

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

1920

[urn:nbn:de:bsz:31-255516](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255516)



JAHRES-BERICHT

I. Verhältnisse der Rheinwasserstraßen	1-24
A. Wasserverhältnisse	1
B. Zustand der Schleusen	6
C. Wasserversorgung	17
D. Wehre	24
II. Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt	25-50
A. Anstalten	25
B. Anlagen und Wasserwerke	26
C. Schleusen	27
D. Verordnungen zur Beseitigung von Hindernissen	38
E. Anlagen zur Trinkwasserversorgung	40
F. Anlagen zur Wasserversorgung	41
III. Schiffahrt und Fluß-Polizei	51-70
A. Schiffahrt	51
B. Schiffbau	54
C. Schiffahrtsgesetze	55
D. Schiffahrtsgewerkschaften	56
E. Untersuchungen	59
F. Untersuchungen des Betriebs des Schiffahrtswesens	62
G. Unfall- und Unfallversicherungen der Schiffahrt	63
H. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
I. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
J. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
K. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
L. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
M. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
N. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
O. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
P. Unfall- und Unfallversicherungen der Fluß- und Brückenbauwerke	63
IV. Güterverkehr	71-114
A. Im allgemeinen	71
B. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
C. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
D. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
E. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
F. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
G. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
H. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
I. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
J. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
K. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
L. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
M. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
N. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
O. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
P. Verkehr in den verschiedenen Ländern	76
V. Schiffsverkehr	115-122
A. Im allgemeinen	115
B. Schiffsverkehr in Frankreich	120
C. Schiffsverkehr in den verschiedenen Ländern	121
VI. Fluß-See-Verkehr im besonderen	123-126
VII. Flußverkehr im besonderen	127-129
VIII. Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenarmen des Rheins	130-141
IX. Schiffahrt der größeren Dampfschiffahrtsgesellschaften und Reedereien	142-147
X. Fluß- und Seeverkehrsgesellschaften	148-156
A. Flußverkehr	148
B. Schiff-Verkehrsunternehmen	154
XI. Dampfschiffahrt	167-171
III. Nachrichten	172-178

DER
ZENTRAL-KOMMISSION
 FÜR DIE
RHEIN-SCHIFFFAHRT

1920.



Selbstverlag der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.
 Zu beziehen beim Sekretariat der Zentral-Kommission in Straßburg. Preis 7,50 Frcs.

1922.

Zugangsbuch B303
 Nr. _____ / _____

aK



JAHRES-BERICHT

DER

ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

RHEIN-SCHIFFFART

ZB 1024
1920

1920.



Schleierlag der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt
zu beziehen beim Sekretariat der Zentral-Kommission in Straßburg. Preis 7,50 Franc.

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

Inhalts-Verzeichnis

	Seite
I. Verhältnisse des Fahrwassers	1—24
A. Wasserstände	1
B. Zustand des Fahrwassers	6
C. Strombauten	17
D. Brücken	24
II. Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt	25—50
A. Häfen (Ban- und Betriebsanlagen)	25
Anhang: Übersicht über die Benutzung der Sicherheitshäfen	36
B. Lotsen- und Wahrhauerstationen	37
C. Schifferschulen	38
D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis	40
E. Anlagen zur Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe	41
III. Schifffahrts- und Floß-Polizei	51—70
A. Rheinschiffer-Patente	51
B. Schiffszeichnungen	54
C. Schiffs- und Floß-Untersuchungen	55
D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1920	56
E. Dienstbuchrevisionen	59
F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel	62
G. Erlaß und Abänderung der schifffahrts- und floßpolizeilichen Vorschriften, der Hafenpolizei- und Gebührenordnungen sowie der Fähr- und Brückenordnungen	63
Anhang: Verzeichnis der in den Rheinuferstaaten zurzeit bestehenden Rheinschiffahrtsgerichte	68
IV. Güterverkehr	71—114
A. Im allgemeinen	71
B. Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen	76
C. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze)	107
V. Schiffsverkehr	115—122
A. Im allgemeinen	115
B. Schiffsverkehr in Frankreich und Deutschland	120
C. Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze	121
VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen	123—126
VII. Floßverkehr im besonderen	127—129
VIII. Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins	130—141
IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien	142—147
X. Frachten und Versicherungswesen	148—166
A. Frachten	148
B. Schiffs-Versicherungswesen	166
XI. Unfälle	167—171
XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission	172—173

Verzeichnis der Beilagen siehe umstehend.

Beilagen-Verzeichnis

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1920	177—185
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1920.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1920, 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 1920	193—194
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1920	195—209
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1920 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 1920	219—221
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1920	223—237
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1920 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 1920	247—249
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1920 in 35 französischen und deutschen Rheinhäfen angekommen sind	251—263
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1920, von dem Rhein her kommend, nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind	265—266
VIa. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1920 in 35 französischen und deutschen Rheinhäfen abgegangen sind	267—279
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1920, 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 1920 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis	291—293
Nachträge und Berichtigungen	295
Bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs auf dem Rhein.	

Druck des L. O. Witzke'schen Hofbuchdruckers in Darmstadt.
Verzeichnis der Beilagen siehe Inhaltsverzeichnis.

I. Verhältnisse des Fahrwassers.

A. Wasserstände.

Die Wasserstandsverhältnisse im Berichtsjahr sind charakterisiert durch das Auftreten eines außergewöhnlichen, bei vielen Pegeln selbst die Höchststände der großen Hochflut des Winters 1882/83 überschreitenden Hochwassers im Anfang des Jahres, und von Niedrigwasserständen im Dezember, wie sie bei eisfreiem Strome bei fast allen Pegeln bisher nicht festgestellt worden sind. Die Abstände zwischen höchstem und niedrigstem eisfreien Jahreswasserstand erreichten daher im Berichtsjahr ein bisher nicht beobachtetes Maß.

Für die Schifffahrt waren die Wasserstandsverhältnisse im allgemeinen günstiger wie im Vorjahr. Mit Ausnahme der Monate Januar, November und Dezember hielt sich der Wasserstand auf normaler Höhe. Der Gl. W. 1908 wurde Mitte Oktober unterschritten und im Laufe des Berichtsjahrs nicht wieder erreicht. Beschränkungen der Schifffahrt und Flößerei durch Hoch- und Niedrigwasser haben in den Monaten Januar, Februar, November und Dezember stattgefunden.

Im allgemeinen zeigte die Wasserstandsbewegung folgenden Verlauf:

Die große Hochwasserwelle erreichte anfangs Januar ihren höchsten Stand, dann setzte im ersten Drittel des Monats rasches Fallen ein. Starke Niederschläge, verbunden mit einer äußerst raschen Schneeschmelze, bewirkten ein so schnelles und starkes Anwachsen des Wassers, daß in der Mitte des Monats ein Wasserstand erreicht wurde, der sogar den hohen Wasserstand von 1882 überschritt. Nach langsamem Fallen, welches unter kleinen Schwankungen anfangs Februar bis zum ersten Drittel des Monats März anhielt, trat dann wieder eine Anschwellung bis zum normalen Wasserstand ein. Dieser Stand hielt sich unter geringem Fallen und Steigen bis Mitte Juli, dann sank das Wasser langsam und unterschritt Ende August den Gl. W. 1908. Im ersten Drittel des Monats September stieg es und fiel dann wieder bis zur Mitte dieses Monats. Nach nochmaligem Steigen bis anfangs Oktober, ging der Wasserstand langsam zurück, unterschritt Mitte des Monats den Gl. W. 1908, und erreichte Ende Dezember, nach einer geringen Steigung, den tiefsten Jahreswasserstand, welcher an verschiedenen Pegeln den bisher niedrigsten Wasserstand noch unterschritt.

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

Am Straßburger Pegel blieb der mittlere Wasserstand im März 0,11 m, im April 0,26 m, im August 0,24 m, im Oktober 0,22 m, im November 0,81 m, im Dezember 1,07 m unter dem Mittel der gemittelten Monatswasserstände der Jahre 1901—1920, während er im Januar 1,17 m, im Februar 0,34 m, im Mai 0,10 m, im Juni 0,09 m, im Juli 0,03 m, im September 0,02 m über dem vorbezeichneten Mittel lag. Der mittlere Jahreswasserstand betrug im Berichtsjahr 2,58 m gegen 2,66 m des Zeitraums 1901 bis 1920, also 0,24 m weniger als der mittlere Wasserstand des Vorjahres.

Der niedrigste Jahreswasserstand wurde am 27. Dezember mit 0,86 m, der höchste am 14. Januar mit 5,14 m beobachtet.

Am Mannheimer Pegel ist der höchste Jahreswasserstand am 1. und 2. Januar mit 8,28 m, der niedrigste am 21. Dezember mit 1,38 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 3,51 m und war somit um 0,27 m niedriger als der des Vorjahres.

Am Ludwigshafener Pegel ist der höchste Jahreswasserstand am 1. und 2. Januar mit 8,24, der niedrigste am 21. Dezember mit 1,37 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 3,51 m und war um 0,27 m niedriger als im Vorjahr.

Am Mainzer Pegel erreichte das Wasser am 16. Januar mit 5,33 m den höchsten, am 22. Dezember mit 0,52 m den niedrigsten Stand. Der mittlere Jahreswasserstand am Mainzer Pegel betrug 1,131 m; er war um 0,161 m niedriger als im Vorjahr, 0,276 m niedriger als das dreißigjährige Mittel 1881/1910 und um 0,366 m niedriger als das sechzigjährige Mittel 1851/1910.

Am Pegel zu Caub wurde der höchste Jahreswasserstand am 16. Januar mit 7,92 m, der niedrigste am 22. Dezember mit 0,67 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 2,35 m oder 0,16 m weniger als im Vorjahr und 0,03 m weniger wie das Jahresmittel 1896/1920 (2,38 m).

Am Pegel zu Cöln erreichte das Wasser den höchsten Stand des Jahres mit 9,58 m am 16. Januar, den niedrigsten mit 0,26 m am 2. Dezember. Der mittlere Jahreswasserstand war 2,31 m oder 0,37 m niedriger als im Vorjahr und 0,30 m weniger wie das Jahresmittel 1896/1920 (2,61 m).

In Nijmegen wurde der höchste Jahreswasserstand am 18. Januar mit 13,36 m + N.A.P. und der niedrigste am 22. Dezember mit 6,38 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 1 Tagen,
„ Maxau	an 11 Tagen,	an 8 Tagen,	„ 6
„ Speyer	9	6	5
„ Mannheim-Ludwigshafen	12	6	2
„ Mainz	21	14	4
„ Biebrich	18	12	2
„ Bingen	20	18	9
„ Coblenz	18	11	8
„ Andernach	21	14	10
„ Cöln	19	12	9
„ Düsseldorf	20	12	9
„ Duisburg-Ruhrort	18	11	10
„ Emmerich	25	16	13

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

2. Segelschiffahrt. Auf der französisch-badischen Stromstrecke, oberhalb Straßburg-Kehl bis Basel, war die nicht unter Dampf gehende Kleinschiffahrt, die nur der Beförderung von Kies, Sand und Wacken aus dem Strombett sowie der Verschiffung von Rheinbaustoffen dient, infolge von Hochwasser im Januar an zusammen 6 Tagen unterbrochen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfades im Januar, Mai, Juni und Juli an 21 Tagen beschränkt. Auf der Stromstrecke von Straßburg-Kehl bis Lauterburg, auf welcher nur die Verschiffung von Rheinbaustoffen in Betracht kommt, ist infolge Hochwassers eine Unterbrechung der Schiffahrt in den Monaten Januar, Mai, Juni und Juli an zusammen 24 Tagen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfades eine Beschränkung in den Monaten Januar, Februar, Mai, Juni und Juli an zusammen 56 Tagen eingetreten.

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 nur im Monat Januar an zusammen 11 Tagen eingetreten.

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 13 Tagen,
„ Mainz	17
„ Rudesheim	19
„ Coblenz	21
„ Andernach	26
„ Köln	22
„ Düsseldorf	22
„ Ruhrort	20
„ Wesel	23
„ Emmerich	31

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

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

b) Niedrigwasser und Eisstand.

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

in	an 68 Tagen, davon 68 eisfrei,	
Straßburg	54	54
Maxau	67	67
Speyer	71	71
Ludwigshafen	71	65
Mannheim	71	71
Worms	75	68
Mainz	75	75
Biebrich	68	68
Rüdesheim	67	64
Bingen	70	70
Caub	74	74
Coblenz	77	77
Andernach	86	86
Cöln	98	98
Düsseldorf	120	120
Ruhrort	110	110
Wesel	77	77
Emmerich	74	74
Nijmwegen	75	75
Tiel	97	96
Zalt-Bommel	77	77
Arnheim	243	237
Vreeswijk		

2. Die oberhalb Straßburg-Kehl bis Basel zum Zweck der Unterhaltung der Rheinuferbauten und der Gewinnung von Wacken, Kies und Sand aus dem Strombett betriebene Kleinschiffahrt war im Oktober, November und Dezember wegen Niedrigwasser und im Februar, März, Juni, August, September, Oktober und November durch Nebel und Niedrigwasser 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 von Juni bis September ausgeführt werden.

Die von Straßburg-Kehl bis Lauterburg betriebene Kleinschiffahrt — mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit — zur Beförderung von Rheinbaustoffen war im Januar, Februar und November zusammen an 35 Tagen wegen Nebels, im Januar an 2 Tagen wegen Hochwassers unterbrochen und im Februar, März, Juni, August, September, Oktober, November und Dezember durch Niedrigwasser und Nebel mehrfach beschränkt.

Auf der gleichen Stromstrecke konnte die unter Dampf gehende Großschiffahrt im Januar, Februar und November an 10 Tagen wegen Hochwassers und Nebels und im Dezember an 31 Tagen wegen Niedrigwassers nicht betrieben werden. Die Befrachtung war während der Betriebszeit an

54 Tagen beschränkt, da die kleinste Fahrwassertiefe weniger als 1,50 m betrug. Behinderung durch Nebel trat an 60 Tagen ein.

Auf der Strecke Lauterburg bis Germersheim fand eine Unterbrechung der Großschiffahrt mit Dampf- und Segelschiffen durch Niedrigwasser in den Monaten November und Dezember an 45 Tagen statt, an welchen weniger als 1,50 m Fahrwasser vorhanden war.

Zwischen Germersheim und Mannheim war in den Monaten Oktober, November und Dezember an 67 Tagen die Fahrwassertiefe geringer als 2,0 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 November und Dezember an 58 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 Februar, September, Oktober, November und Dezember an zusammen 20 Tagen beeinträchtigt.

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

Auf der hessischen Stromstrecke war der Schiffsverkehr infolge niedrigen Wasserstands nicht eingestellt; er war nur zeitweilig in den Monaten November und Dezember eingeschränkt.

Auf der preußischen Stromstrecke war die Schiffahrt durch niedrige Wasserstände in den Monaten Oktober, November und Dezember 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:

am 28.	II.	1	Tage
vom 4.	III. bis 10.	7	„
„ 30.	III. „ 31.	2	„
„ 1.	IV. „ 4.	4	„
„ 12.	VIII. „ 31.	20	„
„ 1.	IX. „ 8.	8	„
„ 14.	IX. „ 23.	10	„
„ 7.	X. „ 31.	25	„
„ 1.	XI. „ 30.	30	„
„ 1.	XII. „ 31.	31	„
			insgesamt = 138 Tage

gegen 120 Tage im Vorjahr.

Auf den niederländischen Strecken des ungeteilten Rheins (Oberrhein) traten Störungen wegen niedrigen Wasserstandes nicht ein.

Auf der Waal konnten vom 3. November bis 31. Dezember infolge des niedrigen Wasserstandes die größeren Schiffe nicht mit voller Ladung fahren. Störungen der Schiffahrt waren nicht zu verzeichnen.

Auf der oberen und unteren Merwede, der Noord und der Neuen Maas traten Erschwerungen der Schiffahrt infolge niedriger Wasserstände nicht ein.

Auf dem Niederrhein und Leck wurde die Schiffahrt durch Niedrigwasser von Mitte Oktober bis zum Jahresschluß beeinträchtigt.

Die Personendampfer der Cöln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft nahmen ihren Weg durch die Waal — statt wie üblich durch Niederrhein und Leck — bei 4 Fahrten zu Berg.

3. Treibeis wurde im Berichtsjahr mehrfach beobachtet.

Unterhalb Mannheim wurde dem Rhein vom Neckar her an 6 Tagen Treibeis zugeführt. Auf der hessischen Strecke wurde Treibeis auf dem Rhein nur an wenigen Tagen in den Monaten November und Dezember beobachtet.

Vom 26. bis 30. November führte der Rhein leichtes Treibeis, vom Main kommend, desgleichen am 16. und 17. Dezember. Vom 18. Dezember ab war der Rhein wieder frei von Treibeis.

Die Schifffahrt war infolge des Eisgangs nicht eingestellt.

In Niederland wurde Treibeis auf den niederländischen Strecken des ungeteilten Rheins (Oberrhein) nicht und auf der Waal nur in Zalt-Bommel an einem Tag beobachtet.

Vom 16. bis 19. Dezember wurde Treibeis beobachtet, das auf der Noord für die Segelschifffahrt Behinderung gab; auf der oberen und unteren Merwede wurde die Schifffahrt dadurch kaum beeinträchtigt.

Auf der Neuen Maas wurde vom 17. bis 21. Dezember nur in geringem Maße Treibeis beobachtet.

Auf Niederrhein und Leck wurde die Schifffahrt vom 16. bis 21. Dezember durch Treibeis beeinträchtigt; die Segelschifffahrt war damals auf der Leck eingestellt.

Zum Eisstand kam es auf der Leck bis Vreeswijk während einiger Stunden am 16. Dezember.

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 noch keine Änderungen im natürlichen Zustande des Fahrwassers eingetreten.

Die Peilungen des Fahrwassers abwärts Straßburg erfolgten, sobald der Wasserstand unter 3,00 m am Straßburger Pegel gesunken war. Die Ergebnisse wurden veröffentlicht.

Auf der Stromstrecke Straßburg—Lauterburg mußte bei km 129,550 die Richtung der Fahrinne in einer Entfernung von 100 m vom badischen Ufer das ganze Jahr hindurch durch eine Boje bezeichnet werden.

Zwischen Basel und Lauterburg sind 9 Baumstämme und 7 Wurzelstöcke, teils durch die französische Bauverwaltung, teils durch Private, aus dem Strombett entfernt worden. Ein Wurzelstock wurde gemeinsam von den französischen und badischen Verwaltungen entfernt.

Bei der Neu-Breisacher Schiffsbrücke wurden Pfähle, die von einem Eisbrecher herrührten, von der französischen Verwaltung entfernt. Außerdem wurden zwischen Juli und Oktober bei km 117,500 die Reste eines Schiffsbrückenjoches, welches während des Hochwassers im Dezember 1918 gesunken war, entfernt; im Februar, März und Dezember wurde bei km 130,950 mit dem Beistand der Militärverwaltung ein Schiff gesprengt, das am 17. Oktober 1918 gesunken war. Endlich hat die badische Verwaltung 2 Boote gesprengt, die in 1918 am badischen km 128 gesunken waren.

Zur Verbesserung des Fahrwassers wurden 8030 cbm Kies gebaggert und in die Bühnenfelder geschüttet.

Die Peilungen des Fahrwassers abwärts Straßburg-Kehl erfolgten bei Wasserständen unter 3 m am Straßburger Pegel während des ganzen Jahres regelmäßig. Die Ergebnisse wurden in der üblichen Weise veröffentlicht.

Die Bezeichnung des Fahrwassers durch Landbaken war nicht erforderlich.

Badischerseits sind 10 Baumstämme und 1 Wurzelstock durch Private aus dem Talweg des Rheins entfernt worden.

Ferner wurde durch die badische Bauverwaltung bei km 128,0 ein Wrackstück durch Sprengung entfernt.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand war	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m am Pegel zu		
franz.	bad.			m	
1. Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl¹⁾					
10,275	—	3.	November	1,47	Straßburg (Rheinbrücke)
10,300	—	31.	August	2,32	"
10,350	—	2.	Oktober	2,98	"
10,375	—	3.	Dezember	1,22	"
68,300	—	31.	Januar	2,64	"
81,675	—	3.	September	2,30	"
84,700	—	7.	Mai	3,02	"
84,850	—	24.	Juni	3,35	"
118,150	—	20.	Juli	3,33	"
123,625	—	1.	März	2,00	"
123,675	—	12.	April	2,30	"
124,350	—	23.	Februar	2,04	"
10,800	8,850	30.	August	2,48	Unterhalb Efringen.
10,800	8,850	28.	Oktober	1,77	"
10,800	8,850	19.	November	1,42	"
52,725	50,900	8.	Mai	2,94	"
62,440	60,600	14.	Dezember	1,32	"
65,190	63,250	24.	Juli	3,30	"
81,675	79,650	3.	September	2,36	Bei Weisweil.
84,675	82,850	31.	Januar	2,65	"
84,675	82,850	27.	Februar	2,00	"
84,675	82,850	5.	März	2,01	"
84,700	82,875	7.	April	2,46	"
109,000	107,050	24.	Juni	3,37	" Jehenheim.

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

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		An der Fahrwassertiefe fehlte mithin	GLW. 1908	Ange-strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat								
franz.	bad.			m	am Pegel zu	war	ist an-gestrebt auf	m	m	m	
2. Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl bis Lauterburg.¹⁾											
127,350	—	26.	Januar	2,91	Straßburg (Rheinbrücke)	2,80	2,62	—	1,79	1,50	Bei Robertsau.
127,425	—	30.	August	2,38	"	2,40	2,09	—			" "
129,775	—	19.	April	2,34	"	2,40	2,05	—			" "
129,850	—	3.	Mai	2,66	"	2,70	2,37	—			" "
132,325	—	27.	Dezember	0,98	"	1,20	0,69	—			" Wantzenau.
132,350	—	29.	November	1,10	"	1,30	0,81	—			" "
167,500	—	20.	September	2,62	"	2,70	2,33	—			" Beinheim.
167,525	—	25.	Oktober	1,67	"	1,90	1,38	—			" "
170,950	—	23.	Februar	2,04	"	2,10	1,75	—			" Seltz.
170,975	—	1.	März	2,00	"	2,00	1,71	—			" "
—	—	—	Juni	—	"	—	—	—			—
—	—	—	Juli	—	"	—	—	—			—
127,525	125,550	30.	August	2,48	"	2,30	2,19	—			Unterhalb Kehl.
127,900	125,925	20.	September	2,71	"	2,60	2,42	—			" "
128,180	126,225	8.	November	1,45	"	1,40	1,16	—			" "
132,360	130,525	20.	Dezember	1,15	"	1,10	0,86	—			Oberhalb Leutesheim.
129,850	127,900	26.	April	2,68	"	2,60	2,39	—			Bei Auenheim.
129,875	127,925	3.	Mai	2,61	"	2,50	2,32	—			" "
167,525	165,625	25.	Oktober	1,67	"	1,90	1,38	—			" Iffezheim.
170,975	169,075	1.	März	2,00	Straßburg	2,00	1,71	—			" Plittersdorf.
170,950	169,050	23.	Februar	2,04	"	2,10	1,75	—			" "

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 weiteren planmäßigen Ausbildung des Fahrwassers in der Regulierungsstrecke wurden im Pforzer Durchschnitt gemeinsam von Baden und Bayern, sowie durch Private Kies durch Baggerung beseitigt = 33940 cbm.

Da in der Strecke Sondernheim—Mannheim wesentliche Veränderungen im natürlichen Zustand der Stromsohle nicht eingetreten sind, mußten, um mit der fortschreitenden Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse in der Regulierungsstrecke gleichen Schritt zu halten, zwischen Germers-

¹⁾ In den Monaten Januar, Juni und Juli fanden keine Peilungen statt.

heim und Speyer gemeinsame Baggerungen vorgenommen werden, und zwar wurden gemeinsam von Baden und Bayern an Geschiebe beseitigt:

im Pforzer Durchschnitt	29 170 cbm
im Mechttersheimer Durchschnitt	9 900 „
	<u>zusammen 39 070 cbm</u>

Außerdem wurden im Jahr 1920 gebaggert:

a) von Baden allein:

zur Verbesserung des Wendeplatzes bei Karlsruhe	1 060 cbm
unterhalb der Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen	15 735 „
	<u>zusammen 16 795 „</u>

b) von Bayern allein:

zur Offenhaltung der Einfahrt des Maximiliansauer Hafens	590 cbm
desgl. des Mundenheimer Altrheinhafens bei Ludwigshafen	480 „
desgl. des Winterhafens Ludwigshafen	6 300 „
	<u>zusammen 7 370 „</u>

c) durch Private:

im Pforzer Durchschnitt	3 710 „
	<u>im ganzen 66 945 cbm</u>

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

Bayerischerseits wurden 3 Baumstämme und 4 Wurzelstöcke beseitigt, badischerseits 1 Wurzelstock und 4 Baumstämme 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		
1. Auf der Stromstrecke von Lauterburg bis Germersheim.											
	8,000	190,3	3.	Mai	4,41	Maxau	3,20	2,78	3,13	1,50	Bei Daxlanden.
	8,100	190,4	16.	August	4,47	"	3,00	2,84			"
	8,100	194,4	20.	September	4,30	"	2,70	2,67			"
	8,300	190,6	18.	Oktober	3,79	"	2,30	2,16			"
	10,800	193,1	3.	Mai	4,41	"	3,20	2,78			" Maxau.
	11,900	194,200	15.	November	2,93	"	1,50	1,30			"
	11,950	194,250	6.	Dezember	3,24	"	1,80	1,61			"
	12,000	194,300	21.	"	2,66	"	1,30	1,03			"
	13,800	196,000	16.	Februar	4,18	"	2,70	2,52			" Knielingen.
	19,300	201,600	15.	März	3,98	"	2,50	2,32			" Leopoldshafen.
	19,300	201,600	6.	April	4,14	"	2,60	2,52			"

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		Fahr- wasser- tiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Ange- strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an- gestrebt auf	m	m	m	
bayer.	bad.					m	m	m	m	m	
2. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis zur Mannheim—Ludwigshafener Rheinbrücke.											
a) Oberhalb Speyer.											
31,900	214,200	20.	Dezember	1,44 1,78	Mannheim (Speyer)	1,10	0,45	—	2,49	1,50	Bei Germersheim.
31,900	214,250	6.	"	1,93 2,23	Mannheim (Speyer)	1,60	0,94	—			
32,000	214,300	16.	Februar	3,41 3,39	Mannheim (Speyer)	2,90	2,42	—			Unterhalb Germersheim.
33,800	215,950	16.	August	3,43 3,72	Mannheim (Speyer)	3,10	2,44	—			
36,700	218,800	20.	September	3,19 3,44	Mannheim (Speyer)	3,10	2,20	—			Im Rheinsheimer Durch- schnitt.
38,300	220,450	1.	März	2,96 3,00	Mannheim (Speyer)	2,50	1,97	—			Im Mechtersheimer Durchschnitt.
38,400	220,525	15.	"	3,03 3,07	Mannheim (Speyer)	2,40	2,04	—			
38,400	220,600	9.	November	1,89 2,11	Mannheim (Speyer)	1,30	0,90	—			
b) Unterhalb Speyer.											
49,200	231,400	10.	November	1,90 2,13	Mannheim (Speyer)	1,80	0,91	—	2,49	1,50	Unterhalb Speyer.
53,100	235,300	10.	"	1,90 2,13	Mannheim (Speyer)	1,80	0,91	—			Im Angelhof.
54,200	236,400	20.	September	3,19 3,44	Mannheim (Speyer)	3,30	2,20	—			
55,900	238,200	10.	November	1,90 2,13	Mannheim (Speyer)	1,70	0,91	—			Im Kelscher Durch- schnitt.
56,400	238,700	10.	"	1,90 2,13	Mannheim (Speyer)	1,70	0,91	—			
71,600	254,000	10.	"	1,90 2,13	Mannheim (Speyer)	2,20	0,91	—			Oberhalb der Ludwigs- hafen - Mannheimer Rheinbrücke.
71,800	254,200	10.	"	1,90 2,13	Mannheim (Speyer)	2,20	0,91	—			
3. Auf der Stromstrecke von der Mannheim—Ludwigshafener Rheinbrücke bis zur hessischen Grenze.											
72,500	254,900	20.	September	3,19 3,16	Mannheim (Ludwigshafen)	3,60	2,70	—	2,49	2,00	Bei Mannheim-Ludwigs- hafen.
77,700	260,000	10.	November	1,90 1,86	Mannheim (Ludwigshafen)	2,50	1,41	—			
79,200	261,500	10.	"	1,90 1,86	Mannheim (Ludwigshafen)	3,00	1,41	—			Im Friesenheimer Durchschnitt.
79,400	261,700	10.	"	1,90 1,86	Mannheim (Ludwigshafen)	3,00	1,41	—			
81,200	263,400	10.	"	1,90 1,86	Mannheim (Ludwigshafen)	2,40	1,41	—			Bei Sandhofen.
83,400	265,500	10.	"	1,90 1,86	Mannheim (Ludwigshafen)	3,30	1,41	—			Bei Petersau.

