	19 871	—	
Juli . . . . .	12	—	5	—	11 717	—	—	11 722	—	
August . . . . .	15	674	—	—	16 460	12	—	17 146	—	
September . . . . .	13	541	—	—	13 805	53	—	14 399	—	
Oktober . . . . .	12	124	—	—	14 793	30	—	14 947	—	
November . . . . .	7	—	—	—	7 105	1070	—	8 175	—	
Dezember . . . . .	7	38	—	—	8 583	126	—	8 747	—	
Zusammen b	125	2814	6	—	146 539	3935	—	153 294	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	125	2814	6	—	146 539	3935	—	153 294	—	

## B. Nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Monat	Anzahl der durchgegangenen Flöße	Bestand der Flöße						Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes	Durchgegangene bei- geladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnitt- ware	Scheite	Stämme	Schnitt- ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
<b>a) Zu Berg.</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>b) Zu Tal.</b>										
Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März . . . . .	13	—	—	—	20 384	63	—	20 447	—	
April . . . . .	13	1125	—	—	17 237	57	—	18 419	—	
Mai . . . . .	16	890	—	—	24 127	75	—	25 092	—	
Juni . . . . .	17	97	—	—	23 182	74	—	23 353	—	
Juli . . . . .	12	113	—	—	14 765	53	—	14 931	—	
August . . . . .	16	1064	—	—	17 969	52	—	19 085	—	
September . . . . .	13	764	—	—	15 618	47	—	16 429	—	
Oktober . . . . .	12	595	—	—	15 912	50	—	16 557	—	
November . . . . .	8	243	—	—	8 438	44	—	8 725	—	
Dezember . . . . .	7	103	—	—	10 301	36	—	10 440	—	
Zusammen b	127	4994	—	—	167 933	551	—	173 478	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	127	4994	—	—	167 933	551	—	173 478	—	

## VIII.

## Güterverzeichnis.

(Nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 28. Januar 1915.)