3. Hessische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers war während des Berichtsjahres dauernd gut.

Die flacheren, zur Schwellenbildung neigenden Stellen wurden im Laufe des Berichtsjahres durch private Baggerungen zur Sand- und Kiesgewinnung auf der erforderlichen Fahrtiefe gehalten.

Die Bezeichnung des Fahrwassers und der Strombauwerke 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 (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war					ist angestrebt auf
					m	m	m			
Hessische Stromstrecke.										
273,0	2.	November	-0,63	Worms	2,00	1,51	—	-0,14	2,00	An der Ausmündung des Lampertheimer Altrheins.
279,5	4.	Mai	+0,60	"	3,30	2,80	—			An der Pfrimmündung unterhalb Worms.
279,5	7.	Dezember	-0,70	"	2,20	1,44	—			"
297,5	2.	März	+0,08	Gernsheim	2,60	2,17	—	-0,06	2,00	Am schwarzen Ort.
297,5	6.	April	+0,34	"	2,90	2,43	—			"
298,0	1.	Juni	+2,10	"	4,60	4,19	—			"
298,0	6.	Juli	+1,76	"	4,40	3,85	—			"
298,0	5.	Oktober	+0,98	"	3,60	3,07	—			"
298,5	3.	August	+1,31	"	3,90	3,40	—			"
310,0	8.	September	+2,03	Oppenheim	3,80	3,51	—	+0,52	2,00	Am Schusterwörth.
319,5	7.	Dezember	-0,22	"	1,90	1,26	—	0,52	2,00	Bei Nackenheim.
320,0	3.	Februar	2,30	"	4,20	3,78	—			"
320,0	4.	Mai	1,25	"	3,00	2,73	—			"
320,0	5.	Oktober	1,47	"	3,40	2,95	—			"
320,0	2.	November	-0,11	"	1,70	1,37	—			"
325,2 u. 327,3	1.	Juni	1,86	Mainz	4,20	3,41	—	0,45	2,00	Oberhalb Laubenheimer Badestelle und bei Zementfabrik Weisenau.
326,5 u. 328,5	3.	August	1,39	"	3,80	2,94	—			Oberhalb Zementfabrik Weisenau und vor Weisenau.
326,9 u. 327,5	6.	Juli	1,61	"	4,00	3,16	—			Oberhalb und unterhalb der Zementfabrik Weisenau.
327,0	2.	März	0,90	"	2,70	2,45	—			Bei Zementfabrik Weisenau.
327,0	6.	April	0,94	"	2,90	2,49	—			desgleichen.
328,5	7.	September	1,14	"	3,10	2,69	—			Vor Weisenau.

4. Hessisch-preußische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers war im Berichtsjahr dauernd befriedigend. Es wurden gebaggert im Fahrwasser bei Rüdeshcim 4505 cbm und am Schiffsliegeplatz Geisenheim 1330 cbm auf alleinige Kosten Preußens. Im übrigen geschah die Offenhaltung der Fahrrinne durch Privatunternehmer, diese baggerten insgesamt 21859 cbm gegen Entrichtung einer Abgabe für den entnommenen Sand und Kies.

Bei Wasserständen unter Mittelwasser wurden die Wasserstände der Hauptpegel zu Mannheim und Mainz, bei Bingen und Rüdeshcim angezeigt, und zwar:

vom 26.—27. März	2 Tage,
„ 29.—31. „	3 „
1.—3. April	3 „
6.—8. „	3 „
13.—20. „	8 „
am 23. „	1 „
vom 11.—20. Dezember	10 „
„ 30.—31. „	2 „

im ganzen 32 Tage.

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 ¹⁾ (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
					m	m	m	m	m	
Von Biebrich bis Bingen.										
10,3+50—10,5	2.	November	1,06	Bingen	2,00	1,78	—	1,28	2,00	Kleine Gies (obb.Erbach)
15,0—15,2+50	2.	„	1,06	„	2,10	1,78	—	1,28	2,00	„ „ „ „
17,0+90—17,3	2.	„	1,06	„	2,30	1,78	—	1,28	2,00	Vor Frei-Weinheim.
18,9—19,1+50	2.	„	1,06	„	2,30	1,78	—	1,28	2,00	Winkeler Wört.
20,4+50—20,7+10	2.	„	1,06	„	2,20	1,78	—	1,28	2,00	Oberhalb Geisenheim.
25,5	2.	„	1,06	„	1,90	1,78	—	1,28	2,00	Rüdeshcim. Wasser (Ausf.)
23,5	2.	„	1,06	„	1,60	1,78	0,18	1,28	2,00	Kemptener Wasser (Einf.)
26,0	2.	„	1,06	„	1,70	1,78	0,08	1,28	2,00	„ „ „ „ (Ausfahrt) ²⁾

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

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

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.

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	Im Oberweseler Hafen	13 015
2	Im Loreleyhafen (Hafenmündung)	3 745
3	Im Hafen bei St. Goar (Hafenmündung)	12 075
4	Im Oberlahnsteiner Hafen	14 665
5	An der Bachmündung bei Rhens, km 80,3	1 610
6	Im Hafen zu Brohl	4 585
	Zusammen	49 695

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 1920 vorgenommen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	In der Stromstrecke Bingerbrück-Oberwesel im offenen Strom	876
2	Bei Irlich	15 000
3	In der Stromstrecke Oberwesel—Andernach	30 037
4	Bei Mondorf	100
5	„ Hersel	200
6	„ Godorf	42 606
7	„ Langel	8 598
8	„ Cöln-Riehl-Niehl	15 626
9	An der Lausward	23 826
10	Gegenüber Düsseldorf	32 493
11	Am Crefelder Hafen	11 120
12	Am Homberger Ort	12 705
13	Unterhalb der Hochfelder Brücke	23 218
14	Bei Woltershof	10 000
15	„ Rees	5 000
16	„ Vynen	6 000
17	„ Grieth-Emmerich	10 000
	Zusammen	247 405

Die geringsten Fahrwassertiefen im Jahr 1920 wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte bei Kilometer ¹⁾ (Stromstation)		Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen	
Tag	Monat	m	am Pegel zu	m	ist angestrebt auf					
Von Bingen bis St. Goar.										
Im Binger Loch (km 28,6) ist die normale Tiefe von 2,0 m unter dem gleichwertigen Wasserstand 1908 in 30 m Breite vorhanden, ober- und unterhalb des Binger Lochs in 70 m Breite. Im „Zweiten, 90 m breiten Fahrwasser“ (km 28,3 bis 29,3) liegt die Sohle auf - 0,30 m und tiefer am Binger Pegel.										
28,1—28,2	3.	November	1,02	Bingen	1,30	1,02	—	1,28	1,28	Links der Mäuseturmsinsel.
28,1—28,2	3.	"	1,02	"	1,80	1,74	—	2,00	2,00	Im Hauptfahrwasser.
29,0—29,1	3.	"	1,02	"	1,40	1,24	—	1,50	1,50	" „Zweiten Fahrwasser“.
42,5—42,6	3.	"	1,07	Caub	2,30	1,64	—	1,43	2,00	" „Wilden Gefähr“.
43,6—43,7	3.	"	1,07	"	2,30	1,64	—	—	2,00	" „Cauber Wasser“.
Von St. Goar bis Coblenz.										
60,3	12.	November	0,92	Caub	2,20	1,99	—	1,43	2,50	Am Gaul.
60,4	12.	"	0,92	"	2,20	1,99	—	—	—	" "
60,5	12.	"	0,92	"	2,30	1,99	—	—	—	" "
67,6	12.	"	0,92	"	2,10	1,99	—	—	—	Boppard.
78,3	12.	"	1,05	Coblenz	2,10	1,82	—	1,73	2,50	Braubach.
Von Coblenz bis Cöln.										
92 ² / ₅ u. 95 ² / ₄	27.	Februar	2,11	Coblenz	3,10	2,88	—	1,73	2,50	Wallersheim-Kesselheim.
88 ² / ₆	24.	August	1,97	"	3,00	2,74	—	—	—	Rheinanlagen Coblenz.
92 ² / ₆ u. 104 ² / ₅	25.	"	1,99	"	2,80	2,76	—	—	—	Wallersheim, Weißenturm, Neuwied.
106 ² / ₆ u. 88 ² / ₄	31.	"	1,90	"	2,80	2,67	—	—	—	Rheinanlagen Coblenz.
92 ² / ₅	1.	September	1,87	"	2,70	2,64	—	—	—	Wallersheim.
88 ⁴ / ₅	14.	Oktober	1,82	"	2,60	2,58	—	—	—	Rheinanlagen Coblenz.
104,4 u. 106 ² / ₅	28.	"	1,38	"	2,20	2,15	—	—	—	Weißenturm, Neuwied.
88 ² / ₆	30.	"	1,32	"	2,10	2,09	—	—	—	Rheinanlagen Coblenz.
106 ² / ₅	3.	November	1,20	"	1,80	1,97	0,17	—	—	Neuwied, z. Zt. wird gebaggert.
88 ² / ₅	4.	"	1,18	"	2,00	1,95	—	—	—	Rheinanlagen Coblenz.
106 ² / ₄	15.	"	1,02	"	1,20	1,79	0,19	—	—	Neuwied.
88 ² / ₄	16.	"	1,02	"	1,90	1,79	—	—	—	Rheinanlagen Coblenz.
106 ² / ₃	19.	"	1,02	"	1,80	1,79	—	—	—	Neuwied.
88 ² / ₅	21.	Dezember	0,93	"	1,70	1,70	—	—	—	Rheinanlagen Coblenz.
106 ² / ₅	23.	"	0,86	"	1,60	1,63	0,03	—	—	Neuwied.
106 ² / ₅	23.	"	0,86	"	1,70	1,63	—	—	—	"
116,3	1.	"	0,85	Andernach	2,80	1,35	—	—	—	"
116,4	1.	"	0,85	"	2,80	1,35	—	—	—	"
116,6	1.	Dezember	0,85	Andernach	2,80	1,35	—	2,00	2,50	Bei Fornig. An d. planmäßigen Fahrwasserbreite fehlen in d. Höhe d. Normalsohle 5-15 m.
121,7	1.	Dezember	0,85	Andernach	2,80	1,35	—	2,00	2,50	Bei Niederbreisig.
121,8	1.	"	0,85	"	2,80	1,35	—	—	—	" "

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

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 ¹⁾ (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an- gestrebt auf	m	m	m	
121,9	1.	Dezember	0,85	Andernach	2,60	1,35	—	2,00	2,50	
122,0	1.	"	0,85	"	2,80	1,35	—	—	—	
122,1	1.	"	0,85	"	2,80	1,35	—	—	—	
137,3	1.	"	0,85	"	3,10	1,35	—	—	—	
138,6	1.	"	0,85	Andernach	2,70	1,35	—	2,00	2,50	
142,5	1.	"	0,29	Cöln	3,50	1,57	—	1,22	2,50	
153,3	1.	"	0,29	"	1,80	1,57	—	—	—	
153,4	1.	"	0,29	"	1,80	1,57	—	—	—	
169,7	1.	"	0,29	"	3,30	1,57	—	—	—	Bei Langel.
169,8	1.	"	0,29	"	3,30	1,57	—	—	—	
182,8	1.	"	0,29	"	2,60	2,07	—	1,22	3,00	Bei Cöln-Bayenthal.
182,9	1.	"	0,29	"	2,50	2,07	—	—	—	
185,5	1.	"	0,29	"	1,90	2,07	0,17	—	—	Bei Cöln.
185,6	1.	"	0,29	"	1,80	2,07	0,27	—	—	
185,7	1.	"	0,29	"	2,00	2,07	0,07	—	—	
186,7	1.	"	0,29	"	2,20	2,07	—	—	—	
186,8	1.	"	0,29	"	2,40	2,07	—	—	—	
Von Cöln bis Ruhrort.										
188,7	1.	Dezember	0,29	Cöln	2,30	2,07	—	1,22	3,00	Cöln.
188,8	1.	"	0,29	"	2,30	2,07	—	—	—	"
189,0	1.	"	0,29	"	2,80	2,07	—	—	—	"
189,1	1.	"	0,29	"	2,80	2,07	—	—	—	"
190,7	1.	"	0,29	"	2,50	2,07	—	—	—	Bei Cöln-Riehl.
190,8	1.	"	0,29	"	2,50	2,07	—	—	—	Sandbank an der rechts-
190,9	1.	"	0,29	"	2,70	2,07	—	—	—	seitigen Fahrwassergrenze
191,1	1.	"	0,29	"	3,20	2,07	—	—	—	wird durch Baggerung be-
191,2	1.	"	0,29	"	3,20	2,07	—	—	—	seitigt.
191,3	1.	"	0,29	"	3,20	2,07	—	—	—	
191,4	1.	"	0,29	"	3,20	2,07	—	—	—	
205,00	4.	November	0,32	Düsseldorf	2,00	2,03	0,03	1,29	3,00	Hitdorf.
222,3	4.	"	0,32	"	2,50	2,03	—	—	—	Oberhalb Stürzelberg.
255,75	5.	"	0,28	"	2,30	1,99	—	—	—	Wittlaer.
Von Ruhrort bis zur niederländischen Grenze.										
275,15	5.	November	-0,46	Ruhrort	2,20	1,63	—	0,91	3,00	Essenberg.
286,9	14.	September	1,10	"	3,60	3,19	—	—	—	Am Woltershof.
300,5	14.	"	1,10	"	3,70	3,19	—	—	—	Bei Mehrum.
343,1	14.	"	1,86	Emmerich	4,20	3,83	—	1,03	3,00	„ Emmerich.

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

6. Niederländische Stromstrecken.

Oberrhein.

Der Zustand des Fahrwassers blieb im Berichtsjahr günstig.

Waal.

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 100,400 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,90 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 3,98 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) 3,00 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,21 m.

In der unteren Merwede wurden kleine Unterhaltungsbaggerarbeiten ausgeführt.

An der zeitweise seichtesten Stelle der Noord bei km 118,200 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 3,34 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 5,02 m.

In der oberen Mündung der Noord wurde eine Veruntiefung durch Baggerung beseitigt.

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) 5,40 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 6,80 m.

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

Die Peilung erfolgte bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
			m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
Oberrhein und Waal.										
4,350	6.	Mai	11,15	Lobith ¹⁾	4,40	4,30	—	9,85	3,00	Unterhalb Lobith.
11,100	3.	November	8,53	Hulhuizen ¹⁾	2,35	2,33	—	9,20	3,00	Bei Millingen.
22,350	20.	Mai	8,69	Nijmwegen	4,40	4,09	—	7,60	3,00	Oberhalb Nijmwegen.
27,600	27.	Mai	9,06	"	4,70	4,46	—	7,60	3,00	Unterhalb Nijmwegen.
40,400	16.	September	6,40	Dodewaard ¹⁾	4,00	3,75	—	5,65	3,00	Bei Deest.
40,400	14.	Oktober	6,00	"	3,60	3,35	—	5,65	3,00	„ Deest.
46,700	29.	Juli	6,49	"	4,10	3,84	—	5,65	3,00	„ Druten.
60,400	30.	November	2,95	Tiel	2,25	1,82	—	4,13	3,00	Unterhalb Tiel.

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

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	
Niederrhein und Leck.										
17,800	6.	Dezember	7,97	Pannerden ¹⁾	1,10	0,87	—	9,10	2,00	Bei Huisen.
27,900	6.	"	6,63	Arnheim ¹⁾	1,05	0,68	—	7,95	2,00	" Arnheim.
38,950	6.	"	4,71	Leksensveer ¹⁾	0,95	0,46	—	6,25	2,00	" Renkum.
41,400	6.	"	4,71	"	1,10	0,46	—	6,25	2,00	" Leksensveer.
53,950	6.-7.	"	3,47	Remmerden ¹⁾	1,10	0,62	—	4,85	2,00	" Remmerden.
70,825	8.	"	1,88	Wijk bij Duur- stede ¹⁾	1,10	0,53	—	3,35	2,00	" Wijk bij Duurstede.

C. Strombauten.

Für Strombauten wurden im Berichts- bzw. im Rechnungsjahr 1920 von den Uferstaaten auf dem konventionellen Rhein und den die Fortsetzung der Schifffahrtsstraßen bis Rotterdam bildenden Stromstrecken folgende Beträge verausgabt:

in Frankreich	1 340 361,02 Fr.
„ Baden	1 484 726,89 M
„ Bayern	742 588,— „
„ Hessen	1 213 603,11 „
„ Preußen	7 925 312,57 „
„ Niederland 761 692,54 Gulden à 1,70 M	1 294 877,32 „

Zusammen 12 661 107,89 M 1 340 361,02 Fr.

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 Frankreich	509 304,— Fr.
2. von Baden	314 612,62 M

Zusammen 314 612,62 M

Gesamtausgabe für Strombauten 12 975 720,51 M 1 849 665,02 Fr.

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

Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

1. In Frankreich wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke Hüningen—Rheinau	323 214	15		
	„ Rheinau—Lauterburg	279 061	36	602 275	51
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke Hüningen—Rheinau	2 445	39		
	„ Rheinau—Lauterburg	18 003	03	20 448	42
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke Hüningen—Rheinau	—	—		
	„ Rheinau—Lauterburg	971	33	971	33
4.	Baufaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke Hüningen—Rheinau	311 643	27		
	„ Rheinau—Lauterburg	211 322	68	522 965	95
	Summe I			1 146 661	21
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
	Stromstrecke Hüningen—Rheinau	—	—		
	„ Rheinau—Lauterburg	—	—		
2.	Vervollständigung bestehender Ufer- und Korrekptionsbauten.				
	Stromstrecke Hüningen—Rheinau	43 697	12		
	„ Rheinau—Lauterburg	17 565	90	61 263	02
3.	Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
	Stromstrecke Hüningen—Rheinau	132 436	79		
	„ Rheinau—Lauterburg	—	—	132 436	79
	Summe II			193 699	81
III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.					
	Stromstrecke Hüningen—Rheinau	—	—		
	„ Rheinau—Lauterburg	—	—		
	Summe III				
	Gesamtsumme I—III			1 340 361	02

Insbesondere wird hierzu noch mitgeteilt:

Für II. Die gemachten Aufwendungen betreffen die Arbeiten zum Ausbau des Rhein-korrektionswerkes auf der Stromstrecke von Hüningen bis Lauterburg und umfassen die nötigen Uferdeckungen, die Tieferlegung zu hoch gelegener älterer Uferbauten und die Erhöhung von Tiefbauten auf Normalhöhe sowie die Abpflasterung von Uferbauten.

Zur Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg wird berichtet: Die Arbeiten, die im Vollzug der Übereinkunft zwischen Elsaß-Lothringen, Baden und Bayern vom 28. November 1901 auf einer Baustrecke von 39,475 km (Neuhäusel—Straßburg) von der Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, sind im Berichtsjahr 1920 mit befriedigendem Erfolg fortgesetzt worden. Bei Ablauf des Berichtsjahres war noch eine Anzahl Lücken mit einer Gesamtlänge von 2,065 km vorhanden.

Auf der Übergangsstrecke zwischen dem regulierten und dem nichtregulierten Strome bei Straßburg wurden die Arbeiten fortgesetzt und am Ende des Jahres blieb nur noch eine auszubauende Länge von 0,050 km übrig. Der Aufwand auf der elsäß-lothringischen Strecke hat im Berichtsjahr 509 304 Francs betragen, sodaß der Gesamtaufwand bis zum 31. Dezember 1920 sich auf 10 493 890 Francs belief.

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

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	ℳ	M	ℳ
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrektions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	354 270	48		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	215 612	63		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	193 666	20	763 549	31
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	—	—		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	3	—		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	28 002	23	28 005	23
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	99 976	87		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	71 471	07		
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	102 049	42	273 497	36
Summe I			1 065 051	90
zu übertragen			1 065 051	90

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	ℳ	M	ℳ
Übertrag			1 065 051	90
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
1. Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl				
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt				
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze				
2. Vervollständigung der Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	161 384	31		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt				
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	257 144	25	418 528	56
3. Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl	1 146	43		
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt				
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze			1 146	43
Summe II			419 674	99
III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl				
" " Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt				
" " vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze				
Summe III				
Gesamtsumme I—III			1 484 726	89

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 vorwiegend 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	90 „	— „	45 „	135 „
Regulierung und Abpflasterung von Uferbauten	140 „	— „	— „	140 „

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

Die Arbeiten der Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg, die auf der unteren Strecke von Sondernheim bis Iffezheim-Neuhäusel von der badischen Wasserbauverwaltung 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 selbst sind auf die ganze 45,6 km lange Teilstrecke ausgedehnt. Werden einzelne noch unverbaute Lücken abgerechnet, so entsprechen die vollständig verbauten 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 314 612,62 *M* im Jahr 1920 beläuft sich der Gesamtaufwand für die untere (badische) Teilstrecke von Beginn des Baues bis 31. Dezember 1920 auf 6 481 695,58 *M*.

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

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		<i>M</i>	₰	<i>M</i>	₰
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen	341 677	—		
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten)	52 268	—		
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.	—	—		
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.	264 644	—	658 589	—
	• Summe I			658 589	—
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Neuburg und Germersheim	13 557	—		
2.	Desgl. zwischen Germersheim und Speyer	67 922	—		
3.	Desgl. zwischen Ludwigshafen und der hessischen Grenze	2 520	—	83 999	—
	Summe II			83 999	—
III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße					
	Summe III			—	—
	Gesamtsumme I—III			742 588	—

Nähere Mitteilungen liegen nicht vor.

4. In Hessen wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		M	ℳ	M	ℳ
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	273 542	75		
	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	482 048	14	755 590	89
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felsprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	10 081	40		
	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	21 054	07	31 135	47
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	—	—		
	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	—	—		
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeäte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	83 490	74		
	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	324 116	41	407 607	15
	Summe I			1 194 333	51
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
	Summe II			—	—
III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.					
1.	Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	857	30		
2.	„ „ der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	18 412	30	19 269	60
	Summe III			19 269	60
	Gesamtsumme I—III			1 213 603	11

Dazu wird mitgeteilt:

Staatliche Baggerungen zur Erhaltung der Normaltiefe sind auf der hessischen Stromstrecke nicht notwendig geworden.

5. In Preußen wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M.	ℳ	M.	ℳ
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	3 256 344	55		
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felsprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	211 353	12		
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 Baggergeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	4 273 095	61	7 740 793	28
Summe I			7 740 793	28
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
Erweiterung des Hochwasserprofils im Budericher Kanal bei Wesel . . .	—	—	—	—
Summe II			—	—
III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.				
Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze	184 519	29	184 519	29
Summe III			184 519	29
Gesamtsumme I—III			7 925 312	57

D. Brücken.

Niederlande. Infolge Anbaues von Eisenbahnbrücken über den Königlichen Kanal bei Rotterdam konnte diese Brücke für 7. Februar nicht geöffnet werden.

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

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		Gulden	cts.	Gulden	cts.
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke Oberrhein	30 233	56		
	„ Waal	189 840	50		
	„ Niederrhein und Leck	118 472	34		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas	65 286	—	403 332	40
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke Oberrhein	—	—		
	„ Waal	—	—		
	„ Niederrhein und Leck	—	—		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas	20 172	—	20 172	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke Oberrhein	—	—		
	„ Waal	2 475	—		
	„ Niederrhein und Leck	920	—		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas	—	—	3 395	—
4.	Baufaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baggergeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke Oberrhein	3 070	66		
	„ Waal	63 958	33		
	„ Niederrhein und Leck	26 499	53		
	„ Merwede, Noord und Neue Maas	18 330	—	111 858	52
	Summe I			538 757	92
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Stromstrecke Oberrhein	—	—		
2.	„ Waal	—	—		
3.	„ Niederrhein und Leck	—	—		
4.	„ Merwede, Noord und Neue Maas	134 657	—	134 657	—
	Summe II			134 657	—
III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.					
1.	Stromstrecke Oberrhein	2 892	56		
2.	„ Waal	25 295	88		
3.	„ Niederrhein und Leck	31 840	17		
4.	„ Merwede, Noord und Neue Maas	28 249	—	88 277	61
	Summe III			88 277	61
	Gesamtsumme I—III			761 692	54

D. Brücken.

Niederland. Infolge Ausbesserungsarbeiten an der Eisenbahnbrücke über den Königshafen bei Rotterdam konnte diese Brücke bis 7. Februar 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 1920 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

in Frankreich		1 120 527,67 Frcs.
„ Baden	6 608 647,10 <i>M</i>	
„ Bayern	1 442 988,— „	
„ Hessen	6 957 095,27 „	
„ Preußen	58 181 435,91 „	
„ Niederland 5 355,89 Gulden à 1,70 <i>M</i> =	9 105,01 „	
Zusammen	73 199 271,29 <i>M</i>	1 120 527,67 Frcs.

Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt¹⁾:

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II	
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II			
	Fracs.	Cts.	Fracs.	Cts.	Fracs.	Cts.	Fracs.	Cts.	Fracs.	Cts.	Fracs.	Cts.	Fracs.	Cts.
1. in Frankreich:														
Straßburg	—	—	—	—	—	—	563 214	—	440 181	—	1 003 395	—	1 003 395	—
Lauterburg	337	75	116 794	92	117 132	67	—	—	—	—	—	—	117 132	67
Summe 1	337	75	116 794	92	117 132	67	563 214	—	440 181	—	1 003 395	—	1 120 527	67

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

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II		
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue 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	℄	
2. in Baden:															
Kehl	797 472	16	397 210	—	1 194 682	16	—	—	—	—	—	—	—	1 194 682	16
Karlsruhe . . .	188 600	—	—	—	188 600	—	389 090	49	3 108 357	57	3 497 448	06	3 686 048	06	
Privathafen bei Rheinau der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Hamborn-Bruckhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rheinau	36 224	61	—	—	36 224	61	9 919	20	—	—	9 919	20	46 143	81	
Mannheim . . .	1 053 832	40	134 611	87	1 188 444	27	370 477	50	122 851	30	493 328	80	1 681 773	07	
Summe 2	2 076 129	17	531 821	87	2 607 951	04	769 487	19	3 231 208	87	4 000 696	06	6 608 647	10	
3. in Bayern:															
Maximiliansau	5 169	—	—	—	5 169	—	—	—	—	—	—	—	—	5 169	—
Speyer	3 554	—	74 762	—	78 316	—	—	—	—	—	—	—	—	78 316	—
Ludwigshafen .	796 220	—	563 283	—	1 359 503	—	—	—	—	—	—	—	—	1 359 503	—
Summe 3	804 943	—	638 045	—	1 442 988	—	—	—	—	—	—	—	—	1 442 988	—
4. in Hessen:															
Worms	3 110	20	—	—	3 110	20	140 539	58	335 676	50	476 216	08	479 326	28	
Gernsheim . . .	7 825	40	—	—	7 825	40	76 720	42	15 344	74	92 065	16	99 890	56	
Oppenheim . . .	4 702	10	—	—	4 702	10	15 017	—	40 250	—	55 267	—	59 969	10	
Goldgrund . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gustavsburg ¹⁾	74 123	—	—	—	74 123	—	—	—	—	—	—	—	74 123	—	
Mainz	—	—	—	—	—	—	638 753	96	4 726 857	24	5 365 611	20	5 365 611	20	
Frei-Weinheim ²⁾	—	—	—	—	—	—	5 320	—	—	—	5 320	—	5 320	—	
Bingen	17 845	71	—	—	17 845	71	785 131	22	69 878	20	855 009	42	872 855	13	
Summe 4	107 606	41	—	—	107 606	41	1 661 482	18	5 188 006	68	6 849 488	86	6 957 095	27	

¹⁾ Hessisches Eigentum in Verwaltung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

²⁾ Hafen und Eisenbahnladestelle.

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II			
	1. Unterhaltungs-aufwand		2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungs-aufwand		2. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II					
	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S		
5. in Preußen:																
Biebrich	—	—	—	—	—	—	203	80	—	—	—	—	203	80	203	80
Schierstein	14 331	50	—	—	14 331	50	—	—	—	—	—	—	—	—	14 331	50
Rüdesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bingerbrück	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberwesel	8 290	27	—	—	8 290	27	—	—	—	—	—	—	—	—	8 290	27
St. Goarshausen	25 281	—	—	—	25 281	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 281	—
St. Goar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberlahnstein	40 214	56	—	—	40 214	56	—	—	—	—	—	—	—	—	40 214	56
Coblenz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coblenz-Lützel	80 067	08	—	—	80 067	08	—	—	—	—	—	—	—	—	80 067	08
Bucht bei Brohl	8 724	23	—	—	8 724	23	—	—	—	—	—	—	—	—	8 724	23
Oberwinter	11 233	57	—	—	11 233	57	—	—	—	—	—	—	—	—	11 233	57
Bonn	—	—	—	—	—	—	9 450	—	—	—	—	9 450	—	—	9 450	—
Cöln	—	—	—	—	—	—	819 739	88	13 609 990	70	13 929 730	58	13 929 730	58	13 929 730	58
Cöln-Deutz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln-Mülheim	11 047	88	—	—	11 047	88	123 019	04	4 374 060	—	4 497 079	04	4 508 126	92	4 508 126	92
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	184 121	—	—	—	184 121	—	184 121	—	184 121	—
Neuß	—	—	—	—	—	—	30 345	—	1 012 570	—	1 042 915	—	1 042 915	—	1 042 915	—
Düsseldorf-Heerd	—	—	—	—	—	—	36 955	—	3 227 000	—	3 263 955	—	3 263 955	—	3 263 955	—
Crefeld	—	—	—	—	—	—	17 100	—	132 800	—	149 900	—	149 900	—	149 900	—
Uerdingen	—	—	—	—	—	—	90 089	38	—	—	90 089	38	90 089	38	90 089	38
Rheinhausen	—	—	—	—	—	—	1 036 694	—	—	—	1 036 694	—	1 036 694	—	1 036 694	—
Duisburg	—	—	—	—	—	—	12 809 756	09	—	—	12 809 756	09	12 809 756	09	12 809 756	09
Duisburg-Ruhrort	—	—	—	—	—	—	15 493 068	40	—	—	15 493 068	40	15 493 068	40	15 493 068	40
Duisburg-Hochfeld	—	—	—	—	—	—	183 475	69	—	—	183 475	69	183 475	69	183 475	69
Homburg (Lecht Rheinpreussen)	—	—	—	—	—	—	575 477	—	931 624	—	1 507 101	—	1 507 101	—	1 507 101	—
Alsum	—	—	—	—	—	—	85 759	—	—	—	85 759	—	85 759	—	85 759	—
Schwelgern	—	—	—	—	—	—	256 452	64	276 764	—	533 216	64	533 216	64	533 216	64
Walsum	—	—	—	—	—	—	3 039 591	69	—	—	3 039 591	69	3 039 591	69	3 039 591	69
Wesel	—	—	—	—	—	—	108 007	15	—	—	108 007	15	108 007	15	108 007	15
Emmerich	18 132	36	—	—	18 132	36	—	—	—	—	—	—	—	—	18 132	36
Summe 5	217 322	45	—	—	217 322	45	34 399 304	76	23 564 808	70	57 964 113	46	58 181 435	91	58 181 435	91
6. in Niederland:																
Nijmegen	—	—	—	—	—	—	1 242	25	—	—	1 242	25	1 242	25	1 242	25
Tiel	—	—	—	—	—	—	436	20	—	—	436	20	436	20	436	20
Zalt-Bommel	—	—	—	—	—	—	438	90	—	—	438	90	438	90	438	90
Arnhem	—	—	—	—	—	—	662	53	—	—	662	53	662	53	662	53
Wageningen	—	—	—	—	—	—	2 221	—	—	—	2 221	—	2 221	—	2 221	—
Culemborg	—	—	—	—	—	—	355	—	—	—	355	—	355	—	355	—
Summe 6	—	—	—	—	—	—	5 355	89	—	—	5 355	89	5 355	89	5 355	89

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

1. Hafen zu Straßburg.		
I. Aufwand des Staates: keine.		
II. Aufwand der Gemeinden (Stadt Straßburg).		
1. Unterhaltungsaufwand:		
a) Hafen am Austerlitzertor	373 865,50 Fr.	
b) Rheinhafen	189 348,50 „	
	Summe I	563 214,— Fr.
2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:		
a) Hafen am Austerlitzertor:		
Ausbau von verschiedenen Gebäuden und Büros	33 250,— Fr.	
Einrichtungen an Bord der Hafenschlepper	7 200,— „	
b) Rheinhafen:		
Verbesserung der Straßen und Gleisanlagen	20 060,— „	
Herstellung neuer Kohlenverladeeinrichtungen	186 454,— „	
Verlegung der Hafeneinfahrt	141 208,— „	
Vergrößerung der Häfen (Studienkosten der Entwürfe)	52 009,— „	
	Summe 2	440 181,— Fr.
	Summe I	563 214,— „
	Summe II	1 003 395,— Fr.
2. Hafen zu Kehl.		
I. Unterhaltungsaufwand:		
a) seitens der Wasserbauverwaltung für die Erhaltung des Fahrwassers, Unterhaltung der Ufer, Kaimauern, Dämme, Arbeitsmaschinen und Schiffe	192 922,16 M	
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für die Unterhaltung der Gleis-, Straßen- und Gehwegenanlagen und deren Entwässerung, Ausbesserungsarbeiten an den bestehenden Hochbauten, Unterhaltung der elektrischen und maschinellen Anlagen, Brücken, Wagen, Badeanstalt, Wasserkranen	604 550,— „	
	Summe I	797 472,16 M
II. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:		
seitens der Eisenbahnverwaltung für Erweiterung der elektrischen Anlagen, des 3. Hafenbeckens und Anlage eines Rheinbauplatzes, Annährvorrichtungen, Erweiterung der Gleisanlagen	397 210,— M	
	Summe II	397 210,— M
	Hierzu Summe I	797 472,16 „
	Gesamtbetrag	1 194 682,16 M

3. Hafen zu Lauterburg.

I. Aufwand des Staates.

1. Unterhaltungsaufwand	337,75 M
2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:	
Beschaffung von 2 Kranen, Baggerungen im Hafenbecken, Erweiterung der Einfahrt, Verbesserung der Gleisanlagen	116 794,92 „
Summe I	117 132,67 M

II. Aufwand der Gemeinden: keine.

III. Von privater Seite ausgeführte Arbeiten:

Herstellung einer beweglichen Brücke durch die Firma Raab-Karcher & Co. auf ihrem Kohlenkai zwischen km 181,603 und km 181,733.

4. In dem städtischen Hafen zu Karlsruhe wurde an der Erbauung des 5. Hafenbeckens weitergearbeitet, Uferschutzarbeiten am 4. Hafenbecken und Straßen- und Kanalherstellungen wurden weitergeführt und die Kraft- und Lichtversorgung sowie die Gleisanlagen erweitert.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung:

für Gleisanlagen 188 600,— M

b) seitens der Stadt Karlsruhe:

für Hochbauten 80 116,58 „

für Gleisanlagen 113 904,— „

für Straßen, Wasserversorgung und Entwässerung 39 007,58 „

für Boote und Nachen des Hafenamtes 32 281,22 „

für Instandhaltung der maschinellen und der Betriebseinrichtungen 123 781,11 „

Summe I 577 690,49 M

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

a) seitens der Eisenbahnverwaltung

—,— M

b) seitens der Stadt Karlsruhe:

für Erbauung des Südwestbeckens I 335 044,94 „

für Erweiterung der Gleis-, Beleuchtungs- und der Kraftversorgungsanlage 607,84 „

für Erbauung des 5. Hafenbeckens 2 772 704,79 „

Summe II 3 108 357,57 M

Hierzu Summe I 577 690,49 „

Gesamtbetrag 3 686 048,06 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 1920 nichts aufgewendet.

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	8 660,23 M	
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle und elektrische Anlagen	27 564,38 „	
		zusammen aus staatlichen Mitteln 36 224,61 M
c) seitens der Neuen Rheinau-Aktiengesellschaft für Erhaltung der Fahrwassertiefen im östlichen Hafenbecken und seitens Privater (für durch die Wasserbauverwaltung ausgeführte Unterhaltungsarbeiten)	9 919,20 „	
		Summe I 46 143,81 M

II. Neue Hafengebäude, 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 (98 611,95 M), Ausbessern der Ufer, Instandhaltung der Arbeitsmaschinen und Schiffe	224 915,64 M	
b) seitens der Eisenbahnverwaltung:		
für Unterhaltung der Kaimauern, Krangerüste und Brücken	71 794,92 M	
für maschinelle Anlagen und Einrichtungen	639 865,64 „	
		zusammen b 711 660,56 „
c) seitens der Zollverwaltung für Unterhaltung der Straßen und zoll-eigenen Gleise, Fahrzeuge, Müllgruben, sowie der elektrischen Beleuchtung und Aufeisen des Industriefhafens	117 256,20 „	
		zusammen aus staatlichen Mitteln 1 053 832,40 M
d) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Unterhaltung der Ufer und Lagerplätze im Industriefhafen, sowie der Vorländer und Lagerplätze im Floßhafen, am Neckar und Rhein	352 080,45 M	
e) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten an Ufern und Schiffahrtseinrichtungen (durch die Wasserbauverwaltung ausgeführt)	18 397,05 „	
		zusammen d und e 370 477,50 M
		Summe I 1 424 309,90 M

II. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle Anlagen von Kranen und Schiebebühnen	134 611,87 M
b) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Ausbau und Erweiterung des Industriehafens	122 851,30 „
	<u>Summe II 257 463,17 M</u>
	Hierzu Summe I 1 424 309,90 „
	<u>Gesamtbetrag 1 681 773,07 M</u>

8. Im Hafen zu Maximiliansau wurden von dem Staat für Unterhaltungsarbeiten aufgewendet 5 169,— M

9. desgl. zu Germersheim —,—

10. a) Im Hafen zu Speyer betrug der Gesamtaufwand des Staates für Baggerungen mit sonstigen Unterhaltungsarbeiten	3 554,— „
b) Neubeschaffung eines Dampfkrans	74 762,— „

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	70 749,— M
b) durch die Zollverwaltung für Unterhaltung der zollrärarischen Hochbauten	34 821,— „
c) durch die Bahnverwaltung für die Unterhaltung der Lagerhäuser, Gleise, Kranen, Kaimauern und Wasserleitungen, Schiebebühnen und elektrischen Beleuchtungsanlagen, Gehälter der Weichensteller und Kranenführer	690 650,— „
	<u>Summe I 796 220,— M</u>

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

a) durch die Wasserbauverwaltung: für die Erweiterung der Hafen- und Umschlagsanlagen am Rhein, auf der Insel Kaiserwörth oberhalb Ludwigshafen und für die Verbesserung der Umschlagseinrichtungen am Zollhafen	563 283,— M
b) durch die Zollverwaltung: für Verbesserungen der Umschlagseinrichtungen an den Lagerhallen im Zollhof und Zollhafen	—,— „
c) durch die Eisenbahnverwaltung: für Weichen und Kranenanlagen	—,— „
	<u>Summe II 563 283,— M</u>

12. Hafen zu Worms.

- a) Staatlicher Winterhafen: Zur Offenhaltung der Einfahrt durch Baggerungen wurden 3110,20 \mathcal{M} verausgabt.
- b) Städtischer Handelshafen: Für Unterhaltung des Hafens wurden 140 539,58 \mathcal{M} und für Erweiterungsbauten 335 676,50 \mathcal{M} ausgegeben.

13. Hafen zu Gernsheim. Die vom Staat für die laufende Unterhaltung des Hafens aufgewendeten Kosten sind durch Ausbaggerung der Hafeneinfahrt entstanden; sie betragen 7825,40 \mathcal{M} .

Die von der Gemeinde ausgegebenen Beträge für Unterhaltung der Krane und Verladevorrichtungen belaufen sich auf 67 737,92 \mathcal{M} . Für Vervollständigung und Erweiterung bestehender Anlagen wurden 15 344,74 \mathcal{M} verausgabt.

Eine Privatfirma hat für ihre im Hafengebiet errichtete Kohlenverladestelle für Unterhaltung 8982,50 \mathcal{M} aufgewendet.

14. Hafen zu Oppenheim. Der mit 4702,10 \mathcal{M} angegebene staatliche Aufwand ist durch Ufer- und Straßenherstellungen entstanden. Von der Gemeinde wurden für Unterhaltung 2600 \mathcal{M} verausgabt. Die seitens Privater an ihren im Hafengebiet gelegenen Verladestellen für Kalksteine aufgewendeten Kosten für Unterhaltung und Erweiterung bestehender Anlagen betragen 12 417 bzw. 40 250 \mathcal{M} .15. Hafen zu Gustavsburg. Für die Unterhaltung des Eisenbahnhafens, der Eigentum des hessischen Staates unter Verwaltung der Eisenbahndirektion Mainz ist, sind nach Mitteilung der Verwaltungsbehörde im Rechnungsjahr 1920/21 74 123 \mathcal{M} aufgewendet worden. Neue Hafengebäude kamen nicht zur Ausführung.

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

I. Für Unterhaltung:

a) Ufer und Straßen	37 254,41 \mathcal{M}
b) Drehbrücken	1 729,90 „
c) Baggerungen	103 071,22 „
d) Maschinelle Einrichtungen	134 064,32 „
e) Lokomotiven und Bagger	79 878,78 „
f) Gebäude	39 555,33 „
g) Hafeneisenbahn	243 200,— „
	<hr/>
	Summe I 638 753,96 \mathcal{M}

II. Für Neubauten und Vervollständigungen:

a) Erweiterung und Ergänzung von Hafenanlagen	327 668,80 \mathcal{M}
b) Gebäude (Erbauung eines Weinlagers)	3 000 000,— „
c) Maschinelle Einrichtungen	1 068 658,44 „
d) Beschaffung von Güterwagen	330 530,— „
	<hr/>
	Summe II 4 726 857,24 \mathcal{M}

17. Hafen und Eisenbahnladestelle zu Frei-Weinheim. Für den Hafen sind von seiten des Staates im abgelaufenen Jahre keine Aufwendungen für Unterhaltung gemacht worden, während die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft für Unterhaltung der Landebrücke 5320 \mathcal{M} Kosten aufgewendet hat. Neue Hafengebäude und Erweiterungen sind nicht zu verzeichnen.

18. Hafen zu Bingen:

a) Staatlicher Sicherheitshafen: Zur Offenhaltung der Einfahrt durch Baggerung und Räumung wurden 17 845,71 \mathcal{M} aufgewendet.

b) Im städtischen Hafengebiet sind aufgewendet worden:

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. für Betrieb und Unterhaltung des Hafens, der Hafenbahn und der Lagerhäuser | 785 131,22 \mathcal{M} |
| 2. für Neuanlage (Erneuerung der Akkumulatorenbatterie) | 69 878,20 „ |

19. An der städtischen Werftanlage zu Biebrich sind im Jahre 1920 Neubauten nicht vorgenommen worden. Die Unterhaltungskosten beliefen sich auf 203,80 \mathcal{M} . Die Firma Kalle & Co. hat auf dem von ihr gepachteten Gelände eine neue Krananlage errichtet.

20. In dem eisenbahnfiskalischen Hafen zu Bingerbrück sind im Berichtsjahre 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.

28/30. 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.

31/32. Für die städtischen Hafenanlagen zu Cöln wurden im Jahre 1920 folgende Beträge verausgabt:

A. Für Hafenanlagen in Cöln-Deutz:

I. Unterhaltungsaufwand:

1. Für Unterhaltung der Gebäude	110 321,76 \mathcal{M}
2. Instandsetzung der durch Hochwasser beschädigten Uferbefestigungen	52 470,35 „
3. Drehbrückenanstrich	4 364,50 „
4. Unterhaltung der Werfte, Böschungen, Werft- und Straßenpflaster	28 126,42 „
5. Unterhaltungsbaggerungen	124 456,85 „
Zusammen	319 739,88 \mathcal{M}

II. Neubauten:

1. Anlage eines Krangleises von 150 m Länge auf dem Ostufer des Industriefhafens Deutz	138 106,20 \mathcal{M}
2. Umbau der Warenkreditanstalt und Beschaffung neuer Krananlagen in Cöln	1 070 424,— „
3. Erweiterungsbau des Lokomotivschuppens	503 000,— „
4. Aufbau von Lagerböden in den Zollhallen I bis III einschließlich der maschinellen Anlagen	11 859 625,50 „
5. Abbruch und Wiederaufbau eines Abortgebäudes	38 835,— „
Zusammen	13 609 990,70 „
Insgesamt	13 929 730,58 \mathcal{M}

B. Für Hafenanlagen in Cöln-Mülheim:

I. Unterhaltungsaufwand:

1. Für Unterhaltung der Gebäude	27 054,24 M	
2. Instandsetzung der durch Hochwasser beschädigten Uferbefestigungen	21 263,93 „	
3. Unterhaltung der Werfte, Böschungen, Werft- und Straßenpflaster	74 700,87 „	
	<u>Zusammen</u>	123 019,04 M

II. Neubauten:

Neuer Umschlagschuppen und Beschaffung neuer Krananlagen	4 374 060,— „
<u>Insgesamt</u>	4 497 079,04 M

33. In den städtischen Hafen- und Werftanlagen zu Neuß wurden im Jahre 1920 für Uferregulierung 1012570 M und für Unterhaltung derselben 30345 M aufgewendet.

34/35. Für die Hafen- und Werftanlagen zu Düsseldorf und Düsseldorf-Heerdth wurden im Rechnungsjahre 1920 verausgabt:

a) Neubauten im städtischen Hafen Düsseldorf-Heerdth, linksrheinisch:

1. 2 neue Lagerschuppen mit 15 qm Lagerfläche;
2. rund 125 laufende Meter massive Kranbühnenbauten zur Vergrößerung der Umschlagsmöglichkeit im Hafen;
3. die zu 1 und 2 erforderlichen Gleisneubauten und Umänderungen.

Diese Arbeiten verursachten einen Kostenaufwand von 3227000 M.

b) Unterhaltungsarbeiten:

Für Rheinuferbefestigungen wurden 31734,78 M verausgabt.

Die Unterhaltungskosten:

Für den Hafen in Düsseldorf betragen im abgelaufenen Jahre . . .	184 121,— M
für das Werft in Heerdth	36 955,— „

36. Für den Crefelder Rheinhafen sind im Jahre 1920 folgende Ausgaben entstanden:

1. Unterhaltung der Hafenanlagen	17 100,— M
2. Neubauten:	
a) Für Verlegung der Werftstraße	57 800,— „
b) Neubau der Ufermauer der Reinholdhütte	75 000,— „
	<u>Zusammen</u> 149 900,— M

37. An den städtischen Werftanlagen zu Uerdingen wurden 27301,32 M für Unterhaltung der Werftanlagen und 62788,— M für Unterhaltung der Gleisanlagen der Werftbahn verausgabt.

38. Im Hafen der Aktiengesellschaft Friedrich Krupp, Friedrich-Alfred-Hütte, zu Rheinhausen, betrug der Unterhaltungsaufwand 1036694 M. Neubauten wurden nicht ausgeführt.

39. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind im Rechnungsjahre 1920 folgende Kosten entstanden:

I. Ruhrorter Hafen: für den Betrieb und die Unterhaltung des Hafens und der zugehörigen Anlagen	15 493 068,40 M
II. Duisburger Hafen: für den Betrieb und die Unterhaltung des Hafens und der zugehörigen Anlagen	12 809 756,09 „
III. Hochfelder Hafen: für Betrieb und Unterhaltung	183 475,69 „

Neubauten wurden in obengenannten 3 Häfen nicht ausgeführt.

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

41. In dem dem Steinkohlen-Bergwerk „Rheinpreußen“ gehörigen Hafen zu Homberg verteilen sich die Kosten für Neubauten in Höhe von 931 624,— \mathcal{M} auf folgende Arbeiten:

1. Für Herstellung eines neuen Hafendamms	291 165,— \mathcal{M}
2. Für die Neupflasterung der Hafentböschung	366 680,— „
3. Für die Herstellung eines Damms am Kohlenlager im Rheinhafen	91 266,— „
4. Für die Herstellung von Wassertoren am Kohlenlager im Rheinhafen	32 513,— „
5. Für die Verlegung neuer Gleise im Rheinhafen	150 000,— „
Zusammen	931 624,— \mathcal{M}

42/43. In den beiden Häfen der Gewerkschaft „August-Thyssen-Hütte“ zu Alsum und Schwelgern wurden im Jahre 1920 folgende Aufwendungen gemacht:

a) Im Hafen Alsum für Unterhaltung desselben	85 759,— \mathcal{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 256 452,64 \mathcal{M} betragen, an den Uferbefestigungen und Ufermauern, an den Kranbahnen, Gleisanlagen und Verladeeinrichtungen ausgeführt. An Neubauten wurde die Kranbahn nebst Gleisanlage für eine neue Waggonkipperverladebrücke hergestellt. Ferner wurde mit der Montage dieser Verladebrücke von 50 t Nutzlast an den Seilen und 70 m Spannweite und 35 m Auslegerlänge auf der Wasserseite und mit der Aufstellung dreier neuer Vollportaldrehkrane von 20 t Nutzlast begonnen. Die Kosten für diese Neubauten betragen	276 764,— „
Für die Aufstellung der neuen Vollportalkrane sind	212 138,73 „
verausgabt.	

44. In dem Hafen zu Walsum des Aktienvereins für Bergbau- und Hüttenbetrieb „Gutehoffnungshütte“ betragen im Jahr 1920 die Kosten für Unterhaltungsarbeiten einschließlich Lieferung der erforderlichen Materialien und Ersatzteile insgesamt 3 039 591,69 \mathcal{M} .

45/47. In den stromstaatlichen Sicherheitshäfen zu Orsoy, Wesel und Emmerich wurden bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten im Berichtsjahr nicht ausgeführt.

48. 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.	52 310,62 \mathcal{M}
2. zum Unterhalt der Werftwege und zur Befestigung der Wege	9 414,63 „
3. zum Unterhalt der im Eigentum der Stadt befindlichen Strecke der Werftbahn	46 281,90 „

In Niederland sind für Hafenbauten, einschließlich der Gemeinde- und Privathäfen, im Berichtsjahr beziehungsweise im Rechnungsjahr 1920 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

In Niederland: 5355,89 Gulden à 1,70 \mathcal{M} = 9105,01 \mathcal{M} .

Anhang¹⁾.

Die Rheinschifffahrt war im Winter des Berichtsjahres auf der badischen Stromstrecke am 27. und 28. November und 15. bis 18. Dezember wegen Treibeis vom Neckar her beschränkt; auf der preußischen Stromstrecke oberhalb Coblenz an 2 und unterhalb an 10 Tagen wegen Hochwassers eingestellt.