1. Abfälle von Horn, von Klauen und folgende Abfälle von Häuten: Falzspäne, Schlichtspäne, Stollmehl. Abfälle von Rohstoffen der Papierherstellung, folgende: Hadernstaub, Papierschlamm, Papierfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste.
2. Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten.
3. Bier.
4. Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleizink, metallische Bleiabfälle, alte Bleikugeln, Bleiröhren, Bleischrot, Bleiwaren.
5. Borke (Gerbrinden), roh, auch gemahlen, Loh (Gerberlohe), Gerbhölzer, Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge (Gerbstoffextrakte).
- 6a. Braunkohlen, rohe.
- 6b. Braunkohlenbriketts, auch Naßpreßsteine und Braunkohlenkoks.
- 7a. Zement.
- 7b. Steine, Platten und Fliesen von Zement.
8. Chemikalien und Drogen (mit Ausnahme von Phosphorsäure, Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure und der Farben).
9. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe und Dachfilz (Asphaltfilz).
- 10a. Tierischer Dünger.
- 10b. Thomasmehl (gemahlene Thomasschlacken).
- 10c. Chilesalpeter.
- 10d. Kalisalze zum Düngen.
- 10e. Phosphorsaurer Kalk, natürlicher, auch aufgeschlossen (Superphosphat).
- 10f. Andere künstliche Düngemittel.
- 11a. Roheisen aller Art.
- 11b. Luppen von Schweißeisen 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. Eisene Röhren und Säulen.
  18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert, in Ringen.
  - 19a. Eisen- und Stahlwaren, vorstehend nicht genannt.
  - 19b. Unedle Metalle (mit Ausnahme von Blei und Eisen) und Waren daraus (Zink siehe Nr. 67).
  20. Eisenerz (mit Ausnahme von Schwefelkies).
  - 21a. Erde, gewöhnliche, auch Gartenerde und Rasenplatten, Kies, Grand, Sand, Mergel, Schlamm, Schlick.
  - 21b. Ton, auch Chinaclay, Porzellanerde, Kaolin, Pfeifenton, Pfeifererde, feuerfester Ton, Lehm, auch gebrannt, gemahlen oder geschlämmt, Schamotte- und Dinasmörtel.
  - 21c. Farberden (auch Kreide), Amberger Erde, roh sowie als rohe Farberden verwendbare Abfälle und Nebenerzeugnisse der Industrie; Graphit, roh (in Stücken), gemahlen oder geschlämmt.
  - 21d. Sonstige Erden und rohe mineralische Stoffe, anderweit nicht genannt oder einbegriffen, wie wasserbindende (hydraulische) Zuschläge, z. B. Tuff, Traß, Puzzolan, Puzzolanerde, Santorin (Santorinerde), Kieselgur (Infusorienerde), Alaunstein, Alaunschiefer, Alaunerde, Talkerde, Walkerde.
  - 22a<sub>1</sub>. Bleierze (Bleiglanz usw.), Kobalterze, Nickelerze.
  - 22a<sub>2</sub>. Zinkerze (Blende, Galmei).
  - 22b. Kupfererze, Kupferstein, auch Abbrände von Kupfererzen.
  - 22c. Manganerze, Braunstein.
  - 22d. Schwefelkies.
  - 22e. Andere Erze.
  - 22f. Zur Verhüttung bestimmte Schlacken.
  23. Farbhölzer in Blöcken und Stücken, auch Farbholtzauszüge (Farbholtzextrakte) 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).
  - 31d<sub>1</sub>. Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt (außer Farb- und Gerbhölzern), unbearbeitet (einschließlich des nur in der Querrichtung mit der Axt oder Säge bearbeiteten) oder roh beschlagen, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt: hart.
  - 31d<sub>2</sub>. —: weich.
  - 31e<sub>1</sub>. Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt (außer Farb- und Gerbhölzern), in der Längsrichtung gesägt, gespalten oder in anderer Weise vorgerichtet (auch gezapft, geschlitzt, gefalzt, gebohrt, genutet), nicht gehobelt, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt; Bretter, Bohlen, Borde, Holzpflasterklötze; Faßholz (Faßdauben und Faßbodenteile), auch hierfür erkennbar vorgearbeitetes Holz; Naben, Felgen, Speichen, Späne aller Art außer Brennspänen: hart.
  - 31e<sub>2</sub>. —: weich.
  - 31f. Korb- und Floßweiden, ungeschält oder geschält, auch gefärbt usw., 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 Brenn Zwecken 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 Ölkuchemehl aller Art, entölte Samen.
45. Papier und Pappe, Papierspäne, Strohnappe.
- 46 a. Erdöl (Petroleum) und andere Mineralöle sowie Mineralölrückstände, Braunkohlenteeröl.
- 46 b. Steinkohlenteeröle, Naphthalin.
47. Reis, Reismehl und Reiskleie.
48. Röhren von Ton und Zement, auch Dränröhren.
49. Rüben, Zuckerrüben sowie Schnitzel, gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Futterrüben, Zichorienwurzeln, frische und gedörrte.
50. Rübensirup, gereinigt und ungereinigt, Melasse.
51. Salpetersäure, Salzsäure.
- 52 a. Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz).
- 52 b. Bitter- und Glaubersalz.
53. Schiefer aller Art und Schieferwaren.
54. Schwefelsäure.
55. Soda aller Art.
56. Weingeist (Spiritus), Branntwein, Essig.
57. Stärke sowie Stärkesirup, Stärkezucker, Traubenzucker (Glykose), Traubenzuckersirup, Kartoffelmehl.
58. Alabaster, Marmor, 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.
- 59 a. Gebrannte Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachziegel, Pfannen (Dachsteine), Tonsteine, Lehmsteine, Schamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Boden-(Trottoir-)Platten aus Tonmasse, unverpackt.
- 59 b. Pflastersteine aller Art, mit Ausnahme derjenigen aus Ton (59 a), sonstige zum Wegebau bestimmte Steine.
- 59 c. Bau-, Bruch- und Werksteine, roh oder bloß behauen; Platten aus Stein (mit Ausnahme von Alabaster, Marmor, 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.
- 60 a. Steinkohlen.
- 60 b. Steinkohlenbriketts.
- 60 c. Steinkohlenkoks.
61. Tabak, roh, Tabakrippen (Abfälle von Tabakrippen).
62. Teer, Pech, Pechsatz, auch Brauerharz und Kolophonium (ausgenommen Terpentin und die zu den Drogen gehörenden Harze), Asphalt, reiner, roher, nämlich Trinidadasphalt (Trinidad-erde), Erdharz, Erdfett, Judenpech, Bergpech, auch Erdwachs, roh (Ozokerit, Retinit, Hatchetin), auch Asphaltsteine, Asphalt sand, Asphalt-erde, rohe, Asphalt, komprimierter, Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastix, Asphaltzement, Harz.
63. Tonwaren aller Art, Porzellan, Steingut, Fayence, Kugeln aus ungebranntem Tone, Schmelztiegel aus Graphit und Ton.
- 64 a. Torf, Torfstreu, Torfkohlen (Torfkoks).
- 64 b. Holzkohlen, auch gepulvert, Holzkohlenbriketts.
65. Wein.
66. Wolle aller Art.
67. Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech), Zinkbrocken.
- 68 a. Zucker, roh.
- 68 b. Verbrauchszucker (raffinierter Zucker).
69. Stückgüter (Sammelgüter)<sup>1)</sup>.
- 70 a. Umschließungen, gebrauchte, als: leere Fässer, Kisten, Körbe, Säcke.
- 70 b. Farben (mit Ausnahme der Farberden und der Auszüge aus Farbhölzern).
- 70 c. Gehobelte Kanthölzer, fertige Holzwaren, Möbel und Möbelteile.
- 70 d. Heu und Stroh.
- 70 e. Sonstige Güter.
- Vieh:
72. Pferde (auch Fohlen), Esel, Maultiere.
73. Rindvieh (auch Kälber).
74. Schafe (auch Lämmer).
75. Schweine (auch Ferkel).
76. Geflügel und sonstiges Vieh.

<sup>1)</sup> Als Stückgüter (Sammelgüter) sind nachzuweisen die in anschreibepflichtigen Fahrzeugen, das sind Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von 500 kg und mehr, enthaltenen Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnis im Einzelgewichte von weniger als 250 kg (siehe § 6 vorletzter Absatz der Bestimmungen, betreffend die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnenwasserstraßen).

## Berichtigungen zum Jahresbericht 1918.

---

Auf Seite 3 unter b) Niedrigwasser und Eisstand muß es heißen:

in Caub . . . . .	an 64 Tagen, davon	<b>64</b> eisfrei
„ Andernach . . . . .	„ 58 „ „	<b>58</b> „

Auf Seite 4:

in Duisburg-Ruhrort. . . . .	an 188 Tagen, davon	<b>188</b> eisfrei
„ Emmerich . . . . .	„ 101 „ „	<b>101</b> „

Auf Seite 32 unter B. An den Hafenanlagen in Cöln-Mülheim muß es unter 1. heißen:

Für Herstellung einer Einfriedigung an der Werftkleinbahn **Süd**.

Auf Seite 60 unter F. muß es in der Überschrift:

über die im Lauf des Jahres 1917 heißen: **1918**.

---