In den nachbezeichneten Häfen haben während des Winters 1920/21 Schutz gesucht:

Lfd. Nr.	Im Hafen zu	Schiffe mit eigener Triebkraft	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Sonstige Fahrzeuge	Zusammen	Flächeninhalt des Hafens ha
1	Straßburg: a) Metzgerort	—	—	—	—	7,42
	b) Sporeninsel	—	—	—	—	31,27
2	Kehl	1	—	6	7	47,40
3	Lauterburg	—	—	—	—	4,60
4	Karlsruhe	—	—	—	—	45,65
5	Maximiliansau	—	9	2	11	2,80
6	Germersheim	—	15	1	16	1,80
7	Speyer	—	6	—	—	3,45 ^{*)}
8	Rheinau	—	11	—	—	36,00
9	Mannheim	27	201	60	288	175,50
10	Ludwigshafen	—	12	1	13	29,40
11	Worms: a) staatlicher Hafen	—	—	—	—	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	—	2	2	4	3,05
14	Goldgrund	—	—	—	—	1,17
15	Gustavsburg	—	—	—	—	8,75
16	Mainz	13	11	130	154	52,25
17	Frankfurt a. M.: a) Westhafen	—	—	8	8	4,28
	b) Osthafen	—	—	—	—	17,17
18	Offenbach a. M.	1	10	20	31	4,93
19	Schierstein (Floßhafen)	4	—	—	4	27,10
20	Rüdesheim	6	1	2	9	4,37
21	Bingen	1	1	12	14	10,27
22	Bingerbrück	—	—	—	—	1,40
23	Oberwesel	1	1	2	4	2,68
24	St. Goarshausen	—	3	4	7	6,05
25	St. Goar	—	—	—	—	2,43
26	Oberlahnstein	—	—	1	1	5,00
27	Coblenz (Moselhafen)	6	8	72	86	16,50
28	Brohl (Hafenbucht)	—	9	3	12	5,05
29	Oberwinter	2	—	20	22	7,20
30	Cöln (Rheinauhafen)	14	18	8	40	4,90
31	Cöln-Deutz (Industriehafen)	11	8	11	30	9,25
32	Cöln-Mülheim a. Rh.	12	2	43	57	12,73
33	Düsseldorf	18	5	93	116	48,00
34	Crefeld	3	13	7	23	19,80
35	Neuß	—	—	—	—	39,7
36	Rheinhausen	—	—	—	—	5,95

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

^{*)} Hafenbecken 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 ⁽¹⁾	—	88	—	88	183,90
38	Homburg	—	—	—	—	1,57
39	Rheinpreußen (Homburg)	—	—	—	—	7,43
40	Alsum	—	—	—	—	1,00
41	Schwegeln	—	—	1	1	12,36
42	Walsum	—	—	—	—	7,62
43	Orsoy	—	—	—	—	1,14
44	Wesel (Städtischer Sicherheits-Hafen)	—	—	3	3	1,75
45	Emmerich	—	—	—	—	6,08
46	Nijmegen	—	—	—	—	3,78
47	Tiel	—	—	—	—	5,82
48	Zalt-Bommel	—	—	—	—	2,21
49	Malburgen (Arnheim)	—	—	—	—	5,50
50	Arnheim	—	—	—	—	0,90
51	Wageningen	—	—	—	—	0,80
52	Culemborg	—	—	—	—	0,50
53	Vianen	—	—	—	—	3,80
54	Vreeswijk	—	—	—	—	1,00
55	Schoonhoven	3	7	1	11	0,25
56	Gorinchem	—	—	—	—	8,00
57	Werkendam	—	—	—	—	0,53
58	Steenenhoek	—	—	—	—	1,00
59	Dordrecht	6	73	4	83	36,00
60	Alblasserdam	1	1	—	2	1,00

B. Lotsen- und Wahrschauerstationen.

1. In Frankreich. In den Ober- und Niederrheinbezirken wurde im Berichtsjahr ein Steuermannspatent erteilt, und zwar zur Führung von Dampf- und Segelschiffen auf der Rheinstrecke Straßburg—Mannheim. Von den früheren Patentinhabern ist keiner gestorben.

Im ganzen sind zurzeit 13 Schiffs-Steuerleute vorhanden, und zwar 4 für Segelschiffe und 9 für Dampf- und Segelschiffe. Davon wohnen 7 in Lauterburg, 2 in Wantzenau, 3 in Straßburg-Robertsau und einer in Offendorf.

Zur Sicherung der Großschiffahrt war es während des ganzen Jahres nicht erforderlich, Wahrschauer aufzustellen.

2. In Baden sind im Berichtsjahr keine Änderungen eingetreten.

Im ganzen sind 24 Steuerleute vorhanden.

Davon wohnen in:

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

⁽¹⁾ einschl. Ruhrorter Eisenbahnhafen.

3. In Bayern wurden im Berichtsjahr keine neuen Steuermannspatente erteilt.

Im ganzen sind 23 Steuerleute vorhanden.

Davon wohnen in:

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

4. In Hessen. Am Jahresschluß 1920 betrug die Zahl der Schiffssteuerleute 101, demnach einer mehr als im Vorjahr.

Abgegangen sind:

Für die Strecke Mainz—Mannheim	1
„ „ „ Bingen—Mainz	1

Neu patentiert wurden:

Für die Strecke Mainz—Mannheim	1
„ „ „ Bingen—Mainz	2

5. In Preußen sind im Berichtsjahr durch Tod 3 Lotsen-Konzessionen, 1 bei der Lotsen-Station St. Goar, 1 bei der Station Caub und 1 bei der Station Kaltenengers erloschen.

Neu erteilt wurden 5 Lotsen-Konzessionen, 1 für die Station St. Goar, 3 für Station Caub und 1 für Station Emmerich,

Bei den Wahrschauer-Stationen sind Veränderungen oder Neueinrichtungen im Jahr 1920 nicht vorgenommen worden.

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

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

Während Niedrigwasser vom 3. November bis 31. Dezember waren zur Überwachung der Schifffahrt auf der Waal 2 Wahrschauerstationen aufgestellt, bei km 10 und km 88³⁰⁰; zur Überwachung der Schifffahrt auf Niederrhein und Leck wurden Wahrschauerstationen aufgestellt bei Pannerden und bei Vreeswijk.

C. Schifferschulen.

1. Baden. In den drei badischen Schifferschulen konnte im Winter 1919/20 kein Unterricht erteilt werden, da keine Anmeldungen von Schülern erfolgten.

2. Bayern. Am 1. Dezember 1919 begann der Unterricht an der Schifferschule in Miltenberg und wurde in den Monaten Dezember 1919, Januar und Februar 1920 nach dem aufgestellten Lehrplane von 3 Lehrern in einer Gesamtunterrichtszeit von 216 Stunden, sowohl in der Ober- als auch in der Unterstufe, durchgeführt.

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

Auch der obligatorische Schwimmunterricht im städtischen Winterschwimmbad fand regelmäßig statt.

Die Schule wurde von 18 Schülern, und zwar 10 in der Ober- und 8 in der Unterstufe besucht.

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

Am 28. Februar erl. wurde unter Leitung des Vorstandes des Straßen- und Flußbauamtes Aschaffenburg als Prüfungskommissar die Schlußprüfung vorgenommen, deren Ausfall als sehr gut bezeichnet werden kann. Der Fleiß, der Fortgang und das Betragen sämtlicher Schüler ist lobend zu erwähnen.

Den Schülern war auch in diesem Jahre wieder Gelegenheit geboten, den selbstregistrierenden Pegel an der hiesigen Mainbrücke, einen Sauggasbetrieb und eine Dampfkesselanlage genau kennen zu lernen, sowie sich im städtischen Winterschwimmbade im Schwimmen zu üben.

Nach der Prüfung erfolgte am gleichen Tage der Schluß der Schifferschule für das Schuljahr 1919/20.

3. Hessen. An der Schifferschule zu Neckarsteinach wurde auch im Winter 1920/21 kein Unterricht abgehalten, weil die junge Schiffsmannschaft 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 auch im Berichtsjahr 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	
1920/1921			Der Unterricht fiel aus.				
1919/1920			" " "				
1918/1919			Der Unterricht fiel wegen des Krieges aus.				
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 1920/21 am 3. Januar 1921 mit 10 Schülern in der Unterstufe und 4 Schülern in der Oberstufe. Der Unterricht umfaßte 120 Stunden und endete am 28. Februar 1921.

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
1920/1921	10	4	14
1919/1920	18	4	22
1918/1919	5	6	11
1917/1918	15	3	18
1916/1917	2	5	7

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 1920/21 war im Stromgebiet des preußischen Rheins verhältnismäßig mild. Die niedrigste Temperatur betrug -10 Grad Celsius am 16. Dezember 1920. Eisgang ist infolge der ständig wechselnden Witterungsverhältnisse nicht eingetreten.

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.	Ort	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 obm
1	2	3	4	5	6	7
1. Frankreich.						
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. []	—
	Ill-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- handlung Raab, Karcher & Cie.	Str. V. P.	181,350 181,500	l. "	P. "	— —
	Im Lager der vorgenannten Firma 20 m von der Rhein- uferkante entfernt	"	181,650	"	"	—
	Im Vorraum des Trink- und Waschgebäudes der vorge- nannten Firma 20 m von der Rheinuferkante.	"	182,100	"	Hydr.	—
2. Baden.						
	Hafen zu Kehl:		125,75			
1	Becken I	Eb. V.		r.	7 Hydr.	frei
	Becken II	"		l.	9 "	"
				r.	6 "	—
				l.	4 "	—
2	Hafen zu Karlsruhe: Nordbecken	O.	189,8	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.)	—
	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 ₁
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 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.	—
	„	O.	—	„	3 Hydr.	—
	„	Eb. V.	—	„	2 „	—
	„	„	—	„	2 „	—
	Industriehafen	O.	—	r.	7 „	—
		„	—	l.	2 „	—
	Floßhafen					
	(am Ufer)	P.	—	r.	7 R. Br.	—
	(vom Ufer 50 m entfernt)	„	—	„	2 R. Br.	—
3. Bayern.						
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	„	„	—
	„ Sportplatz	Stadt 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	O.				
	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 ₁
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	„	„	—
	„ „ „	„	75,845	„	„	—
	Unterhalb Ludwigshafen	„	76,300	„	P.	—
	„ „ „	„	77,500	„	„	—
	„ „ „	Eb. V.	79,300	„	„	—
	4. Hessen.					
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 Ortstraßen	O.	—	r.	P.	—
	„ „ „	„	—	„	„	—
	„ „ „	„	—	„	„	—
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	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S_1	
1	2	3	4	5	6	7	
	Elektrizitätswerk	O.	335,4	"	Z.	—	
	Kaufhold & Dulken	P.	335,8	"	"	—	
	Floßhafen, Dampfmaschine	"	—	"	"	—	
	" Sägewerk	"	—	"	"	—	
	" Depot Mainz	P.	—	"	L. Br.	—	
	"	O.	—	"	P.	—	
10	Mainz-Kastel	Eb. V.	331	r.	L. Br.	—	
	"	O.	331,5	"	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	"	"	—	
	5. Preußen.						
	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:						
	Rheinwerft	O.	89,670	l.	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.	—	
	"	"	90,1	(Moseluf.)	"	—	
	Sicherheitshafen (Frontwand des Magazingebäudes)	Str. V.	90,1	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.	—	

Ordn.-Nr.	Ort	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S ₁
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. ¹⁾	17
2	" " "	P.	119,1	"	" ¹⁾	17
3	Rheinbrohl	O.	119,0	r.	Br. ¹⁾	15
4	Niederbreisig	P.	120,6	l.	Z. ¹⁾	17
5	Linz	"	126,9	r.	P. ¹⁾	15
6	"	"	127,5	r.	Z. ¹⁾	15
7	Linzhausen	O.	128,7	"	P. ¹⁾	15
8	Casbach	"	129,8	"	" ¹⁾	15
9	Remagen	"	131,77	l.	Z. ¹⁾	20
10	Unkelstein	Eb. V.	134,78	"	P. ¹⁾	—
11	Oberwinter	Str. V.	136,72	"	Z. ¹⁾	20
12	Rolandswerth	O.	139,68	"	" ¹⁾	Pauschal- summe
13	Königswinter	"	143,22	r.	" ¹⁾	18
14	Godesberg	"	145,51	l.	"	20
15	Obercassel	P.	148,76	r.	P. ¹⁾	—
16	Bonn	"	152,8	l.	Z. [] ¹⁾	24
17	"	O.	153,2	"	Z. ¹⁾	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	"	"	"

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

Ord.-Nr.	Ort	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm
1	2	3	4	5	6	7
46	Leystapelwerft	O.	185,920	l.	Z.	frei
47	Cöln Frankenwerft	"	186,452	"	"	"
48	"	"	186,800	"	"	"
49	Cöln Kaiser-Friedrich-Werft	"	187,124	"	"	"
50	"	"	187,510	"	"	"
51	"	"	187,900	"	"	"
52	Cöln-Deutz am Schnellert-Hafen	P.	183,750	r.	Z. []	"
53	"	O.	184,300	"	"	"
54	"	"	184,430	"	"	"
55	"	"	184,500	"	"	"
56	"	"	184,850	"	"	"
57	Cöln-Deutz Werft	"	185,350	"	"	"
58	"	"	185,540	"	"	"
59	"	"	185,670	"	Z.	"
60	"	"	185,840	"	"	"
61	Cöln-Mülheimer Sicherheitshafen	Str. V.	188,400	"	P.	"
62	"	P.	188,500	"	Z. []	"
63	"	"	188,500	"	P. []	"
64	"	Str. V.	188,900	"	Z.	"
65	"	O.	189,300	"	"	"
66	"	"	189,400	"	"	"
67	Cöln-Mülheimer Werft	"	189,520	"	"	"
68	"	"	189,680	"	"	"
69	"	"	189,774	"	"	"
70	"	"	190,320	"	Z. []	"
71	"	"	190,100	"	"	"
72	"	P.	190,417	"	"	"
d) Wasserbaubezirk I Düsseldorf.						
Stromstation km 195,0 bis 281,0.						
1	Leverkusen, 3 Zapfstellen der Farbenfabriken	P.	197 ² / ₈	r.	3 Z.	frei
2	"	O.	197 ² / ₈	"	P.	"
3	Wiesdorf	P.	198 ⁵ / ₈	"	"	"
4	Hitdorf, 3 Pumpen	"	203,8	"	3 P.	"
5	Blee	"	204,4	"	"	"
6	Blee	"	205 ³ / ₈	"	P.	"
7	Worringen	"	207 ⁶ / ₈	l.	Z.	"
8	" 3 Pumpen	"	207 ⁶ / ₈	"	3 P.	"
9	Monheim	"	212 ¹ / ₂	r.	Z.	"
10	Zons	"	216,0	l.	P.	"
11	Benrath	"	219,5	r.	Z.	"
12	Düsseldorf-Reisholz	"	221,0	"	"	"
13	Stürzelberg	"	224,1	l.	P.	"
14	Uedesheim	"	227,3	"	"	"
15	Himmelgeist	"	227,7	r.	"	"
16	Volmerswerth	"	231 ¹ / ₈	"	"	"
17	Grimlinghausen	P.	232,6	l.	"	"
18	"	O.	232,9	"	"	"

Ord.-Nr.	Ort	Km. (Stromstation)	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm
1	2	3	3	4	5	6	7
18	Düsseldorf-Hamm	235 ⁷ / ₈	O.	235 ⁷ / ₈	r.	Z.	frei
19	„ -Heerd	238,2	„	238,2	l.	„	„
20	Düsseldorf, 14 Zapfstellen	240,9	„	240,9	r.	14 Z.	„
		244,9		244,9			
21	Crefeld-Linn	260,3	H. V.	260,3	l.	4 Z.	„
		261,9		261,9			
22	Uerdingen	262,6	O.	262,6	„	3 „	„
		263,1		263,1			
23	Rheinhausen	270 ² / ₈	P.	270 ² / ₈	„	2 Br.	„
24	Duisburg	270,8	„	270,8	r.	Z.	„
25	„	272 ³ / ₄	H. V.	272 ³ / ₄	„	5 Br.	„
26	„	273,6	O.	273,6	„	Br.	„
27	Duisburg-Laar	279 ¹ / ₂	P.	279 ¹ / ₂	„	4 Z.	„
		276,5		276,5			
28	Homberg-Essen	279,1	O.	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	286,8/287,3	P.	286,8/287,3	r.	3 Z.	—
2	Schwegeln	287,7 bis	„	287,7 bis	„	4 „	—
		288,2		288,2			
3	Walsum	288,5 bis	„	288,5 bis	„	7 „	—
		289,0		289,0			
4	„	289,5	„	289,5	„	Z.	—
5	Orsoy	291,3	O.	291,3	l.	„	—
6	„	291,9	P.	291,9	l.	„	—
7	Stapp	295,5	„	295,5	r.	„	—
8	Goersicker	298,1	„	298,1	„	„	—
9	Haus Mumm	304,3	„	304,3	l.	„	—
10	Büderich	309,3	„	309,3	„	„	—
11	Wesel	312 ³ / ₈	O.	312 ³ / ₈	r.	2 Z.	—
12	Ginderich	316,6	P.	316,6	l.	Z.	—
13	Lippmann	318,7	„	318,7	r.	„	—
14	An der Beek	321 ¹ / ₂	„	321 ¹ / ₂	l.	P.	—
15	Obermörnter	331 ³ / ₄	„	331 ³ / ₄	„	„	—
16	Rees	335 ² / ₃	O.	335 ² / ₃	r.	„	—
17	Rotes Häuschen	338 ² / ₃	P.	338 ² / ₃	l.	„	—
18	Wisselward	340,9	„	340,9	„	„	—
19	Grieth	342,9	„	342,9	„	„	—
20	Emmericher Eyland	348,65	„	348,65	„	„	—
21	Emmerich	349,6	Str. V.	349,6	r.	Z.	—
22	„	350,1	O.	350,1	„	„	—
23	„	350,36	„	350,36	„	„	—
24	Salmorth	355,25	P.	355,25	l.	„	—

Ord.-Nr.	Ort	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S ₁
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				Ventilbrunnen	70
	Nordhafen 6 „, „ 5 „				20 mm	
	Hafenmund 4 „					
	Vinckekanal 2 „					
	Werfthafen 1 „					
	Bunkerhafen 1 „					
	Eisenbahnhafen 2 „					
2	Duisburg	H. V.			Ventilbrunnen	70
	Außenhafen 5 Stück, davon 2 gesperrt				20 mm	
	Innenhafen 13 „, „ 7 „					
	Parallelhafen 8 „, „ 2 „					
3	Hochfeld:	H. V.			Ventilbr.	70
	Südhafen 6 Stück, davon 3 gesperrt				20 mm	
6. Niederland.						
1	Nymegen	O.	25,9	l.	6V. Br. Str.V. Schl. G.	0,09
2	Zalt-Bommel	„	76,7	l.	Hydr.	0,15
3	Gorinchem	„	96,6	r.	Z.	0,17
4	Arnheim	„	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	Verniningen (Hanswert)	„	—	„	Z.	1,00
14	Vlissingen	„	—	l. u.r.	R. Br.	0,50
15	Amsterdam	O.	—	—	11 V. Br.	nihil
		„	—	—	13 R. Br.	„
		„	—	—	5 Stand R.	„
		„	—	—	3 Z.	„
		„	—	—	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:

1920						1919						Bemerkungen.
Dampf-schiffen	Segel-schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf-schiffen	Segel-schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf-schiffen	Segel-schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf-schiffen	Segel-schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
1. In Frankreich.												1920: 6 Patente Straßburg—Lauterburg 1 Patent Straßburg—Mannheim 3 Patente Straßburg—Meer 1919: 1 Patent Straßburg—Rotterdam
—	8	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
2. In Baden.												Straßburg—Meer Straßburg—Ruhrort Straßburg-Bingen Straßburg-Mannheim Karlsruhe—Meer Karlsruhe—Ruhrort Karlsruhe-Bingen Karlsruhe—Mainz Mannheim—Meer Mannheim—Ruhrort Erweitert wurden: Straßburg—Mannheim Straßburg—Karlsruhe Karlsruhe—Ruhrort Ruhrort—Meer
3	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	6	73	—	—	—	2	
7	84	—	—	—	—	6	73	—	—	—	2	
3. In Bayern.												Straßburg—Meer Straßburg—Ruhrort Karlsruhe—Meer Sondernheim—Worms Germersheim—Ruhrort Germersheim—Mainz Mannheim—Meer Mannheim—Ruhrort
1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	2	22	—	—	—	1	
4	18	1	—	—	—	2	22	—	—	—	4	

1920			1919			Bemerkungen.
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
4. In Hessen.						Straßburg—Meer Speyer—Meer Mannheim—Meer Mannheim—Duisburg—Ruhrort Straßburg—Meer Karlsruhe—Meer Mannheim—Meer Mannheim—Duisburg—Ruhrort Straßburg—Meer Karlsruhe—Meer Lauterburg—Meer Straßburg—Emmerich Straßburg—Walsum Straßburg—Duisburg—Ruhrort Mannheim—Köln Karlsruhe—Meer und von Lauffen—Mannheim Plittersdorf—Bingen und Lauffen—Mannheim Erweitert wurden außerdem: Straßburg—Meer Straßburg—Meer u. d. Neckar von Lauffen—Mannheim Mannheim—Meer 7 Patenterweiterungen Straßburg—Meer Straßburg—Meer u. Main von Frankfurt abwärts Straßburg—Meer u. Main von Offenbach abwärts Straßburg—Meer u. Main von Höchst abwärts Straßburg—Meer, Main von Aschaffenburg u. Mosel von Remich abwärts Straßburg—Meer und auf dem preußischen Main Straßburg—Meer u. auf den schiffbaren preußischen Nebenflüssen Straßburg—Meer und auf der preußischen Mosel Straßburg—Meer, auf der preußischen Mosel und Saar Straßburg—Meer, auf der schiffbaren Ruhr und auf dem Main von Frankfurt abwärts Straßburg—Duisburg—Ruhrort Straßburg—D.-Ruhrort u. auf dem Main v. Frankfurt abwärts Straßburg—Ruhrort und auf dem preußischen Main Straßburg—Walsum Straßburg—Rotterdam Karlsruhe—Meer Mannheim—Meer Mannheim—Meer u. Main von Frankfurt abwärts Mannheim—Meer u. Mosel von Trarbach abwärts Mannheim—Meer, Main von Frankfurt u. Mosel von Trier abwärts Mannheim—Düsseldorf Mannheim—Düsseldorf u. auf dem Main von Frank- furt abwärts zu übertragen
—	—	2	—	—	—	
—	—	1	—	—	—	
—	—	1	—	—	—	
—	—	2	—	—	—	
2	—	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
3	—	—	—	—	—	
2	—	—	—	—	—	
—	18	—	—	—	—	
—	2	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	2	—	—	—	—	
—	7	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	6	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
—	—	—	15	41	5	
9	43	6	15	41	5	
5. In Preußen.						
33	101	20	—	—	—	
6	35	5	—	—	—	
—	1	1	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
—	5	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
1	1	1	—	—	—	
1	1	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
—	2	—	—	—	—	
2	1	—	—	—	—	
—	1	1	—	—	—	
6	17	2	—	—	—	
1	—	1	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
57	171	31	—	—	—	

1920			1919			Bemerkungen.
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
57	171	31				Übertrag
1	2	—				Mannheim—D.-Ruhrort
1	—	—				Mannheim—D.-Ruhrort u. auf der preußischen Mosel
—	1	—				Mannheim—Alsum
—	1	—				Mannheim—Walsum
1	1	—				Mannheim—Emmerich
3	3	—				Mannheim—Rotterdam
—	1	—				Mannheim—Rotterdam und auf der preußischen Mosel und Saar
1	—	—				Rüdesheim—Bingerbrück
—	1	—				Cöln—Meer
—	1	—				Düsseldorf—Wesel
1	—	—				Erweitert wurden:
—	—	1	62	194	23	Straßburg—Mannheim
						Straßburg—Cöln
65	182	32	62	194	23	
6. In Niederland.						
1	2	—				Duisburg—Meer
1	2	—				Ruhrort—Meer
—	1	—				Neuß—Meer
2	1	—				Düsseldorf—Meer
15	38	1				Cöln—Meer
—	1	—				Bonn—Meer
1	12	—				Coblenz—Meer
1	1	—				St. Goar—Meer
—	1	—				Mainz—Meer
22	193	4				Mannheim—Meer
—	2	—				Lahnstein—Meer
—	1	—				Karlsruhe—Meer
—	1	—				Lauterburg—Meer
—	1	—				Maxau—Meer
1	95	—				Straßburg—Meer
—	1	—				Erweitert wurden:
—	1	—				Emmerich—Wesel
—	1	—				Coblenz—Mannheim
2	7	—				Cöln—Mannheim
—	1	—				Bonn—Mannheim
2	7	—				Straßburg—Mannheim
Durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Art. 18 der revidierten Rheinschiffahrtsakte wurden 89 belgische Schiffe auf dem Rhein zugelassen, und zwar:						
—	1	—				Ruhrort—Meer
1	22	—				Cöln—Meer
—	6	—				Coblenz—Meer
—	1	—				Mainz—Meer
4	45	4				Mannheim—Meer
1	4	—				Straßburg—Meer
Erweitert wurden:						
—	5	—				Cöln—Mannheim
1	1	—	91	454	—	Straßburg—Mannheim
55	454	9	91	454	—	

1920			1919			1920			1919		
Zur Führung von						Rheinuferstaaten					
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen									
Wiederholung.											
—	8	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—
7	84	—	6	73	2	—	—	—	—	—	—
4	18	1	2	22	1	—	—	—	—	—	—
9	43	6	15	41	5	—	—	—	—	—	—
65	182	32	62	194	23	—	—	—	—	—	—
55	454	9	91	454	—	—	—	—	—	—	—
140	789	50	176	785	31	—	—	—	—	—	—
979			992								

In Niederland wurden 89 belgische Schiffer (gegen 46 in 1919) 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 1920 zur Eichung gebrachten Schiffe, verglichen mit dem Vorjahr, war folgende:

Eichamt	Anzahl		Tragfähigkeit in Tonnen	
	1920	1919	1920	1919
Straßburg	—	—	—	—
Speyer	—	—	—	—
Mannheim	14	19	10 566	15 763
Mainz	7	6	4 451	1 363
Coblenz	1	—	165	—
Cöln	6	—	2 055	—
Duisburg	23	25	18 748	22 356
Duisburg-Ruhrort	74	60	45 048	41 333
Zusammen	125	110	81 033	80 815

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist in Deutschland demnach von 735 t auf 639 t gesunken.

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	1	730	28	20 513	29	21 243
Mainz	1	247	6	4 203	7	4 450
Frankfurt a. M.	—	—	1	811	1	811
Biebrich	—	—	2 ¹⁾	212	2	212
Niederlahnstein	—	—	—	—	—	—
Coblenz	—	—	—	—	—	—
Cöln	1	898	2	838	3	1 736
Düsseldorf	1	536	—	—	1	536
Duisburg	18	14 645	30	32 881	48	47 526
Duisburg-Ruhrort	103	79 934	19	19 415	122	99 349
Dordrecht	36	14 733	7	6 896	43	21 629
Rotterdam	96	98 063	45	63 699	41	161 762
Amsterdam	6	5 186	—	—	6	5 186
Zusammen	263	214 972	140	149 468	303	364 440
1919	114	58 249	169	162 127	283	220 376
Mithin 1920 { mehr	149	156 723	—	—	20	144 064
{ weniger	—	—	29	12 659	—	—

2. Dampfschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen	
	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken
Straßburg	—	—	—	—	—	—
Speyer	1 ²⁾	12	—	—	1	12
Mannheim	1	750	2	195	3	945
Mainz	1	130	2	350	3	480
Frankfurt a. M.	—	—	—	—	—	—
Biebrich	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein	—	—	—	—	—	—
Coblenz	—	—	—	—	—	—
Cöln	3	565	5	1 905	8	2 470
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—
Duisburg	6	1 445	—	—	6	1 445
Duisburg-Ruhrort	39	9 586	7	1 418	46	11 004
Dordrecht	6	1 150	3	615	9	1 765
Rotterdam	18	3 175	2	150	20	3 325
Amsterdam	1	36	—	—	1	36
Zusammen	76	16 849	21	4 633	97	21 482
1919	47	16 161	15	4 703	62	20 864
Mithin 1920 { mehr	29	688	6	—	35	618
{ weniger	—	—	—	70	—	—

¹⁾ 1 Dampfbagger, 1 Kompressorenschiff. ²⁾ 1 Motorboot.

b) Floß-Untersuchungen.

Untersucht wurden:

Bei der Untersuchungsstelle zu	Anzahl der Flöße		Gewicht in Tonnen nach § 33 Ziffer 4 der Pol.-Ord. von 1913	
	1920	1919	1920	1919
Mannheim: a) vom Oberrhein gekommene und unmittelbar durchgegangene Flöße	—	—	—	—
b) sonstige auf dem Rhein und Neckar angekommene, im Floßhafen umgebaute Flöße	25	21	24 309	24 055
c) vom Neckar nach dem Rhein zu Tal durchgegangene Flöße	—	—	—	—
Mainz	116	146	165 766	162 768
Schierstein	34	48	50 375	63 119
Rüdesheim	1	2	948	2 314
Oberwesel	—	—	—	—
Wesel	—	—	—	—
Zusammen	176	217	241 398	252 256

Gegen das Vorjahr wurden sonach 41 Flöße weniger untersucht mit 10868 Tonnen Gewicht weniger.

D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1920.

1. Rheinschiffahrtsgerichte¹⁾.

Namen des Rheinschiffahrts- Gerichts	Zivilsachen								Strafsachen							
	Es waren anhängig		Es ergingen Endurteile	Es wurden erledigt durch		Es wurden Berufungen eingelegt bei		Es waren anhängig		Es wurden erledigt in erster Instanz			Zahl der		Es wurden Berufungen eingelegt bei	
	überjähri- ge	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission ²⁾	überjähri- ge	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- traf- ten	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission ²⁾
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
A. In Frankreich und Deutschland.																
I. Gerichte I. Instanz.																
Lauterburg	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hünigen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—
Schiltigheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Straßburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Husingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bühl	—	—	1 ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kehl	10 ⁴⁾	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lörrach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karlsruhe	4 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippsburg	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rastatt	1 ⁶⁾	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim	25	32	8	3	4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kandel	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	6 ⁷⁾	2	3	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Speyer	5	—	—	2	1 ⁸⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Germersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mainz	17	8	7	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen	71	45	19	9	9	10	—	—	2	—	1	—	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	
	überjäh- rige	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission ¹⁾	überjäh- rige	neue	durch Urteil	durch Strafgebote	auf andere Weise	be- straf- ten	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission ²⁾
			Personen														Personen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Übertrag	71	45	19	9	9	10	—	—	2	—	1	—	1	—	—	—
Wiesbaden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eltville . . .	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	—	—	—
Rüdesheim . . .	38	5	2	—	—	—	—	4	1	—	—	—	1	—	—	—
St. Goarshausen . . .	18	9	5	3	—	1	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—
St. Goar . . .	10	5	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	1	—	—	—
Boppard . . .	8	2	2	5	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlahnstein . . .	—	2	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—
Coblenz . . .	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuwied . . .	3	1	4	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andernach . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—
Sinzig . . .	3	5	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz a. Rh. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Königswinter . . .	2	3	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—
Bonn . . .	4	6	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln . . .	8	7	5	2	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln-Mülheim a. Rh.	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuß . . .	3	3	2	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—
Düsseldorf . . .	9	11	2	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Crefeld . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uerdingen . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duisburg . . .	29	25	14	9	—	5	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—
Duisburg-Ruhrort . . .	84	56	36	9	—	14	1	—	7	3	3	1	7	1	—	—
Rheinberg . . .	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wesel . . .	7	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xanten . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Emmerich . . .	5	3	2	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1920 zusammen	307	197	102	42	15	43	3	5	22	7	6	8	12	3	—	—
gegen 1919	256	210	51	27	20	28	—	5	41	17	9	13	22	12	1	—
Mithin 1920 (mehr)	51	—	51	15	—	15	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger	—	13	—	—	5	—	—	—	19	10	3	5	10	9	1	—
II. Berufungsgerichte (Obergerichte).																
Landg. Frankenthal . . .	3	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mannheim . . .	2	8	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mainz . . .	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberlandesger. Cöln	49	49	34	—	—	14	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—
1920 zusammen	54	61	44	—	—	14	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—
gegen 1919	83	45	58	2	—	1	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Mithin 1920 (mehr)	—	16	—	—	—	13	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger	29	—	14	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Siehe auch Verzeichnis der Rheinschiffahrtsgerichte S. 68. ²⁾ Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission ist auch aus Abschnitt XII zu ersehen. ³⁾ Noch im Lauf. ⁴⁾ 1 Sache außerger. erledigt, 5 noch im Lauf. ⁵⁾ 1 Sache außerger. erledigt, 3 noch im Lauf. ⁶⁾ An das Landgericht Mannheim verwiesen. ⁷⁾ Durch 1 Urteil wurden 3 Sachen erledigt, 1 Zivilsache wurde im Prozeßregister als beendet ausgetragen, weil über 1 Jahr ruhend. ⁸⁾ Erl. gem. § 146¹ 2^a Gesch.-Anw.

Namen des Rheinschiffahrts- Gerichts	Zivilsachen								Strafsachen							
	Es waren anhängig		Es ergingen Endurteile	Es wurden erledigt durch		Es wurden Berufungen eingelegt bei		Es waren anhängig		Es wurden erledigt in erster Instanz			Zahl der		Es wurden Berufungen eingelegt bei	
	überjähri- ge	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission ¹⁾	überjähri- ge	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- straften Personen	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission ²⁾
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 ³⁾	13	14	15	16	17
B. In Niederland.																
I. Gerichte I. Instanz.																
a) Kantongerichte:																
Vijk bij Duurstede	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Nijmegen	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Druten	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	—	—	6	1	—	—
Zalt-Bommel	—	—	—	—	—	—	—	—	34	34	—	—	34	—	—	—
Gelderenalsen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Gorinchem	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Shiedeacht	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Arnhem	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Elst	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	4	—	—	—
Vianen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
Utrecht	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—
Schoonhoven	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	4	—	1	—
b) Tribunale:																
Arnhem	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Utrecht	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiel	10	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1920 zusammen	13	1	4	2	—	—	—	—	61	61	—	—	60	1	1	—
gegen 1919	8	6	2	1	—	—	—	—	44	44	—	—	44	—	—	—
Mithin 1920 ^{mehr}	5	—	2	1	—	—	—	—	17	17	—	—	16	1	1	—
^{weniger}	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Berufungsgerichte³⁾																
(Obergerichte).																
a) Tribunale:																
Rotterdam	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
b) Gerichtshöfe																
1920 zusammen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
gegen 1919	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mithin 1920 ^{mehr}	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
^{weniger}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission ist auch aus Abschnitt XII zu ersehen.
²⁾ Die Spalte 12 findet in Niederland keine Anwendung.
³⁾ Die Spalten 7, 8, 12, 16 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 (Zu widerhandlungen gegen rheinschiffahrtspolizeiliche Vorschriften)			
	Es waren anhängig		Es wurden erledigt durch rechtskräftige polizeiliche Strafverfügung	Zahl der bestrafte Personen
	überjährige	neue		
Bezirksamt Kehl	—	—	—	—
„ Karlsruhe	—	39	39	51
Wasserbauamt zu Bingerbrück	—	28	20	20
„ I zu Coblenz	—	32	16	16
„ „ Cöln	—	3	15	18
„ I „ Düsseldorf	16	221	72	72
„ „ Wesel	—	7	7	7
1920 zusammen	16	330	169	184
gegen 1919	1	95	93	94
Mithin 1920	15	235	76	90
{ mehr	—	—	—	—
{ weniger	—	—	—	—

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	6	6	13	—
Baden:					
1	Kehl	49	49	94	—
2	Karlsruhe	—	—	—	—
3	Rheinau	207	207	467	—
4	Mannheim	633	616	1338	—
Bei der Fahrt im offenen Strom und an verschiedenen Landstellen:					
5	Rheinbaubezirk Offenburg	—	—	—	—
6	„ Karlsruhe	—	—	—	—
7	„ Mannheim	—	—	—	—

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	152	99	170	—
4	Frankenthaler Kanal	—	—	—	—
Außerdem fanden im freien Strom folgende Revisionen statt:					
5	Flußbaubezirk Maximiliansau	8	8	18	—
6	„ Sondernheim	—	—	—	—
7	„ Germersheim	—	—	—	—
8	„ Speyer	17	17	28	—
9	„ Ludwigshafen	—	—	—	—
10	„ Frankenthal	—	—	—	—
Hessen:					
1	Oppenheim—Bingen	49	49	102	6
Preußen:					
1	Biebrich	24	23	45	—
2	Eltville	9	9	18	—
3	Oestrich	2	2	4	—
4	Geisenheim (Schiffsliegeplatz)	152	121	283	—
5	Rüdesheim	88	73	175	—
6	Offener Strom pp. zwischen Biebrich und Rüdesheim	84	62	356	—
7	Coblenz	35	34	65	—
8	Cöln	60	60	117	—
9	Neuß	99	79	133	—
10	Düsseldorf	84	84	184	—
11	Uerdingen	12	9	3	—
12	Duisburg	634	410	900	9
13	Duisburg-Ruhrort	1453	966	1303	—
14	Duisburg-Hochfeld	94	63	120	3
15	Wesel	12	8	15	—
16	Emmerich	196	48	56	—

Hinsichtlich der Zeit der Revisionen wird das Folgende mitgeteilt:

1. In Frankreich —
2. In Baden sind die Hafen- und Schifffahrtspolizeibeamten angewiesen, mehrmals im Jahr (mindestens zwei- bis dreimal) auf den in den Hafenanstalten und an den Anlandestellen liegenden und in Fahrt begriffenen Schiffen — auf den letzteren namentlich im Anschluß an die Untersuchung des Betriebs der Schiffsdampfkessel — das Vorzeigen der Dienstbücher der Schiffsmannschaften zum Zweck der Kontrolle unvermutet zu verlangen.
3. In Bayern nehmen die Dammeister, die Hafenmeister, der Landplatzaufseher 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 49 Revisionen, alle während der Fahrt, statt. Zur Führung von Dienstbüchern waren verpflichtet 102 Schiffsleute, ohne Dienstbuch betroffen wurden 6.
Die Revisionen haben am 1. Juni, 20. August, 17. September 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.

1. Bekanntmachung	2. Bekanntmachung	3. Bekanntmachung
<p>1. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>2. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>3. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>
<p>4. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>5. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>6. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>
<p>In Bayern</p>		
<p>7. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>8. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>9. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>
<p>10. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>11. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>12. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>
<p>13. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>14. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>15. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>
<p>16. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>17. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>18. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>
<p>19. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>20. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>21. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>
<p>22. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>23. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>24. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>
<p>25. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>26. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>	<p>27. Bekanntmachung der Rhein- und Flußbauinspektion Karlsruhe vom 24. Februar, 8. März, 20. April und 27. Oktober 1899</p>

F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Zusammenstellung

über die im Lauf des Jahres 1920 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. unter- suchte Be- triebe	b. ordnungs- mäßig be- währen- de Betriebe	c. be- mängelte Betriebe	d. kleinere, als- bald behobene Unregel- mäßigkeiten	e. Strafanzu- sagen wurden er- hoben	
Frankreich:							
Wasserbaubezirk Straßburg-Rhein	2 Aufseher	—	—	—	—	—	
Baden:							
Rheinbauinspektion Offenburg	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauinspektion Karlsruhe	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauinspektion Mannheim ¹⁾	1 Dienstvorstand, 1 Oberbausekretär, 1 Dammeister	—	—	—	—	—	Die französische Besatzungsbehörde hat die Schiffahrtspolizei ausgeübt und die Untersuchungen vorgenommen.
Bayern:							
Speyer	1 Ober- Bauamtmann, 1 Kesselrevisor, 1 Dammeister	—	—	—	—	—	
Hessen:							
Wasserbauamt Worms	1 Baurat 1 Wasserbau- assessor, 3 Oberbausekre- täre	3	1	1 ¹⁾	1 ²⁾	—	1) In den Kesselpapieren fehlte der Eintrag der Höhe der Kontrollhülse. An den Sicherheitsventilen fehlten die Haubenkelle, erstere konnten deshalb nicht gelüftet werden. Das Manometer im Kesselraum zeigte 1 Atmosphäre nach und dasjenige an Deck 1 Atmosphäre vor. Nach Angabe des Schiffspersonals sollte der Kessel in den nächsten Tagen außer Betrieb gesetzt werden. 2) 1 Proberhahn war verstopft, wurde aber sofort wieder betriebsfähig gemacht.
Wasserbauamt Mainz	1 Wasserbau- amtsvorstand, 1 Stellvertreter, 4 Oberbausekre- täre	7	6	1	1	—	
Preußen:							
Wasserbauamt Bingerbrück km 0 bis 48,5	1 Baurat, 1 Strommeister	175	172	3	3	—	
Wasserbauamt I Coblenz km 48,5 bis 112	1 Baurat, 2 Strommeister	429	385	44	40	4 ¹⁾	1) Die Schutzvorrichtung fehlte an den Wasserstandsgläsern.
Wasserbauamt Cöln km 112 bis 195	1 Baurat, 2 Strommeister	31	31	—	—	—	
Wasserbauamt I Düsseldorf km 195 bis 281	1 Baurat, 3 Strommeister	523	517	6	4	2 ²⁾	2) 2 Schiffsführer wurden mit 30 bzw. 40 M bestraft, weil auf dem Boot des einen das Deckmanometer für beide Kessel, bei dem andern die Kesselpapiere fehlten.
Wasserbauamt Wesel km 281 bis 363,44	1 Baurat, 2 Strommeister	824	824	—	—	—	
Niederland:							
Arnheim (5. Bezirk für die Dampf- kesselrevision)	1 Ingenieur, 3 Assistenten	13	10	—	3	—	
1920 zusammen gegen 1919		2005 1209	1946 1198	55 5	52 7	6 1	
Mithin 1920		{ mehr weniger	796 —	748 —	50 —	45 —	5 —

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

Die Rheinschiffahrt betreffende Verordnungen und Verfügungen sind im Jahr 1920 ergangen:

In Frankreich.

Änderungen wurden im Jahr 1920 nicht vorgenommen.

In Baden.

1. Bekanntmachung der badischen Rheinbau-Inspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 1. und 2. März 1920, die Beachtung der Bestimmungen in § 10 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend.
2. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 3. und 6. Juli 1920, die Instandsetzung der Rheinschiffbrücke Germersheim betreffend.
3. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 5. August 1920, die Baggerung des Fahrwassers in dem Luitpoldhafen zu Ludwigshafen betreffend.
4. Bekanntmachung der Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 2. Oktober 1920, Baggerungen zwischen km 165,6 und 168,1 betreffend.
5. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 29. und 30. Oktober 1920, die Verbesserung der Schiffahrtsrinne im Mechtersheimer Durchschnitt bei Philippsburg betreffend.
6. Bekanntmachungen der badischen Rheinbauinspektion Karlsruhe und des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 24. Februar, 8. März, 20./22. Mai, 20. Juli, 26. Oktober 1920, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke bei Maxau-Maximiliansau betreffend.
7. Bekanntmachungen der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 21./22. Mai, 20. Juli, 26. Oktober 1920, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke zwischen Altlußheim und Speyer betreffend.

In Bayern.

1. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Karlsruhe und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend, vom 24. Februar, 8. März, 20./22. Mai, 20. Juli und 26. Oktober 1920.
2. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 1. und 2. März 1920, die Beachtung der Bestimmungen des § 10 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend.
3. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer, die Instandsetzung der Schiffbrücke Germersheim betreffend, vom 3./6. Juli und 15. Juli 1920.

4. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 5. August 1920, die Baggerung des Fahrwassers in dem Luitpoldhafen zu Ludwigshafen betreffend.
5. Bekanntmachung der badischen Rheinbauinspektion Mannheim und des bayerischen Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 29. Oktober 1920, die Verbesserung der Schiffahrtsrinne im Mechtersheimer Durchschnit bei Philippsburg betreffend.

In Hessen.

1. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 5. März 1920, die Änderung der Gebührenordnung für den städtischen Hafen zu Worms betreffend.
2. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Mainz vom 1. April 1920, den Gebührentarif für die Benutzung der Hafenanstalten einschließlich Lagerhäuser und Hafensbahn der Stadt Mainz betreffend.
3. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Gernsheim vom 15. Mai 1920, den Nachtrag zur Polizei- und Gebührenordnung für den Hafen zu Gernsheim betreffend.
4. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 5. Juni 1920, die Erhöhung der Hafengebühren betreffend.
5. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 19. Juni 1920, die Änderung der Gebührenordnung für den städtischen Hafen in Worms betreffend.
6. Bekanntmachung des Bürgermeisters der Stadt Bingen vom 1. Juli 1920, die Gebührenordnung für den Hafen zu Bingen betreffend.
7. Bekanntmachung des Bürgermeisters der Stadt Bingen vom 1. Juli 1920, den Gebührentarif für die Hafensbahn in Bingen betreffend.
8. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 5. Juli 1920, die weitere Erhöhung der Kranen- und Rangiergebühren für den städtischen Hafen zu Worms betreffend.
9. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Nierstein vom 15. November 1920, den Nachtrag zu der Gebührenordnung für die Benutzung des Rheinufers bei Nierstein betreffend.

In Preußen.

1. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. Januar 1920, betreffend Aufhebung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1918 über das Verbot der Nachtfahrten auf dem Rhein.
2. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 7. Januar 1920, betreffend Bestimmungen für die Rheinschiffahrt anlässlich des Sinkens dreier Pontons in Stromstation km 178.
3. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters von Düsseldorf vom 20. Januar 1920, betreffend Lagergebühr für das städtische Lagerhaus am Rheinhafen zu Düsseldorf.
4. Verordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. Februar 1920, betreffend Erhöhung des Lieggeldes um 125 Prozent für alle Schiffgrößen.
5. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. Februar 1920, betreffend Lebensmittelversorgung der Binnenschiffer.

6. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 9. Februar 1920, betreffend Benutzung der Besichtigungswagen an der Südbrücke zu Cöln zwecks Dichtung der Gasrohrleitungen in der Zeit vom 9. Februar bis 17. März 1920.
7. Verordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 20. Februar 1920, betreffend III. Nachtrag zum Tarif für die städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Crefeld.
8. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 24. Februar 1920, betreffend Erhöhung der Wahrschaugebühren auf der Stromstrecke Rüdesheim—St. Goar.
9. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. Februar 1920, betreffend Abänderung der Polizeiverordnung vom 26. Juli 1911 über den Schiffsverkehr am Homberger Rheinufer und in der Nähe der Ruhrhäfen.
10. Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers vom 5. März 1920, betreffend III. Nachtrag zum Schlepplohntarif für den Rhein-Weser-Kanal und den Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm vom 20. April 1914 mit dem Nachtrage vom 8. November 1919.
11. Bekanntmachung des Wasserbauamts II zu Düsseldorf vom 18. März 1920, betreffend Versandung des Schifffahrtsweges Cleve-Rhein.
12. Verordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 8. April 1921 betreffend II. Nachtrag zum Tarif für die staatlichen und städtischen Häfen des Gemeindebezirks Duisburg vom 20. Oktober 1919 mit dem Nachtrage vom 28. Februar 1920.
13. Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers vom 13. April 1920, betreffend Tarif für die städtischen Werftanlagen am Rhein und an der Mosel zu Coblenz.
14. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 15. April 1920, betreffend zeitweilige Beschränkung der freien Durchfahrtshöhe bei Benutzung der Besichtigungswagen an der Rheinbrücke bei Engers.
15. Verordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. April 1920, betreffend VI. Nachtrag zum Tarif für die städtischen Werft-, Kran-, Lager- und Gleisanlagen im staatlichen Hafen zu Emmerich.
16. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. April 1920, betreffend Beschränkung der freien Durchfahrtshöhe an der Eisenbahnbrücke Remagen-Erpel durch ein fahrbares Hängegerüst auf die Dauer von etwa 5 Wochen.
17. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zu Cöln vom 5. Mai 1920, betreffend Pachtung oder Benutzung von Motorbooten und Dampfschiffen auf dem Rhein oder auf der Mosel durch Angehörige der amerikanischen Streitkräfte in Deutschland.
18. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 11. Mai 1920, betreffend Rheinschifffahrt während der Rammung von Ankerpfählen an der Cöln-Mülheimer Schiffbrücke.
19. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 9. Juni 1920, betreffend Nachtrag zur Werftgebührenordnung der Stadt Eltville.
20. Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 11. Juni 1920, betreffend Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die Schifffahrtsabgaben auf dem Rhein-Weser-Kanal, dem Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm und auf dem Kanal von Dortmund-Herne bis Emden, sowie zu dem Schlepplohntarif für den Rhein-Weser-Kanal und den Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm vom 8. September 1914.

21. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 12. Juni 1920, betreffend I. Nachtrag zum Gebührentarif für die Benutzung der städtischen Häfen in Düsseldorf durch Sportfahrzeuge vom 1. April 1909.
22. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. Juni 1920, betreffend Beschränkung der freien Durchfahrthöhe an der Hängebrücke Deutz-Cöln durch ein fahrbares Hängegerüst.
23. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten von Düsseldorf vom 12. Juli 1920, betreffend Tarif für die Privatwerft der Firma Industrierterrains Düsseldorf-Reisholz, Aktiengesellschaft zu Benrath.
24. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 14. Juli 1920, betreffend Schifffahrt beim Wettschwimmen des Cölner Schwimmklubs 1912 e. V. zwischen Stromstation 181,00 bis 188,00 am 31. Juli 1920.
25. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 16. Juli 1920, betreffend Beschränkung der freien Durchfahrthöhe an der Hohenzollernbrücke zu Cöln durch den Fahrstuhl.
26. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. Juli 1920, betreffend Schifffahrt während der Pontonier- und Brückenschlagübungen französischer Truppen bei St. Goar in der Zeit vom 2. August bis 27. September.
27. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zu Düsseldorf vom 27. Juli 1920, betreffend Tarif für die Benutzung der städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Crefeld an Stelle des Tarifs vom 15. Mai 1908 nebst Nachträgen vom 8. November 1909, 31. März 1919 und 20. Februar 1920.
28. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. Juli 1920, betreffend Beschränkung der freien Durchfahrthöhe der Rheinbrücke Düsseldorf-Oberkassel durch Fahrstuhlbenutzung.
29. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. Juli 1920, betreffend Aufhebung der Bekanntmachung vom 22. Juli 1920. (Pontonierübungen französischer Truppen bei St. Goar.)
30. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. August 1920, betreffend II. Nachtrag zum Tarif vom 15. April 1920 für die Benutzung der Uferladestelle zu Biebrich a. Rh.
31. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. August 1920, betreffend den Ort Stürzelberg (Kreis Neuß) als Verpflegungsstation für Binnenschiffer.
32. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 16. August 1920, betreffend Tarif für die Benutzung der städtischen Werftanlagen zu Vallendar.
33. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 21. August 1920, betreffend Schifffahrt während der Pontonier- und Brückenschlagübungen französischer Truppen auf dem Rhein bei St. Goar.
34. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 21. August 1920, betreffend Erhöhung der Wahrschaugebühren für die Zeit vom 1. September 1920 bis 28. Februar 1921.
35. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zu Düsseldorf vom 31. August 1920, betreffend Tarif für die Werft- und Hafenanlagen der Stadt Wesel.
36. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 10. September 1920, betreffend Lebensmittelkarten der Binnenschiffer.
37. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. Oktober 1920, betreffend Schifffahrt während der Sperrung des Binger Lochs durch ein gesunkenes Schiff.

38. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. Oktober 1920, betreffend Tarifänderung für die Werftanlage der Gemeinde Bendorf.
39. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zu Coblenz vom 12. Oktober 1920, betreffend Erhebung eines Zuschlags von 150 Prozent zu den bisher gültigen Tarifsätzen der Werftanlage Andernach.
40. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18. Oktober 1920, betreffend Beschränkung der freien Durchfahrthöhe an der Eisenbahnbrücke Duisburg-Hochfeld während der Benutzung zweier Hängegerüste auf die Dauer von 6 Monaten.
41. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. November 1920, betreffend Schifffahrt an der Horchheimer Eisenbahnbrücke wegen eines am mittleren Pfeiler gesunkenen Kohlenschiffes.
42. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. Dezember 1920, betreffend Gebührentarif für die Rheinlotsen der Stationen Caub, St. Goar, Oberspay, Urmitz, Zons und die Stationen im Bezirk Emmerich.

In Niederland.

1. Verordnung des Gemeinderats von Tiel vom 5. August 1920, betreffend die Erhebung von Kaigebühren.
2. Verordnung des Gemeinderats von Arnheim vom 7. Mai 1920, betreffend die Erhebung von Kai- und Hafengebühren (Inkraftsetzung 1. Oktober 1920).
3. Verordnung des Gemeinderats von Schoonhoven vom 19. April 1920, betreffend die Erhebung von Kaigebühren (Inkraftsetzung 1. August 1920).
4. Verordnung des Gemeinderats von Schoonhoven vom 19. April 1920, betreffend die Erhebung von Schleusen-, Hafen- und Kaigebühren (Inkraftsetzung 1. August 1920).
5. Verordnung des Gemeinderats von Bergambacht vom 19. Dezember 1919, betreffend die Erhebung von Hafen- und Kaigebühren.

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 Hünningen	
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>26. Neuß. 27. Düsseldorf. 28. Crefeld. 29. Uerdingen. 30. Rheinhausen. 31. Duisburg.</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	Staat
Niederland	Tribunal ¹⁾ : Arnhem Utrecht Tiel Dordrecht Rotterdam Gerichtshof ¹⁾ : Arnhem 's Gravenhage Amsterdam	Kantongericht: Arnhem Wageningen Wijk bij Duurstede Elst Utrecht Vianen Schoonhoven Nijmegen Druten Tiel Zalt-Bommel Geldermalsen Gorinchem Sliedrecht Ridderkerk Tribunal: Arnhem Utrecht Tiel Dordrecht Rotterdam	Für ihre Bezirke.	Preußen
<p>¹⁾ In zweiter Instanz entscheiden die Tribunale bei Berufung gegen Urteile der Kantongerichte, die Gerichte bei Berufung gegen erstinstanzliche Urteile der Tribunale.</p>				
				Bonn
				Düsseldorf
				Crefeld
				Rheinberg
				Weesl
				Xanten
				Emmerich

IV. Güterverkehr¹⁾

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 Emmerich²⁾.

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 ⁴⁾ , |
| 8. Worms, | 21. Bonn, | 33. Alsum mit Schwelgern, |
| 9. Gernsheim, | 22. Wesseling, | 34. Walsum, |
| 10. Nierstein, | 23. Cöln u. Cöln-Mülheim ³⁾ , | 35. Orsoy ⁵⁾ , |
| 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

	1920	1919	
die Zufuhr	19 095 524 t	14 495 266 t,	mithin 1920 mehr 4 600 258 t
„ Abfuhr	15 766 664 t	10 437 051 t,	„ 1920 „ 5 329 613 t
Zusammen	34 862 188 t	24 932 317 t,	mithin 1920 mehr 9 929 871 t.

¹⁾ Die Statistik erstreckt sich noch nicht auf den Verkehr in den schweizerischen Rheinhäfen.

²⁾ 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.

³⁾ Mülheim wurde am 1. April 1914 Cöln eingemeindet.

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

⁵⁾ 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.

^{*} Siehe auch die bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs auf dem Rhein am Schluß der Beilagen

Die Verkehrszunahme in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 31,6% gegen 26% Abnahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 51,1% gegen 39,7% Abnahme im Vorjahr, im ganzen 83%, gegen 32,4% Abnahme im Vorjahr.

Die Zufuhr und Abfuhr wird wieder getrennt in Berg- und Talverkehr angeschrieben. In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1920	1919		
der Verkehr zu Berg	25 606 549 t	18 584 561 t	mithin 1920 mehr	7 021 988 t
„ „ zu Tal	9 255 639 t	6 347 756 t	„ 1920 „	2 907 883 t
Zusammen	34 862 188 t	24 932 317 t	mithin 1920 mehr	9 929 871 t

mithin in der Richtung zu Berg 37,8%, in der Richtung zu Tal 45,8% Zunahme, gegen 31,2% und 9,6% Abnahme im Vorjahr.

In den minderwichtigen französischen und deutschen Hafenplätzen, Lös- 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	5 120 t
39. „ Baden	2 334 t
40. „ Bayern	1 362 t
41. „ Hessen	49 953 t
42. „ Preußen	365 072 t

Zusammen 1920 423 841 t
gegen 1919 427 936 t

Sonach gegen das Vorjahr 4 095 t oder 0,96% Abnahme, gegenüber 24,4% Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe I im Berichtsjahr 35 286 029 t
„ Vorjahr 25 360 253 t

mithin in 1920 mehr 9 925 776 t,

also ergibt sich eine Zunahme von 39,1%, gegen 32,3% Abnahme im Vorjahr.

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

	1920	1919		
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	7 316 846 t	3 045 569 t	mithin 1920 mehr	4 271 277 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	5 944 337 t	3 177 341 t	„ 1920 mehr	2 766 996 t
Zusammen	13 261 183 t	6 222 910 t	mithin 1920 mehr	7 038 273 t

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 613,96 %, gegen 22,6 % im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 140,2 %, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 87,1 % zugenommen, gegen 36,3 % Ab- und 985,9 % Zunahme 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,
- 59. Hamburg,
- 60. Stettin,
- 61. Danzig,
- 62. Königsberg,
- 63. andere deutsche Häfen,
- 64. englische Häfen und
- 65. russische und andere Häfen;

es betrug nach Beilage IIa Summe 3

die Zufuhr vom deutschen Rhein 1920 1919
her 25 299 t — t, mithin 1920 mehr 25 299 t

die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 33 398 t 873 t, „ 1920 „ 32 525 t

Zusammen 58 697 t 873 t, mithin 1920 mehr 57 824 t.

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 25299 %, in der Abfuhr 3726,69 %, im ganzen um 12 843,7 % zugenommen, gegen 110,4 % Zunahme im Vorjahr.

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

Zufuhr vom deutschen Rhein her 1920 1919
7 342 145 t 3 045 569 t, mithin 1920 mehr 4 296 576 t

Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 5 977 735 t 3 178 214 t, „ 1920 „ 2 799 521 t

Zusammen 13 319 880 t¹⁾ 6 223 783 t, mithin 1920 mehr 7 096 097 t.

Die Verkehrszunahme beträgt somit 618,8 %, gegen 22,6 % im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 141,1 %, die Zunahme in der Abfuhr 88,1 %, gegen 36,3 % Ab- und 986,2 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit 13 319 880 t¹⁾

den Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen mit 35 286 029 t

so ergibt sich im Jahr 1920 als Gesamthafenverkehr 48 605 909 t gegen 1919 31 584 036 t

Sonach 1920 mehr 17 021 873 t, oder 155,4 % Zunahme, gegen 25,7 % Abnahme im Vorjahr.

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

	Zufuhr vom deutschen Rhein	Abfuhr nach dem deutschen Rhein	Gesamtverkehr
Aufzeichnungen in Emmerich	7 407 314 t	5 836 652 t	13 243 966 t
Aufzeichnungen in Lobith	7 342 597 t	5 977 198 t	13 319 795 t

In Emmerich { mehr 64 717 t
weniger — 140 546 t 75 829 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 38 008 Tonnen. (Siehe Beilage III^c.)

Von dem Gesamthafenverkehr mit dem Rhein 48 605 909 t
fallen nach den Beilagen IIIa und IVa auf den Verkehr mit Nebenflüssen 756 285 t

Somit Hafenverkehr mit dem Rhein 47 849 615 t

Hierzu der in Beilage IIb zusammengestellte Durchgangsverkehr von und nach
den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Berichtsjahr 7 474 864 t

Gibt zusammen 55 324 479 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein 27 662 240 t

oder gegen das Vorjahr mit 19 004 268 t mehr 8 657 972 t oder 45,6% Zunahme gegen 26,2%
Abnahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1920 ergibt sich aus
der nachstehenden Übersicht:

Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Hafenverkehr mit dem Rhein Tonnen	Durchgangsverkehr von und nach den Neben- flüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
				Tonnen	%
1909	70 723 985	3 480 552	37 102 268	+ 13 595 138	+ 5,4
1910	81 142 038	3 870 067	42 506 053	+ 5 403 784	+ 14,3
1911	85 271 825	3 864 776	44 568 301	+ 2 062 248	+ 4,8
1912	95 754 205	4 088 264	49 921 234	+ 5 352 933	+ 12,0
1913	104 861 597	4 263 552	54 562 574	+ 4 641 339	+ 9,3
1914	76 988 185	2 986 006	39 987 095	- 14 575 478	- 26,7
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015	- 46,5
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660	+ 1 178 580	+ 5,5
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480	- 4,6
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	+ 4 082 429	+ 18,9
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268	- 6 604 341	- 26,2
Summe 1909—1919	711 269 372	46 249 279	378 759 325	- 3 502 862	- 33,7
Durchschnitt 1909—1919	64 660 852	4 204 480	34 432 666	- 318 442	- 3,1
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240	+ 8 657 972	+ 45,6
1920 gegen 1909/19	mehr weniger	— 16 811 237	3 270 384 — 6 770 426	8 339 530 —	—

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 Baggararbeiten und Strombauten oder sonst zu einem anderen Zweck als zur Vermittelung des Güter- und Personenverkehrs zwischen zwei oder mehreren verschiedenen Uferplätzen ein- und ausgehen;
2. die Fahrten der Fähranstalten;
3. die Leichterungen;
4. der Verkehr zwischen den Häfen, Lösch- und Ladestellen derselben Gemeinde und zwischen denen mehrerer Gemeinden, die als wirtschaftliche Einheit anzusehen sind (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 durchgeföhrt.

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	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1920	1 160 854	—	1 160 854	—	289 113	289 113	1 449 967
1919	891 262	65	891 269	4086	159 231	163 317	1 054 586
Mithin 1920	mehr	269 591	269 585	—	129 882	125 796	393 381
	weniger	—	—	4086	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 30,2 % zu-, in der Abfuhr um 77,0 % zu-, im ganzen um 37,5 % zugenommen.

I. Zufuhr:

A. Wesentliche Zunahmen sind in der Zufuhr bei folgenden Güterarten zu verzeichnen: Braunkohlenbriketts + 261 315 t, Holzzeugmasse + 7895 t, Weizen + 21 946 t, Steinkohlenbriketts + 7390 t, Roggen + 55 537 t, Teer + 6162 t, Mais + 17 149 t, Zucker + 19 263 t.

B. Wesentliche Abnahmen in der Zufuhr haben aufzuweisen: Hafer — 46 631 t, Öle — 4988 t, Gerste — 27 628 t, Steinkohlen — 6150 t, Kartoffeln — 14 837 t, Weine — 5833 t, Weizenmehl — 14 338 t.

II. Abfuhr:

A. Wesentliche Zunahmen sind in der Abfuhr bei folgenden Güterarten zu verzeichnen, Kalisalzen zum Düngen + 129 684,5 t, Soda + 11 937 t.

B. Wesentliche Abnahmen sind in der Abfuhr bei folgenden Güterarten zu verzeichnen: Eisenerz — 12 377 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	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1920	282 628	9381	292 009	8908	45 063	53 971	345 980
1919	223 469	2440	225 909	9243	47 056	56 299	282 208
Mithin 1920	mehr	59 159	66 100	—	—	—	63 772
	weniger	—	—	335	1 993	2 328	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,26 % zu-, in der Abfuhr um 4,13 % ab-, im ganzen um 22,61 % zugenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	279 827	9381	289 208	6190	45 063	51 253	340 461
1919	219 513	2440	221 953	4218	47 056	51 274	273 227
Mithin 1920	60 314	6941	67 255	1972	—	—	67 234
	mehr	—	—	—	1 993	21	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 30,30 % zu-, in der Abfuhr um 0,03 % ab-, im ganzen um 24,61 % zugenommen.

Durch die andauernd unsichere Weltlage und durch die Währungsverhältnisse war ein reger Güteraustausch zwischen den einzelnen Ländern nicht möglich. Der Verkehr auf dem Rheine war deshalb wie im Vorjahre nur gering, trotzdem der Wasserstand im allgemeinen für die Schifffahrt recht günstig war. Die Verkehrszunahme beträgt etwa 24 %. An der Steigerung sind in der Hauptsache beteiligt Brennstoffe, Chemikalien, Schwefelkies, Getreide, Mais, Futtermittel, Wein und Pflastersteine.

3. Hafen zu Lauterburg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	201 021	—	201 021	3173	2660	5833	206 854
1919	121 191	—	121 191	—	9235	9235	130 427
Mithin 1920	79 830	—	79 830	3173	—	—	76 427
	mehr	—	—	—	6575	3402	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 65,9 % zu-, in der Abfuhr um 71,2 % ab-, im ganzen um 58,6 % zugenommen.

I. Zufuhr: Eine wesentliche Zunahme ist in der Zufuhr gegenüber den Zahlen des Jahres 1919 zu verzeichnen: für Steinkohlen (+ 94 396 t).

Eine Abnahme von 10 853 t ist für Braunkohlenbriketts zu vermerken.

II. Abfuhr: Eine Abnahme von 6575 t ist eingetreten für Eisenerz.

4. Hafen zu Karlsruhe.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	793 781	252	794 033	—	126 032	126 032	920 065
1919	702 632	801	703 433	9908	245 646	255 554	958 987
Mithin 1920	91 149	—	90 600	—	—	—	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	549	—	9908	119 614	129 522	38 922

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,88 % zu-, in der Abfuhr um 50,68 % ab-, im ganzen um 4,06 % abgenommen.

Eine bemerkenswerte Zunahme ist bei der Zufuhr eingetreten: Braunkohlen und Braunkohlenbriketts um 109 222 t, Erden, Kies und Sand um 6982 t, Weizen und Spelz um 4488 t, Roggen um 2073 t, anderem Getreide, auch Mais und Hülsenfrüchten um 2132 t, Holz aller Art um 2487 t, Steinkohlenkoks um 3623 t, Pech um 513 t, Torf und Torfstreu um 18 572 t.

Eine bemerkenswerte Abnahme ist dagegen zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr: bei Roheisen um 15908 t, bei bearbeitetem Eisen aller Art um 12945 t, bei Steinen aller Art, auch gebrannten Steinen, um 571 t, bei Steinkohlen und Steinkohlenbriketts um 18897 t, bei sonstigen Gütern um 10287 t.

B. In der Abfuhr: bei Brucheisen aller Art um 3002 t, bei Holz aller Art um 121208 t, bei Papier um 2511 t, bei sonstigen Gütern um 451 t.

Die Zunahme in der Zufuhr ist in erster Reihe eine Nachwirkung der durch den Friedensvertrag von Versailles im Oberrheinverkehr hervorgerufenen Umwälzungen. Die gewaltige Steigerung der Zufuhr von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts ist darauf zurückzuführen, daß das von den alliierten und assoziierten Mächten 1919 erlassene Verbot, die im besetzten Gebiet gewonnenen Brennstoffe in Rheinhäfen des unbesetzten Gebiets umzuschlagen, nach Eintritt des Friedenszustandes wieder aufgehoben worden ist. Das Anwachsen der Zufuhr von Erde, Kies und Sand ist eine Folge der Wiederaufnahme des Kiesumschlags im Karlsruher Rheinhafen. In der vermehrten Zufuhr von Steinkohlenkoks und Torf spiegeln sich die Verhältnisse auf dem deutschen Kohlenmarkt wieder.

Die Abnahme in Zufuhr und Abfuhr ist vor allem eine Folge der voraussichtlich nur vorübergehenden Verschiebung der Frachtverhältnisse zwischen dem Eisenbahn- und dem Wasserweg. Während vor dem Krieg die Schiffsfrachten in den in Betracht kommenden Stationsverbindungen die Eisenbahnfrachten unterboten, sind in den letzten Jahren die Schiffsfrachten viel mehr als die Eisenbahnfrachten gewachsen, sodaß in dem Berichtsjahre die Eisenbahnfrachten vielfach hinter den Schiffsfrachten erheblich zurückgeblieben sind und — nachdem die zwangsweise Abdrängung von Eisenbahnsendungen auf dem Wasserweg aufgehört hat — die Verfrachter begreiflicherweise den Bahnweg dem Wasserweg, wo es irgend möglich war, vorgezogen haben. Der erhebliche Rückgang in der Holzabfuhr ist hauptsächlich auch eine Folge des schlechten Wasserstandes im letzten Viertel des Betriebsjahres.

5. Hafen zu Speyer.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamtverkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1920	21 431	24 817	46 248	—	7277	7277	53 525
1919	16 111	22 604	38 715	—	3679	3679	42 394
Mithin 1920	mehr weniger	5 320 2 213	7 533	—	3598	3598	11 131

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,4 % zu-, in der Abfuhr um 97,8 % zu-, im ganzen um 26,2 % zugenommen.

Die Zunahme der Zu- und Abfuhr bestand hauptsächlich in Steinkohlen, Eisenbahnschwellen und Zuckerrüben.

6. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamtverkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1920	5 907 301	158 176	6 065 477	71 523	477 243	548 766	6 614 243
1919	4 050 994	155 178	4 206 172	57 179	540 865	598 044	4 804 216
Mithin 1920	mehr weniger	1 856 307 2 998	1 859 305	24 344 —	63 622	49 278	1 810 027

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,20 % zu-, in der Abfuhr um 8,24 % ab-, im ganzen um 37,68 % zugenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	5 860 990	49 177	5 910 167	16 174	373 573	389 747	6 299 914
1919	4 024 029	44 926	4 068 955	24 787	434 808	459 595	4 528 550
Mithin 1920	1 836 961	4 251	1 841 212	—	—	—	1 771 364
	mehr	—	—	8 613	61 235	69 848	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 45,25 % zu-, in der Abfuhr um 15,20 % ab-, im ganzen um 39,12 % zugenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1920 und 1919:

Name der Häfen	G e s a m t v e r k e h r		Z u f u h r			A b f u h r				
	1920 t	1919 t	1920		1919 zu- sammen t	1920		1919 zu- sammen t		
			zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen	4 123 643	3 271 324	3 451 499	157 924	3 609 423	2 744 007	63 134	451 086	514 220	527 317
Rheinauhafen	2 490 600	1 532 892	2 455 802	252	2 456 054	1 462 165	8 389	26 157	34 546	70 727
Zusammen	6 614 243	4 804 216	5 907 301	158 176	6 065 477	4 206 472	71 523	477 243	548 766	598 044

a) Rheinau:

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		
1920	2 455 802	252	2 456 054	8 389	26 157	34 546	2 490 600
1919	1 461 802	363	1 462 165	17 183	53 544	70 727	1 532 892
Mithin 1920	994 000	—	993 889	—	—	—	957 708
	mehr	—	—	8794	27 387	36 181	—
	weniger	111	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 67,97 % zu-, in der Abfuhr um 51,16 % ab-, im ganzen um 62,68 % zugenommen.

Der Verkehr zu Berg hat in den Häfen zu Rheinau, gegenüber dem Jahre 1919, eine Zunahme zu verzeichnen. Dagegen ist die Abfuhr zu Berg und zu Tal erheblich geringer wie die des Vorjahres.

Die Mehrzufuhr entfällt hauptsächlich auf die nachbenannten, zu Berg angekommenen Güter: Braunkohlen, rohe 256 798 t, Braunkohlenbriketts 127 409 t, künstliche Düngemittel 800 t, Schwefelkies 3051 t, Öle und Fette 1253 t, Mineralöle 2476 t, Steinkohlen 499 278 t, Steinkohlenbriketts 8264 t, Steinkohlenkoks 100 883 t, Torf 6602 t.

Der Mehrzufuhr zu Berg steht eine Minderzufuhr von folgenden Gütern gegenüber: Roheisen 1425 t, Luppen und Schweißisen 869 t, Eisen und Stahl in Stäben 1735 t, Kies 973 t, Weizen 532 t, Hafer 400 t, Mais 1000 t, Bau- und Nutzholz 2500 t, gebrannte Steine und Ziegel 600 t, Pech 2690 t, Zucker, roh 939 t.

In der Minderabfuhr zu Tal sind folgende Güter nachzuweisen: Kupfererze 7444 t, andere Erze 1520 t, Bau- und Nutzholz, hart 7042 t, Bau- und Nutzholz, weich 16502 t, Steinkohlen 1246 t, Steinkohlenkoks 400 t.

In der Mehrabfuhr zu Tal sind zu nennen: Öle und Fette 1220 t, Schwefelsäure 1051 t.

Die Minderabfuhr zu Berg weist folgende Güter nach: Braunkohlenbriketts 650 t, Eisenerz 400 t, Bau- und Nutzholz, weich 8787 t.

Die Mehrabfuhr zu Berg besteht in 1258 t Feinkohlen zur Herstellung von Briketts.

Der Wasserstand des Rheins war mit Ausnahme der Monate November und Dezember ein guter, sodaß nur geringe Mengen hier geleichtert werden mußten.

b) Mannheim.

1. Düngemittel aller Art. Zufuhr 4005 t (+ 1156 t); Abfuhr 2493 t (+ 108 t).

Die Zunahme in der Zu- sowie in der Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß infolge der Schwierigkeiten im Bahnverkehr durch Wagenmangel und Frachterhöhung die Beförderung auf dem Wasserwege erfolgte.

2. Lumpen aller Art. Zufuhr 363 t (+ 207 t); Abfuhr 532 t (+ 56 t).

Die Zunahme der Zufuhr wie zu obiger Ziffer 1.

Der Rückgang in der Abfuhr ist unwesentlich.

3. Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 31 881 t (— 12 830 t); Abfuhr 191 t (— 729 t).

Der wesentliche Rückgang in der Zufuhr sowie in der Abfuhr ist auf die Unzuverlässigkeit der Transportdauer infolge Eingreifens der Alliierten in den Verkehr auf dem Rhein zurückzuführen.

4. Andere unedle Metalle, roh oder aus Bruch. Zufuhr 23 716 t (— 16 910 t); Abfuhr 4 281 t (— 264 t).

Die Zunahme wie bei obiger Ziffer 1.

Die Abnahme der Abfuhr dürfte auf Knappheit des Materials zurückzuführen sein.

5. Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 23 716 t (— 16 910 t); Abfuhr 427 t (— 264 t).

Wie zu obiger Ziffer 3.

6. Zement, Traß, Kalk. Zufuhr 15 788 t (+ 12 118 t); Abfuhr 25 159 t (— 17 521 t).

Die Zufuhr wie zu obiger Ziffer 1.

Die gesteigerte Abfuhr ist auf die Aufhebung der Ausfuhrverbote zurückzuführen.

7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 23 861 t (— 16 766 t); Abfuhr 342 t (— 100 t).

Die Abnahme in Zufuhr sowie in Abfuhr ist auf die Verringerung der Bautätigkeit zurückzuführen.

8. Weizen und Spelz. Zufuhr 228 080 t (— 133 863 t); Abfuhr 4 843 t (+ 1 302 t).

Die Zunahme bei der Zu- und Abfuhr ist auf die gesteigerte Einfuhr von fremdem Weizen zurückzuführen.

9. Roggen.

Zufuhr 93 175 t (+ 55 474 t); Abfuhr 435 t (— 1 081 t).

Für die Zufuhr gilt das gleiche wie bei obiger Ziffer 8.

Die Abnahme bei der Abfuhr ist auf die geringe Durchfuhr nach Österreich und der Schweiz zurückzuführen.

10. Hafer.

Zufuhr 7 864 t (— 9 698 t); Abfuhr 2 130 t (— 1 289 t).

Der Rückgang in der Zufuhr findet seine Erklärung in dem geringen Ernteausfall. Die Zunahme der Abfuhr ist auf gesteigerte Durchfuhr nach der Schweiz zurückzuführen.

11. Gerste.

Zufuhr 6149 t (— 1233 t); Abfuhr — t (— 2085 t).

Die Minderung in der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß wenig Gerste vom Auslande eingeführt wurde. Der Rückgang in der Abfuhr rührt von den niederen Beständen in hiesigen Lagerhäusern her.

12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 58170 t (— 6199 t); Abfuhr 2819 t (— 1901 t.)

Wie zu obiger Ziffer 10.

13. Ölsaart. Zufuhr 29746 t (+ 12270 t); Abfuhr 6390 t (+ 6383 t).

Die vermehrte Zu- und Abfuhr rührt von der Wiederinbetriebsetzung großer Ölfabriken in Oberbaden und Württemberg her.

14. Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 87 t (+ 75 t); Abfuhr 96 t (+ 93 t).

Die vermehrte Zufuhr ist auf die gesteigerte Einfuhr vom Ausland zurückzuführen, wobei der billigere Wasserweg gewählt wurde. Die Steigerung der Abfuhr rührt daher, daß große Mengen nach dem Oberrhein und von da nach dem Ausland befördert wurden.

15. Häute, Felle, Pelzwerk. Zufuhr 2219 t (+ 692 t); Abfuhr 562 t (+ 236 t).

Wie zu obiger Ziffer 14.

16. Harte Stämme (Bau-, Nutz- und Schiffsholz). Zufuhr 199 t (— 6 t); Abfuhr 304 t (— 1124 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die schlechte Geschäftslage infolge Überteuering zurückzuführen.

17. Harte Schnittwaren. Zufuhr 101 t (+ 91 t); Abfuhr 295 t (— 1420 t).

Der Unterschied in der Zufuhr ist unwesentlich.

In der Abfuhr wie zu obiger Ziffer 16.

18. Weiche Stämme. Zufuhr 28394 t (+ 6442 t); Abfuhr 25190 t (+ 212 t).

Die Steigerung der Zufuhr rührt von der gesteigerten Einfuhr infolge Aufhebung der Blockade her. Die Zunahme bei der Abfuhr ist auf größere Ausfuhr nach Holland zurückzuführen.

19. Weiche Schnittwaren. Zufuhr 1475 t (+ 1423 t); Abfuhr 19687 t (— 16551 t).

Die Steigerung der Zufuhr wie bei obiger Ziffer 18.

Die Verminderung der Abfuhr wie bei obiger Ziffer 16.

20. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 736 t (+ 371 t); Abfuhr 2247 t (— 1536 t).

Die vermehrte Zufuhr ist auf die wiederholt eingetretenen Bahnsperren nach Stationen am Niederrhein zurückzuführen. Die verminderte Abfuhr ist auf die allgemeine Geschäftslage zurückzuführen.

21. Wein. Zufuhr 2971 t (+ 1239 t); Abfuhr 530 t (+ 317 t).

Die gesteigerte Zufuhr beruht auf der Erleichterung der Weineinfuhr vom Ausland. Die vermehrte Abfuhr erklärt sich durch den regen Geschäftsverkehr mit dem Ausland.

22. Mehl und Mühlenfabrikate. Zufuhr 3182 t (— 24164 t); Abfuhr 1721 t (— 10545 t).

Die Minderzu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß sich der Verkehr mehr der Bahn zugewendet hat.

23. Reis. Zufuhr 3759 t (+ 2097 t); Abfuhr 196 t (+ 196 t).

Die vermehrte Zu- und Abfuhr rührt daher, daß die Einfuhr vom Ausland wieder frei ist und der Handel sich wieder uneingeschränkt betätigen kann.

24. Salz. Zufuhr 105302 t (— 4180 t); Abfuhr 311377 t (+ 43935 t).

Die verminderte Zufuhr ist auf schlechten Wasserstand des Neckars zurückzuführen, während die Abfuhr durch die Ausfuhr nach Holland beträchtlich zugenommen hat.

25. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 992 t (+ 680 t); Abfuhr 250 t (+ 230 t).
Wie zu vorstehender Ziffer 23.

26. Rohtabak. Zufuhr 7557 t (+ 6895 t); Abfuhr 347 t (— 346 t).

Die vermehrte Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß infolge Aufhebung des Ausfuhrverbots aus Holland mehr Tabak nach Deutschland eingeführt werden konnte. Die verminderte Abfuhr rührt daher, daß die eingeführten Tabake meistens in Bremen gelagert wurden und die Vorräte hier am Platze nur gering waren.

27. Petroleum. Zufuhr 22044 t (+ 14245 t); Abfuhr 62 t (+ 2 t).

Wie zu vorstehender Ziffer 23.

28. Steinkohlen. Zufuhr 2 044 939 t (+ 162134 t); Abfuhr 36 719 t (+ 9568 t).

Die Steigerung in Zu- und Abfuhr hängt mit der Einlegung von Überschichten im Ruhrgebiet und mit der Verfrachtung von Reparationskohlen zusammen.

29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 20 621 t (— 3561 t); Abfuhr 1767 t (+ 1704 t).

Die Abnahme in der Zufuhr rührt daher, daß infolge der erleichterten Handelsbeziehungen im Januar 1919 sehr viel Material vom Ausland eingeführt und der Konsum genügend eingedeckt wurde. Die vermehrte Abfuhr ist auf die regere Geschäftstätigkeit zurückzuführen.

30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 2269 t (+ 1109 t); Abfuhr 13 252 t (+ 13 031 t).

Die vermehrte Zu- und Abfuhr ist auf die stärkere Belebung des Baumarktes zurückzuführen.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1920	1 897 658	55 860	1 953 518	17 071	185 187	202 258	2 155 776
1919	1 120 329	65 489	1 185 818	43 002	224 950	267 952	1 453 770
Mithin 1920	mehr 777 329	—	767 700	—	—	—	702 006
	weniger —	9 629	—	25 931	39 763	65 694	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 64,7 % zu-, in der Abfuhr um 24,5 % ab-, im ganzen um 48,3 % zugenommen und ist somit fast wieder auf die Höhe von 1918 gestiegen.

Was nun zunächst die Wasserstandsverhältnisse des Rheines im Berichtsjahre anbelangt, so zeigen dieselben Unterschiede, wie sie äußerst selten beobachtet werden. Dem aus dem Vorjahre herübergreifenden Hochwasser, welches zur vorübergehenden Einstellung der Schifffahrt von Weihnachten 1919 bis 4. Januar 1920 geführt hatte und dem gegen Mitte Januar eine zweite kleinere Welle folgte, steht in den letzten Monaten ein Kleinwasser gegenüber, wie es seit Jahrzehnten nicht mehr aufgetreten war. (Höchstwasserstand L. P. für 1920: 8;23 m am 2. Januar. Niederstwasserstand für 1920: 1,40 m am 22. Dezember.)

Die Monatsmittel der Pegelstände in Ludwigshafen a. Rh. sind in zeitlicher Reihenfolge nach Metern 5,92, 3,54, 3,06, 3,23, 4,01, 4,49, 4,40, 3,57, 3,56, 2,88, 1,77, 1,57.

Ihnen entsprechen nachstehende monatliche Verkehrsziffern in 1000 t: 79, 167, 163, 161, 190, 176, 201, 257, 256, 183, 193, 130.

Wir können also deutlich die verkehrshemmenden Wirkungen der Wasserstände zu Beginn und im letzten Vierteljahre beobachten. Die Kleinwasserperiode zeitigte von November an Frachtsätze von einer ungeahnten Höhe.

Ausschlaggebend für die Mehrung in der Zufuhr und damit für das Gesamtergebnis überhaupt war die lebhaftere Anfuhr von Brennmaterial, welche im Berichtsjahre dem Hafenverkehr das Hauptgepräge verlieh.

Im einzelnen wäre folgendes zu bemerken:

Die Mehrung in der Zufuhr zu Berg entfällt in der Hauptsache auf nachstehende Artikel: Braunkohlen (+ 35 817 t), Braunkohlenbriketts (+ 86 544 t), Rohphosphat (+ 3233 t), Roheisen (+ 22 398 t), Schwefelkies (+ 52 639 t), Weizen (+ 34 745 t), Roggen (+ 14 703 t), Mais (+ 6010 t), Ölsaat (+ 1828 t), Mineralöl (+ 6073 t), Steinkohlen (+ 550 837 t), Steinkohlenbriketts (+ 16 011 t) und Steinkohlenkoks (+ 102 947 t).

Die Zunahme bei Braunkohlen beruht auf der erhöhten Nachfrage und infolgedessen auch gesteigerten Förderung dieses an sich geringwertigeren Brennmaterials wegen des Mangels an Steinkohlen.

Auch bei Braunkohlenbriketts hat aus dem gleichen Grunde eine erhebliche Mehrerzeugung gegenüber dem Vorjahre stattgefunden. Im Zusammenhange damit erhielt die Pfalz infolge des Ausfalles der Saarkohlen wesentliche Mehrmengen zugewiesen. Unter den in Ludwigshafen umgeschlagenen Partien befindet sich auch ein größerer Posten an Wiedergutmachungskohlen.

Bei Rohphosphat und Schwefelkies hat mit Beendigung des Krieges die überseeische Zufuhr wieder eingesetzt.

Roheisen wurde lediglich infolge einer Änderung in der Verkehrsleitung in gesteigertem Maße hier von Schiff auf Bahn verladen.

Die Zunahme bei Weizen und Roggen verteilt sich auf die Zufuhren für die Reichsgetreidestelle und den Umschlag für Elsaß und das Saargebiet.

Auch bei Mais handelt es sich zu einem großen Teil um Gut für Elsaß. Ferner spielt hier die Freigabe des Handels herein, welche die Einfuhr größerer Mengen für die Herstellung von Maisgriß und Maismehl zum Inlandsverbrauch im Gefolge hatte.

Die Ölsaat war überwiegend Transitgut für die Schweiz.

Dies trifft auch bei Petroleum und Benzin zu; hier erscheinen daneben größere Einkäufe des Reichs für die Zuteilung an das Inland.

Die ganz außerordentliche Steigerung bei Steinkohlen ist in der Hauptsache auf die Mengen an Wiedergutmachungskohlen zurückzuführen, welche für den Weitertransport nach Frankreich und Elsaß-Lothringen hier umgeschlagen wurden.

Bei Steinkohlenbriketts handelt es sich zum Teil um Bezüge der Schweizerischen Kohlen-genossenschaft und der Schweizer Bundesbahnen aus England, nachdem die deutsche Erzeugung infolge Mangel an Kohlen und sonstigen Rohstoffen als Lieferant ausscheiden mußte.

Die Zunahme bei Steinkohlenkoks entfällt auf die Wasserbezüge der ortsansässigen chemischen Großindustrie.

Den vorbezeichneten Mehrungen in der Bergzufuhr stehen nennenswerte Minderungen gegenüber bei den Artikeln Gerbstoffe (— 1169 t), Zement (— 7060 t), Chemikalien (— 3420 t), andere Erden, Bauxite (— 3007 t), Manganerz (— 6409 t), Fleisch (— 1532 t), Hafer (— 35 960 t), Gerste (— 22 625 t), Hülsenfrüchte (— 3126 t), Kaffee (— 1078 t), Kartoffeln (— 16 754 t), Weizenmehl (— 20 396 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1389 t), fette Öle (— 1284 t), Soda (— 1919 t), Wein (— 5893 t), Rohzucker (— 20 832 t) und Verbrauchszucker (— 1346 t).

Der Ausfall bei Gerbstoffen wird mit dem Sinken der Preise auf dem Ledermarkt ab März 1920 und dem Rückschlag in der Schuhindustrie in Verbindung gebracht.

Bei Zement und kalz. Soda werden Betriebseinschränkungen bzw. zeitweise Stilllegung der Erzeugungsstätten wegen ungenügender Brennstoffversorgung geltend gemacht. Zement ist auch für Neubauten der ortsansässigen Großindustrie nur in geringerem Maße benötigt worden.

Das Weniger bei Chemikalien klärt sich dadurch auf, daß 1919 ein größerer Posten Schwefel für Straßburg hier auf der Wasserstraße von Schiff in Schiff umgeladen wurde und sohin in Anknüpfung wie auch in Abgang statistisch anzuschreiben war; daher dann auch der weitere Ausfall bei Chemikalien in der Bergabfuhr 1920.

Bauxite wurden von einem Mannheimer Lager, also im Nahverkehr, in erhöhtem Maße per Schiff herangebracht.

Manganerz ging wegen der hohen Wasserfrachten direkt mit der Bahn nach Lothringen.

Fleisch, d. h. amerikanischer Speck, Salzfleisch und Cornedbeef ist im Jahre 1919 für die Besatzungstruppen und die Pfälzische Einkaufsgesellschaft in ansehnlichen Mengen eingeführt worden, welche Bezüge 1920 wieder aufhörten.

Das gleiche gilt für Erbsen, Bohnen und amerikanisches Weizenmehl.

Auch Hafer und marokkanische Gerste sowie englische Kartoffeln sind als Bedarf der Besatzung 1919 in großen Posten hier gelöscht worden.

Kaffee, Tee und Kakao, Schmalz und fette Öle sowie Verbrauchszucker erscheinen zum Teil wohl deswegen in kleineren Mengen, weil im Berichtsjahre die deutschen Ein- und Ausfuhrbeschränkungen auch im besetzten Gebiete in Wirksamkeit traten (Schließung des „Loches im Westen“). Bei Kaffee und Verbrauchszucker handelt es sich 1919 zum großen Teil auch um Transitgut für Elsaß und die Schweiz, also um instabile Posten.

Wein, für die Besatzungstruppen bestimmt, ist 1920 meist direkt von Antwerpen auf der Bahn herangerollt.

Der Ausfall in der Bergzufuhr von Rohzucker wird damit erklärt, daß das Ertragnis der Rübenerte 1919 sehr viel geringer war als 1918. Dementsprechend konnte auch im Geschäftsjahre vom 1. Oktober 1919 bis 30. September 1920 nur wenig Rohzucker aus Nord- und Mitteldeutschland sowie aus Schlesien der einschlägigen Raffinerie unseres Bezirkes zugeteilt werden.

Die Minderung in der Talzufuhr wird bedingt durch den Rückgang in der Zufuhr bei Kies (— 11 003 t) und Ziegelsteinen (— 6327 t).

Kies wurde im Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen selbst in größeren Mengen gebaggert, sodaß die Anfuhr von auswärts entsprechend nachließ (vgl. Nahverkehr am Schlusse).

Der Ausfall bei gebrannten Mauersteinen rührt daher, daß wegen Kohlenmangel mehrere Ziegeleien stillgelegt sind; außerdem kommt darin aber auch die Ruhe in der Bautätigkeit zum Ausdruck.

Mehrungen in der Talzufuhr bemerken wir bei Kalksteinen (+ 1317 t) und bei Steinsalz (+ 6799 t), welche Güter für die hiesige chemische Großindustrie auf dem Neckar herangebracht wurden.

Der wesentliche Rückgang in der Abfuhr zu Tal wurde in der Hauptsache verursacht durch die Minderungen bei Kalisalzen (— 10 354 t), Alteisen, Stahlabfällen (— 14 770 t), Eisenblechen (— 4875 t), Tonerde (— 9381 t), Schlacken zur Verhüttung (— 18 944 t), Gerste (— 2000 t), Graupen und Grieß (— 6588 t), Soda (— 4985 t), Pflastersteinen (— 8365 t), Spat (— 1092 t) und gebrauchten Umschließungen (— 1490 t).

Die elsässischen Kalisalze gingen infolge der hohen Wasserfrachten von den Gewinnungsstätten direkt mit der Bahn nach Antwerpen; aus dem gleichen Grunde wurde auch für den Versand der pfälzischen Tonerde und Pflastersteine der ungebrochene Bahntransport vorgezogen.

Bei Alteisen macht sich der Ausfall der Lothringer Werke bemerkbar, bei Eisenblechen der geringere Bedarf der holländischen Schiffswerften infolge Geschäftsstille.

Eisenhaltige Rückstände der chemischen Industrie wurden von den Hüttenwerken nicht mehr in den vorherigen Mengen aufgenommen, weil wieder Eisenerze als hochwertigeres Material zur Verfügung stehen.

Die Abtransporte von Graupen und Gries auf dem Wasserwege haben im Februar 1920 ganz aufgehört, nachdem bei der bedeutend verringerten Erzeugung und dadurch hervorgerufenen Knappheit an Lagervorräten die raschere Bedienung mit der Bahn veranlaßt war.

Bei Kristallsoda hat der Mangel an Rohsoda die Fabrikation ungünstig beeinflusst.

Bei Pfälzer Schwerspat spielt z. T. eine Verkehrsableitung herein.

Der Ausfall an gebrauchten Umschließungen wurde dadurch verursacht, daß die mit Wein für die Besatzungstruppen eingeführten Fässer im Berichtsjahre auf der Eisenbahn wieder leer nach Antwerpen zurückrollten, während sie 1919 den Wasserweg zu Tal nahmen.

Die vorstehenden Minderungen in der Talabfuhr konnten nur einen teilweisen Ausgleich finden in den Mehrungen bei Zement (+ 3040 t), Chemikalien und Farben (+ 8906 t), anderen künstlichen Düngemitteln (+ 8175 t), Stab- und Formeisen (+ 11451 t), Eisenröhren (+ 4024 t), Klebsand (+ 3258 t), weichem Schnittholz (+ 3793 t) und Schwefelsäure (+ 4088 t).

Der im Berichtsjahre auftretende Umschlag von Zement von der Bahn auf die Wasserstraße betrifft für Holland bestimmte Ware aus Ungarn und erklärt sich aus den Valutaverhältnissen.

Bei Chemikalien und Farben wie auch bei Pfälzer Klebsand macht sich die Wiederaufnahme der Auslandsbeziehungen durch die deutsche Industrie geltend.

Bei Stab- und Formeisen und Eisenröhren ist die Ausfuhr aus dem Saargebiet 1920 erleichtert worden, nachdem das Jahr 1919 durch die politische und wirtschaftliche Neugestaltung zum Teil eine Stockung gebracht hatte.

Das weiche Schnittholz stellt noch den Rest eines beschlagnahmten ehemaligen Stapellagers der deutschen Militärverwaltung dar, der nach Holland verkauft wurde.

Die Mehrung bei anderen künstlichen Düngemitteln und bei Schwefelsäure bringt die bessere Beschäftigung der einschlägigen chemischen Großindustrie zum Ausdruck.

In der Abfuhr zu Berg sind als zahlenmäßig größere Schwankungen zu erwähnen die Totalausfälle bei Chemikalien (— 2683 t), weichem Schnittholz (— 3623 t), Weizenmehl (— 1440 t), Steinkohlen (— 24651 t), Steinkohlenkoks (— 5538 t) sowie die Mehrungen bei Weizen (+ 6729 t), Roggen (+ 3344 t) und Mais (+ 3860 t).

Eine besondere Ursache liegt diesen Schwankungen im allgemeinen nicht zugrunde, sie ergeben sich vielmehr in der Hauptsache aus der jeweiligen Ausnützung der für eine Weiterver- schiffung rheinaufwärts günstigen Wasserstände für Waren, die eben gerade hier lagern.

Der sogenannte Nahverkehr ist in den Zahlen der einleitenden Tabelle nicht inbegriffen.

Derselbe beträgt insgesamt 36878 t und wird nachstehend näher ausgewiesen:

Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen: 31542 t (Braunkohlenbriketts 15 t, Dampfkessel, Maschinen 1 t, Eisenwaren 16 t, andere unedle Metalle 1 t, Kies, Sand 9086 t, sonstige Erden 14830 t, Weizen 1501 t, Mais 6065 t, Mineralöle 2 t, Stärke 4 t, Tabak 2 t, Wein 3 t, Farben 15 t und sonstige Güter 1 t).

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen: 5300 t (gebrannte Mauersteine 5300 t).

Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim: 36 t (Chemikalien 1 t, Branntwein 26 t, Teer 1 t, Wein 8 t).

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
	t	t	t	t	t	t	t
1920	330 153	7 873	338 026	16 829	3 287	20 116	358 142
1919	237 795	11 054	248 849	31 038	13 741	44 779	293 628
Mithin 1920	92 358	—	89 177	—	—	—	64 514
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	—	3 181	—	14 209	10 454	24 663	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35 % zu-, in der Abfuhr um 55 % ab-, im ganzen um 21 % zugenommen.

In der Zufuhr ergab sich gegen 1919 ein Mehr bei roh. Braunkohlen und Braunkohlenbriketts um 28 330 bzw. 153 t; bei Roggen um 2809 t, bei Mais um 8771 t, bei Ölen, Fetten, Tran, Talg um 2160 t, bei Erd- und anderen Mineralölen um 2206 t, bei Stärke, Traubenzucker um 511 t, bei Bau-, Bruch- und Werksteinen um 1081 t, bei Steinkohlen um 90015 t, bei Steinkohlenkoks um 33 744 t und bei Torf, Torfstreu, Torfkohlen um 873 t.

Braunkohlen wurden von den ortsansässigen Werken und von denjenigen Werken, welche regelmäßig über den hiesigen Hafen beziehen, in verstärktem Maße angebracht.

Das Mehr bei Roggen, Ölen und Fetten, Erdöl und anderen Mineralölen ist auf die stärkere Zufuhr aus dem Auslande zurückzuführen. Ebenso das Mehr bei Mais, welcher in größeren Mengen zu Futterzwecken Verwendung gefunden hat.

Das Mehr bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks hat seine Ursache darin, daß im Berichtsjahre größere Mengen über Worms-Hafen nach der Pfalz geleitet wurden.

Torf wurde zu Heizungszwecken in größerem Umfange aus Norddeutschland herangebracht.

Die Abweichungen bei Braunkohlen, Briketts, Stärke, Traubenzucker, Bau- usw. Steinen sind geringfügig und allgemeiner Natur.

Weniger zugefahren wurden 939 t Chemikalien und Drogen, 296 t Roheisen, 499 t Platten und Bleche aus Eisen, 55 713 t Erde, Kies, Sand, 4984 t Weizen, 5633 t Gerste, 812 t Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte, 432 t Malz, 2887 t Häute, Felle, Leder, 170 t Kaffee, Kakao, Tee, 2530 t Weizenmehl, 418 t Roggenmehl, 3119 t Rüben, Futter- und Zuckerrüben, 252 t Alabaster, Marmor und 1363 t gebrannte Steine und Ziegel. Bei dem Weniger von Weizen und Gerste und anderem Getreide (Hülsenfrüchte usw.) sowie Malz kommt die verminderte Zufuhr aus dem Auslande zum Ausdruck.

Die Bezüge an Häuten und Fellen waren im Berichtsjahre geringer als im Vorjahre.

Bei der Zufuhr von Weizen- und Roggenmehl im Jahre 1919 handelt es sich um größere Bezüge der Besatzungsbehörden, welche im Jahre 1920 ausgefallen sind. Daher das Weniger in der Zufuhr im Jahre 1920. Zuckerrüben wurden auf dem Wasserwege weniger bezogen. Das Weniger bei gebrannten Mauersteinen hat seine Ursache in der verminderten Zufuhr von Backsteinen zu Bauzwecken.

Bei Erde, Kies und Sand ist die Abweichung darauf zurückzuführen, daß im Jahre 1919 in der Gemarkung Worms größere Mengen gebaggert wurden als im Berichtsjahre. Die übrigen Abweichungen sind geringfügig und allgemeiner Natur.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Alabaster und Marmor um 399 t und bei gebrannten Steinen und Ziegeln um 655 t. — Die Abweichung bei Alabaster ist geringfügig, bei gebrannten Steinen auf die Beförderung auf dem Wasserweg — seither mit der Bahn — zurückzuführen.

Weniger abgefahren wurden: 6517 t Kalisalze, 308 t Eisenerz, 11 525 t Erde, Kies, Sand, 550 t Roggen, 1749 t Gerste, 984 t Lumpen, 768 t andere Müllereierzeugnisse, 1278 t Steinkohlenkoks, 534 t Teer, Pech, Harz und 419 t Wein.

Infolge ungünstiger Wasserstandsverhältnisse wurden im Jahr 1919 größere Mengen Kali, aus Elsaß stammend, hier umgeschlagen. Im Jahr 1920 blieben diese Transporte aus, dafür das Weniger in der Abfuhr von Kalisalzen.

Das Weniger in der Abfuhr von Steinkohlenkoks (Kokslösche) ist darauf zurückzuführen, daß die Auslandstransporte von Kokslösche in Wegfall gekommen sind. Die Auflagerung von Kokslösche, welche im Jahre 1919 in größeren Umfange hier erfolgte, ist im Berichtsjahre unterblieben.

Bei Erde, Kies und Sand ist die Abweichung darauf zurückzuführen, daß im Jahr 1919 größere Mengen in der Gemarkung Worms gebaggert wurden als im Berichtsjahre.

Die übrigen Abweichungen sind geringfügiger Natur und zum Teil auf die Benutzung des Bahnweges zurückzuführen.

9. Hafen zu Gernsheim.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1920	119 614	15 392	135 006	461	247	708	135 714
1919	142 977	5 115	148 092	2315	212	2527	150 619
Mithin 1920	mehr weniger	— 10 277	— —	— 1854	35 —	— 1819	— 14 905

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,8 %, in der Abfuhr um 71,9 %, im ganzen um 9,8 % abgenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Braunkohlenbriketts (+ 4235 t), Chemikalien (+ 534 t) und Steinkohlenkoks (+ 1348 t).

Das Mehr bei Braunkohlenbriketts und Steinkohlenkoks ist auf Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle, bei Chemikalien auf Zufall zurückzuführen.

Abgenommen hat die Zufuhr bei Braunkohlen um 1569 t, die Löschung erfolgt jetzt in Frankfurt am Main; Erde, Kies, Sand um 2497 t, beruht auf Zufall; Rüben, Zuckerrüben um 653 t, beruht auf Zufall; Steinkohlen um 13545 t, infolge Einschränkung der Kokserzeugung; Torf, Torfkohlen um 190 t, die Löschung erfolgt jetzt in Frankfurt am Main.

In der Abfuhr ergab sich ein Weniger bei Rohzucker (— 1695 t), was darauf zurückzuführen ist, daß der Transport jetzt wieder mit der Bahn nach Frankenthal ausgeführt wird, statt seither per Schiff.

10. Hafen zu Nierstein.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1920	1499	5412	6 911	101	83 341	83 442	90 353
1919	2039	8318	10 357	91	21 327	21 418	31 775
Mithin 1920	mehr weniger	— 2906	— 3 446	10 —	62 014 —	62 024 —	58 578 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33,2 % ab-, in der Abfuhr um 289 % zu-, im ganzen um 184 % zugenommen.

Die Zufuhr hat eine Vermehrung erfahren bei Mais (+ 136 t), weichem Bau- und Nutzholz (+ 199 t), gebrannten Steinen und Ziegel (+ 157 t) und Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 324 t); dagegen eine Verminderung bei Erde, Kies, Sand (— 4042 t).

Mais ist in 1919 wegen Zwangswirtschaft nicht zugefahren worden, im Berichtsjahre erhielten die Sironawerke eine Schiffsladung.

Das Mehr bei Bau- und Nutzholz, gebrannten Steinen und Ziegel sowie Bau-, Bruch- und Werksteinen ist auf kleine Zufuhren infolge einzelner Bautätigkeit zurückzuführen, nachdem im Vorjahre noch völliger Stillstand herrschte. Das Weniger bei Erde, Kies und Sand ist darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahre nichts gebaggert wurde.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Erde, Kies, Sand um 280 t, infolge Ausführung kleiner Bauten in der Nähe; Kalksteinen um 62 322 t, im Berichtsjahre war der Tunnel-Neubau fertig, außerdem guter Wasserstand, daher wieder starke Abfuhr; Pflastersteinen aller Art um 100 t, beruht auf Zufälligkeit.

Weniger abgefahren wurden 661 t Wein, infolge Übergangs des Transports auf die Bahn.

11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	18 524	485	19 009	—	5 247	5 247	24 256
1919	15 964	210	16 174	2085	10 315	12 400	28 574
Mithin 1920	mehr weniger	2 560 —	2 835 —	— 2085	— 5 068	— 7 153	— 4 318

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,5 % zu-, in der Abfuhr um 57,6 % ab-, im ganzen um 15,1 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Braunkohlen, rohe, um 391 t, Braunkohlenbriketts um 828 t, Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle, Ersatz für hochwertige Brennstoffe; sonstigen Erden, Traß um 275 t, beruht auf Zufall.

Vermindert hat sich die Zufuhr bei Steinkohlen um 226 t und bei Steinkohlenkoks um 470 t, infolge Mangels an diesen Brennstoffen.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Weniger bei Zement um 9278 t, was auf den Mangel an Kohlen zurückzuführen ist.

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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	1 086 792	444	1 087 236	488	49 698	50 186	1 137 422
1919	1 078 622	2223	1 080 845	14 368	17 187	31 555	1 112 400
Mithin 1920	mehr weniger	8 170 —	6 391 —	— 13 880	32 511 —	18 631 —	25 022 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,5 % zu-, in der Abfuhr um 59 % zu-, im ganzen um 2,3 % zugenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlen, rohe, um 52 953 t, Ersatz für Steinkohlen in der Industrie; Braunkohlenbriketts um 21 434 t, Ersatz für Hausbrand- und Industriekohlen; phosphorsaurem Kalk um 700 t, unedlen Metallen um 1 157 t, Schwefelkies um 357 t, Weizen um 968 t, Roggen um 1 447 t, Mais um 719 t, infolge Wiederaufnahme des Auslandsverkehrs; hölzernen Eisenbahnschwellen um 2 269 t, Lieferung für Bayern aus Holland; Salz um 1 180 t, Steinsalz als Ersatz für Salinensalz.

Weniger zugefahren wurden Eisen und Stahl in Stäben 4026 t, Platten und Bleche aus Eisen 519 t, Schlacken zur Verhüttung 317 t, Rückgang in der Industrie; Fleisch und Speck 3030 t, Malz 1 777 t, Weizenmehl 5 474 t, andere Müllereierzeugnisse 815 t, Öle, Fette, Tran 1 083 t, Einstellung der Heereslieferungen für die Entente; gebrannte Steine und Ziegel 1 295 t, Rückgang in der Bau-tätigkeit; Steinkohlen 5 688 t, Steinkohlenbriketts 2 735 t, Ablieferung von Steinkohlen an die

Entente; Steinkohlenkoks 42773 t, Teer, Pech, Harz 992 t, Rückgang in der Erzeugung in der Industrie; Torf, Torfkohlen 2534 t, bessere Belieferung mit Braunkohlen und Briketts; Zucker, roh, 1403 t, Zwangsbewirtschaftung; sonstige Güter 1199 t, Rückgang in der Industrie.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Zement um 1211 t, Lieferung nach Holland; Eisen und Stahlbruch 886 t, größere Nachfrage nach altem Eisen in der Industrie; hölzernen Eisenbahnschwellen 3107 t, Lieferung aus Bayern nach Holland; gesp. weichem Bau- und Nutzholz 1404 t, Lieferung für die Wiedergutmachungskommission; Holzzeugmasse, Strohmasse 2188 t, Alabaster, Marmor 910 t, Wiederaufnahme des Auslandsverkehrs; Pflastersteinen 2387 t, Bau-, Bruch- und Werksteinen 14521 t, Lieferung nach Holland für Uferbauten; Steinkohlen 11496 t, Umdisponieren per Schiff für Zellulosefabrik (früher per Achse).

Weniger abgefahren wurden Kalisalze zum Düngen 7412 t, Sperrung der Zufuhr aus Elsaß-Lothringen; Eisen und Stahl in Stäben 4868 t, Rückgang der Industrie; Salz 980 t, Einstellung der Lieferung von Sachsen nach Holland; Steinkohlenbriketts 4787 t, direkte Verladung von der Ruhr nach Frankfurt am Main; sonstige Güter 558 t, Rückgang in der Industrie.

13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1920	404 279	204 027	608 306	34 423	203 175	237 598	845 904
1919	477 317	239 808	717 125	58 804	214 524	273 328	990 453
Mithin 1920							
mehr	—	—	—	—	—	—	—
weniger	73 038	35 781	108 819	24 381	11 349	35 730	144 549

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,1 %, in der Abfuhr um 13 %, im ganzen um 14,5 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei roh. Braunkohlen (+ 14042 t), phosphorsaurem Kalk (+ 6333 t), Erde, Kies, Sand (+ 7767 t), Schwefelkies (+ 1075 t), Weizen (+ 5488 t), Roggen (+ 6352 t), Hirse, Hülsenfrüchten (+ 1754 t), Mais (+ 1132 t), Steinkohlenteerölen, Naphthalin (+ 1136 t), Reis, Reiskleie (+ 1486 t), Steinkohlen (+ 18596 t), Rohtabak (+ 972 t), Teer, Pech, Harz (+ 971 t) und Verbrauchszucker (+ 1432 t).

Die Abweichungen bei Braun- und Steinkohlen sind auf vermehrte Zuteilung durch die Reichskohlenstelle, bei phosphorsaurem Kalk, Schwefelkies, Weizen, Roggen, Hirse, Hülsenfrüchten, Mais und Verbrauchszucker auf vermehrte Zufuhr aus dem Ausland zurückzuführen.

Das Mehr bei Erde, Kies, Sand ist in der gesteigerten Bautätigkeit — hauptsächlich für Offizierswohnungen — begründet, während die Erhöhung der Zufuhr bei den übrigen Waren auf Zufälligkeit beruhen dürfte.

Verringert hat sich die Zufuhr bei Braunkohlenbriketts um 37333 t, infolge geringerer Zuteilung durch die Reichskohlenstelle; Fleisch und Speck um 3356 t, Hafer um 29458 t, Gerste um 16053 t, hier handelt es sich um Bedürfnisse der Besatzungstruppen, die nunmehr in Ludwigs-hafen und Crefeld zur Ausladung gelangen; Bau- und Nutzholz, roh, um 27072 t, Bau- und Nutzholz, gesägt, um 2208 t, infolge reichlicher Eindeckung im Vorjahre und in Erwartung von Preisrückgang war die Zufuhr im Berichtsjahre geringer; Kaffee, Kakao, Tee um 1045 t, Kartoffeln um 14977 t, Weizenmehl um 20483 t, Wein um 7224 t, Heu und Stroh um 1038 t, infolge Verminderung der Besatzungstruppen; auch wird für letztere statt Mehl mehr Getreide angefahren; Ölen, Fetten, Tran um

1179 t, Erdölen und anderen Mineralölen um 3678 t, nach Aufhebung der Blockade gehen diese Waren wieder direkt mainaufwärts; gebrannten Steinen und Ziegel um 1013 t, infolge Fertigstellung der Offizierswohnungen im Rohbau; Steinkohlenkoks um 1357 t, sonstigen Gütern um 3548 t, beruht auf Zufall; im Floßverkehr: harte Stämme um 956 t, weiche Stämme um 27477 t, die Holzhandlungen verhielten sich mit dem Ankauf wegen zu erwartender Preissenkung abwartend.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Zement (+ 9418 t), Bau- und Nutzholz, hartes (+ 1173 t), Ölen, Fetten, Tran und Talg (+ 739 t), Rüben, Futter- und Zuckerrüben (+ 725 t).

Das Mehr bei Zement ist auf gesteigerte Ausfuhr der Amöneburger Werke zurückzuführen. Dadurch, daß die Zuckerrüben aus den umliegenden Orten seither durch die Bahn, im Berichtsjahre aber auf dem Wasserwege befördert wurden, ergab sich bei Rüben usw. eine gesteigerte Zufuhr. Bei den übrigen Artikeln sind die Schwankungen auf Zufälligkeiten zurückzuführen.

Weniger abgefahren wurden 16180 t Braunkohlenbriketts, infolge Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle; 985 t Eisen- und Stahlwaren, 952 t Kupfererze, beruht auf Zufälligkeiten; 5717 t Schlacken zur Verhüttung, verminderte Abfuhr der Amöneburger Fabriken nach den Hochöfen am Niederrhein; 6695 t weich. Bau- und Nutzholz, abwartende Haltung der Käufer infolge Preissenkung; 16380 t Steinkohlen, 1138 t Steinkohlenkoks, Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle; 5539 t Wein, infolge Übergangs des Transportes auf die Bahn; 2514 t gebr. Umschließungen, infolge Verminderung der Besatzungstruppen; 1811 t sonstige Güter, wodurch weniger Wein eingeführt und daher weniger leere Emballage zurückging.

14. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l	Z u s a m m e n	z u B e r g	z u T a l		
1920	19 575	8 834	28 409	3400	1182	4522	32 941
1919	14 471	10 360	24 831	3879	2298	6177	31 008
Mithin 1920	mehr	5 104	3 578	—	—	—	1 933
	weniger	—	1 526	479	1166	1645	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,4 % zu-, in der Abfuhr um 26,6 % ab-, im ganzen um 6,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Zement (+ 149 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 10297 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 45 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 172 t), Steinkohlen (+ 11286 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 2697 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 10603 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 64 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 106 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 33 t), Papier und Pappe (— 180 t), Soda aller Art (— 65 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 269 t), Steinkohlenkoks (— 3491 t), Wein (— 113 t), Verbrauchszucker (— 129 t), sonstige Güter (— 184 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 100 t), Braunkohlenbriketts (— 397 t), Zement (— 2188 t), Chemikalien, Drogen (— 150 t), weiches Bau- und Nutzholz (— 103 t), Teer, Pech, Harz (— 139 t), Wein (— 317 t), sonstige Güter (— 632 t); zugenommen haben: Röhren von Ton und Zement (+ 1154 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 275 t), Steinkohlen (+ 919 t), Farben (+ 300 t).

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

15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	2954	40 192	43 146	499	26 862	27 361	70 507
1919	3161	22 863	26 024	200	30 395	30 595	56 619
Mithin 1920	{ mehr weniger		17 329	299	—	—	13 888
	207	—	—	—	3 533	3 234	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 65,8 % zu-, in der Abfuhr um 10,6 % ab-, im ganzen um 24,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohlen (+ 2452 t), Bau- und Nutzholz (hart), unbearbeitet (+ 325 t), (weich), unbearbeitet (+ 17 438 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1952 t), Steinkohlen (— 847 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 294 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 3230 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 294 t), eiserne Röhren und Säulen (— 16 t); zugenommen haben: gebrannte Steine und Ziegel (+ 306 t).

16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	4779	—	4779	—	107 012	107 012	111 791
1919	2904	—	2904	—	60 479	60 479	63 383
Mithin 1920	{ mehr weniger		1875	—	46 533	46 533	48 408
	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 64,5%, in der Abfuhr um 78,9%, im ganzen um 76,3 % zugenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Lein- und Ölsamen (+ 1875 t), abgefahren wurden mehr 46 818 t rohe Kalksteine, dagegen weniger 285 t Ölkuchen und Ölkuchenmehl.

Die Mehrzufuhr von Lein- und Ölsamen ist auf Mehrbezug aus dem Ausland, die Mehrabfuhr von roh. Kalksteinen auf Steigerung des Betriebes der Kalkwerke durch Erhöhung der Arbeiterzahl und auf Akkordarbeit zurückzuführen.

Die geringere Abfuhr bei Ölkuchen und Ölkuchenmehl beruht darauf, daß der Transport wieder mehr mit der Bahn ausgeführt wird.

17. Hafen zu Bingen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	108 299	15 819	124 118	3238	64 974	68 212	192 330
1919	102 843	13 378	116 221	5194	47 045	52 239	168 460
Mithin 1920	{ mehr weniger		7 897	—	17 929	15 973	23 870
	5 456	2 441	—	1956	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,8 %, in der Abfuhr um 30,5 %, im ganzen um 14,1 % zugenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr gegen 1919 bei Braunkohlen, rohe (+ 13761 t), Erde, Kies, Sand (+ 539 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 1084 t), Weizenmehl (+ 684 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1293 t) und Steinkohlen (+ 7047 t).

Infolge Ausbleibens der Saarkohlen und des Mangels an anderen Brennmaterialien wurden größere Mengen Braunkohlen als teilweiser Ersatz zugefahren. Das Mehr bei Erde, Kies und Sand ist in der gesteigerten Bautätigkeit im Hinterlande, bei Steinkohlen in besserer Belieferung durch die Kohlenverteilungsstelle, bei den übrigen Gattungen in erhöhter Einfuhr aus dem Ausland begründet, auch kamen größere Mengen wegen Überfüllung der benachbarten Häfen in Bingen zur Entladung, selbst für unbesetztes Gebiet.

Weniger zugefahren wurden: 11424 t Braunkohlenbriketts. Die Brikettierung ist durch Einrichtungen der Industrie in ihrer Feuerung als Unterwindfeuerung in vielen Fabriken überflüssig geworden; man verbrennt die Braunkohlen roh. 710 t Zement, 818 t Gerste, 992 t Bau- und Nutzholz, 462 t gebrannte Steine und Ziegel, beruht hauptsächlich auf Abwanderung des Transports auf die Bahn infolge des kleinen Wasserstandes und weil die Bahnfracht billiger ist; 3792 t Steinkohlenkoks, die Kokszufuhren haben fast ganz aufgehört, wegen Beschlagnahme durch die Entente an der Ruhr; 666 t Wein, die Einfuhr ist erschwert, die Zufuhren ließen nach, weil die Ausfuhr in das besetzte Gebiet auch Beschränkungen unterworfen ist; 522 t Verbrauchszucker, Übergang des Transports auf die Bahn, weil billiger.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Chemikalien um 426 t, hölzernen Eisenbahnschwellen um 2586 t, gebranntem Kalk um 17705 t und Bau-, Bruch- und Werksteinen um 2246 t.

Das Mehr bei Eisenbahnschwellen dürfte auf erhöhte Tätigkeit des Himmelsbach'schen Werkes, bei gebr. Kalk (richtig Kalksteinen) sowie Bau-, Bruch- und Werksteinen auf erhöhte Leistungsfähigkeit der Brüche und bei Chemikalien auf Zufälligkeit zurückzuführen sein.

Weniger abgefahren wurden: 325 t Kalisalze, 707 t Eisen und Stahl in Stäben, 452 t Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte, geringfügige Abweichungen, die zum Teil auf Übergang des Transports auf die Bahn zurückzuführen sind; 2223 t Bau- und Nutzholz, 1496 t Pflastersteine, Übergang des Transports auf die Bahn, da die Bahnfracht billiger; 2897 t Wein, desgl., auch infolge Maßnahmen des unbesetzten Gebietes (Erschwerungen in der Ausfuhr).

18. Hafen zu Oberlahnstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
	t	t	t	t	t	t	t
1920	73 107	73 241	146 348	103	173 661	173 764	320 112
1919	107 586	65 360	172 946	2798	162 921	165 719	338 665
Mithin 1920		7 881			10 740	8 045	
mehr	—	—	—	—	—	—	—
weniger	34 479	—	26 598	2695	—	—	18 553

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,4 % ab-, in der Abfuhr um 4,9 % zu-, im ganzen um 5,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben besonders abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 408 t), Braunkohlenbriketts (— 32 242 t), Schlacken zur Verhüttung (— 12 852 t), Glas und Glaswaren (— 58 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 426 t), Wein (— 70 t); zugenommen haben: rohe Braunkohle (+ 1741 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 8412 t), Steinkohlen (+ 9177 t), gebrauchte Umschließungen (+ 147 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 108 t), Ton, Lehm (+ 450 t), gebrannter Kalk (+ 22018 t), sonstige Güter (+ 842 t); abgenommen haben dagegen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 11886 t), Farberden, Graphit (— 173 t), Roggenmehl (— 31 t), Pflastersteine aller Art (— 821 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2540 t).

19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	176 747	24 650	201 397	1176	6 870	8 046	209 443
1919	188 649	25 805	214 454	2128	18 464	20 592	235 046
Mithin 1920	—	—	—	—	—	—	—
/ mehr	11 902	1 155	13 057	952	1 594	12 546	25 603
/ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,1 %, in der Abfuhr um 60,9 %, im ganzen um 10,9 % abgenommen.

Die Abnahme bei der Zufuhr erstreckt sich auf folgende Güterarten: Hafer (— 1124 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 5895 t), Braunkohlenbriketts (— 15170 t), Fische und Schältiere (— 247 t), Weizenmehl (— 745 t), andere Müllereierzeugnisse (— 725 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 758 t), Papier und Pappe (— 558 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 1744 t), Soda aller Art (— 611 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 559 t), Steinkohlen (— 38994 t), Steinkohlenbriketts (— 2787 t), Steinkohlenkoks (— 1489 t), Teer, Pech, Harz (— 293 t), Wein (— 1574 t), Verbrauchszucker (— 3752 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 604 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 776 t); zugenommen haben: rohe Braunkohle (+ 7379 t), Zement (+ 3620 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 8126 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (+ 1984 t), Weizen und Spelz (+ 4967 t), Roggen (+ 1075 t), Gerste (+ 300 t), Mais (+ 249 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 312 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 246 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 8118 t), Stückgüter (+ 8715 t), Heu und Stroh (+ 200 t), sonstige Güter (+ 1146 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Thomasmehl (— 2985 t), Ton, Lehm (— 2740 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 383 t), Weizenmehl (— 5469 t), Papier und Pappe (— 299 t), Wein (— 500 t), sonstige Güter (— 2598 t), Stückgüter (— 269 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 148 t); zugenommen haben dagegen: Eisen und Stahl in Stäben (+ 419 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 2788 t), Eisen und Stahlwaren (+ 119 t), Farben (+ 108 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 67 t).

Infolge der erheblich günstigeren Eisenbahnfrachten gegenüber den Schiffsfrachten trat eine Abwanderung von Gütern vom Wasserweg zum Eisenbahnweg ein.

20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	3253	118 441	121 694	3353	46 717	50 070	171 764
1919	4138	60 127	64 265	3242	11 917	15 159	79 424
Mithin 1920	—	58 314	57 429	111	34 800	34 911	92 340
/ mehr	—	—	—	—	—	—	—
/ weniger	885	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 89,4 %, in der Abfuhr um 230,3 %, im ganzen um 116,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Ton, Lehm usw. (+ 225 t), sonstige Erden, Traß (+ 519 t), gebrannter Kalk (+ 57 570 t); abgenommen haben: Steinkohlen (— 885 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 3928 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2087 t), Pflastersteine aller Art (+ 17 848 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 11 048 t); abgenommen: Nichts.

21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1920	3 807	4 210	8 017	160	1 164	1 324	9 341
1919	10 166	8 460	18 626	399	762	1 161	19 787
Mithin 1920	{ mehr weniger		—	—	402	163	—
	6 359	4 250	10 609	239	—	—	10 446

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 57,0 % ab-, in der Abfuhr um 14,0 % zu-, im ganzen um 52,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Bier (— 154 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 301 t), Braunkohlenbriketts (— 917 t), Chemikalien, Drogen (— 147 t), Ton, Lehm (— 236 t), Fische, Schaltiere (— 676 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 86 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 188 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (— 3 884 t), andere Müllereierzeugnisse (— 155 t), Küchengewächse, Gemüse (— 137 t), Papier und Pappe (— 231 t), Pflastersteine aller Art (— 1 564 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 210 t), Steinkohlen (— 1 422 t), Steinkohlenkoks (— 675 t), Wein (— 920 t), Verbrauchszucker (— 598 t); zugenommen haben: Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 61 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 275 t), Farberden, Graphit (+ 297 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 912 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 63 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 75 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 173 t), Farben (+ 72 t), sonstige Güter (+ 78 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien, Drogen (+ 70 t), Fische und Schaltiere (+ 112 t), Papier und Pappe (+ 27 t), Stückgüter (+ 92 t); abgenommen haben: Eisen und Stahl in Stäben (— 68 t), sonstige Güter (— 32 t), Wein (— 30 t).

Die Verkehrsabnahme ist besonders auf die schlechte Geschäftslage sowie den niedrigen Wasserstand des Rheins in der letzten Hälfte des Berichtsjahres zurückzuführen.

22. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1920	10 605	350	10 955	1 484 619	45 085	1 529 704	1 540 659
1919	33 532	2 764	36 296	1 132 150	51 566	1 183 716	1 220 012
Mithin 1920	{ mehr weniger		—	352 469	—	345 988	320 647
	22 927	2 414	25 341	—	6 481	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 69,8 % ab-, in der Abfuhr um 29,2 % zu-, im ganzen um 26,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 300 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 6 595 t), sonstige Erden, Traß (— 614 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 600 t), Steinkohlen (— 17 944 t); zugenommen haben: Chemikalien, Drogen (+ 265 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 37 t), Gerste (+ 200 t), Grubenholz (+ 150 t), Steinkohlenkoks (+ 60 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohlen (+ 17 804 t), Braunkohlenbriketts (+ 328 486 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 200 t); abgenommen haben: Hölzerne Eisenbahnschwellen (— 502 t).

Durch stärkeren Versand von Braunkohlenbriketts nach Süddeutschland und Elsaß-Lothringen wurden die Krananlagen vollständig in Anspruch genommen, sodaß Aufträge für die Umladung anderer Güter zurückgestellt werden mußten. Hierdurch ist die starke Abnahme in der Zufuhr und die Steigerung bei der Abfuhr zu erklären.

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

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		
1920	534 598	59 220	593 818	459 133	185 835	644 968	1 238 786
1919	600 865	124 203	725 068	123 826	113 885	237 711	962 779
Mithin 1920							
/ mehr	—	—	—	335 307	71 950	407 257	276 007
/ weniger	66 267	64 983	131 250	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,1 % ab-, in der Abfuhr um 171,3 % zu-, im ganzen um 28,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Rohe Baumwolle und Abfälle (— 765 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 535 t), Braunkohlenbriketts (— 1775 t), Zement (— 6723 t), Chemikalien, Drogen (— 736 t), Roheisen aller Art (— 999 t), Luppen von Schweißisen (— 7129 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 3110 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 223 t), Eisenbahnschienen (— 382 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 172 t), Eisen- und Stahlwaren (— 2795 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 810 t), Ton, Lehm (— 2047 t), Kupfererze, Kupferstein (— 1178 t), Schlacken zur Verhüttung (— 937 t), Farbhölzer (— 243 t), Fische und Schaltiere (— 1562 t), Fleisch und Speck (— 8019 t), Garne und Twiste (— 239 t), Hafer (— 31 536 t), Malz (— 2882 t), Rundholz zu Zellstoff (— 750 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 6942 t), hartes Bau- und Nutzholz (— 2159 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 22 892 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 186 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 10 661 t), Kartoffeln (— 59 561 t), Lumpen (— 263 t), Weizenmehl (— 9014 t), Roggenmehl (— 238 t), Kleie (— 672 t), andere Müllereierzeugnisse (— 3287 t), Küchengewächse, Gemüse (— 3462 t), Pflanzen (— 333 t), Öle, Fette, Tran, Talg (— 3579 t), Papier und Pappe (— 3196 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 1716 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 659 t), Rübensirup, Melasse (— 1209 t), Pflastersteine aller Art (— 2028 t), Steinkohlenkoks (— 7209 t), Wein (— 5405 t), roher Zucker (— 17 498 t), Verbrauchszucker (— 2539 t), Stückgüter (— 1091 t), gebrauchte Umschließungen (— 304 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 837 t), Heu und Stroh (— 27 021 t), sonstige Güter (— 51 292 t); zugenommen haben: Bier (+ 297 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 356 t), rohe Braunkohlen (+ 1530 t), phosphorsaurer Kalk (+ 8827 t), Eisen- und Stahldraht (+ 3110 t), unedle Metalle (+ 6250 t), Schwefelkies (+ 8334 t), Weizen und Spelz (+ 36045 t), Roggen (+ 30320 t), Gerste (+ 8561 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 6139 t), Mais (+ 11122 t), Lein- und Ölsamen (+ 1459 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 1386 t), Jute (+ 1138 t), Knochen (+ 1107 t), Obst und Beeren (+ 951 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 618 t), Salz (+ 965 t), Soda aller Art (+ 1469 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 5843 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1444 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 420 t), Steinkohlen (+ 48041 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 2534 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 998 t), Farben (+ 216 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohlen (+ 349 180 t), Zement (+ 1505 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 322 t), Eisenbahnschienen (+ 117 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-

teile (+ 9760 t), Eisen- und Stahldraht (+ 11163 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 6342 t), Farberden, Graphit (+ 636 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 451 t), Glas, Glaswaren (+ 382 t), Häute, Felle, Leder (+ 689 t), hartes Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 678 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 348 t), Obst, Beeren (+ 368 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 919 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 126 t), Papier und Pappe (+ 5728 t), Salz (+ 247 t), Schiefer und Schieferwaren (+ 434 t), Pflastersteine aller Art (+ 1107 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 21533 t), Steinkohlen (+ 472 t), Steinkohlenkoks (+ 544 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 2386 t), Wein (+ 1062 t), Zink, Zinkbrocken (+ 1723 t), Stückgüter (+ 436 t), gebrauchte Umschließungen (+ 822 t), Farben (+ 1850 t), gehobelte Hölzer (+ 544 t), Heu und Stroh (+ 172 t), sonstige Güter (+ 7425 t); abgenommen haben dagegen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1860 t), Braunkohlenbriketts (— 278 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 2192 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 8108 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1032 t), Schwefelkies (— 560 t), Hafer (— 449 t), Mais (— 310 t), Rundholz zu Zellstoff (— 2815 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 1430 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1966 t), Roggenmehl (— 258 t), Soda aller Art (— 488 t), Alabaster, Marmor (— 734 t), Teer, Pech, Harz (— 1200 t).

24. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	176 842	18 290	195 132	1934	64 210	66 144	261 276
1919	25 152	18 217	43 369	886	41 943	42 829	86 198
Mithin 1920	151 690	73	151 763	1048	22 267	23 315	175 078
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 349,9 %, in der Abfuhr um 54,4 %, im ganzen um 203,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 2430 t), Zement (+ 778 t), Chemikalien und Drogen (+ 2349 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 100 t), Schwefelkies (+ 67721 t), Fische und Schaltiere (+ 15 t), gebrannter Kalk (+ 239 t), Schwefelsäure (+ 1716 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 3823 t), Steinkohlen (+ 74746 t), gebrauchte Umschließungen (+ 12 t), sonstige Güter (+ 50 t); abgenommen haben: weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 186 t) und gespalten (— 98 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 13 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1893 t), Farben (— 26 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 1278 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1024 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 1897 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 11109 t), Steinkohlenteeröle (+ 40 t), Schwefelsäure (+ 6336 t), Farben (+ 1582 t); abgenommen haben: Bitter- und Glaubersalz (— 51 t).

25. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	146 010	4 557	150 567	29 648	7 465	37 113	187 680
1919	156 943	10 400	167 343	13 312	23 753	37 065	204 408
Mithin 1920	—	—	—	16 336	—	48	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	10 933	5 843	16 776	16 288	—	16 728

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10 % ab-, in der Abfuhr um 0,1 % zu-, im ganzen um 8,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Rohe Braunkohlen (— 3013 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 76 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 15 679 t), Weizen und Spelz (— 1794 t), Gerste (— 1795 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 367 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1295 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 73 t); Rübensirup, Melasse (— 204 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1798 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 364 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 222 t), Steinkohlenkoks (— 4812 t), gebrauchte Umschließungen (— 171 t), gehobelte Hölzer, Möbel (— 90 t), sonstige Güter (— 452 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 1433 t), Chemikalien, Drogen (+ 238 t), Mais (+ 4135 t), Lein- und Ölsamen (+ 1942 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 209 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 302 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1126 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 756 t), Soda aller Art (+ 4473 t), Steinkohlen (+ 1020 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 871 t), rohe Braunkohle (+ 7748 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (+ 14319 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 1072 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 450 t), Chemikalien, Drogen (— 2268 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1410 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 184 t), eiserne Röhren und Säulen (— 453 t), Ton, Lehm (— 377 t), Rundholz zu Zellstoff (— 9497 t), Soda aller Art (— 691 t), Zink, Zinkbrocken (— 104 t), sonstige Güter (— 8237 t).

26. Hafen zu Neuß.

J a h r	Z u f u h r			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 s a m m e n t	z u B e r g t	z u T a l t		
1920	121 739	51 296	173 035	506 204	26 135	532 339	705 374
1919	145 645	68 834	214 479	276 333	19 584	295 917	510 396
Mithin 1920				229 871	6 551	236 422	194 978
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	23 906	17 538	41 444	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,3 % ab-, in der Abfuhr um 79,9 % zu-, im ganzen um 38,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Rohe Baumwolle und Abfälle (— 160 t), Zement (— 261 t), Chemikalien und Drogen (— 303 t), Roheisen aller Art (— 102 t), Eisen- und Stahlbruch (— 2823 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1119 t), Eisen- und Stahlwaren (— 750 t), Ton, Lehm (— 300 t), Fleisch und Speck (— 1229 t), Hafer (— 188 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 510 t), Häute, Felle, Leder (— 137 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 6755 t), gespalten (— 3941 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 917 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 3099 t), Kartoffeln (— 1056 t), Lumpen (— 935 t), Weizenmehl (— 3895 t), Roggenmehl (— 142 t), andere Müllereierzeugnisse (— 574 t), Küchengewächse, Gemüse (— 1329 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 21 129 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 3756 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 299 t), Bitter- und Glaubersalz (— 1049 t), Stärke, Traubenzucker (— 1524 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1253 t), Pflastersteine aller Art (— 4189 t), Steinkohlen (— 37 199 t), Steinkohlenkoks (— 4376 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 1196 t), Verbrauchszucker (— 687 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 888 t), Heu und Stroh (— 1096 t), sonstige Güter (— 1553 t); zugenommen haben: Flachs, Hanf, Hede, Werg (+ 2129 t), Weizen und Spelz (+ 20 832 t), Roggen (+ 17 564 t), Gerste (+ 3833 t), Mais (+ 7873 t), Lein- und Ölsamen (+ 5845 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 5812 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1643 t), Wein- geist, Branntwein, Essig (+ 3070 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 478 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohle (+ 197 897 t), Braunkohlenbriketts (+ 83 831 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 2298 t), Fische und Schalthiere (+ 100 t), Hirse, Buch-

weizen, Hülsenfrüchte (+ 219 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 197 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 637 t), Steinkohlenbriketts (+ 450 t), Verbrauchszucker (+ 491 t), sonstige Güter (+ 345 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahlbruch (+ 2267 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 315 t), Eisen- und Stahlwaren (— 361 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 169 t), Rundholz zu Zellstoff (— 507 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 6875 t), weiches (— 300 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 200 t), Papier und Pappe (— 154 t), Steinkohlen (— 15300 t), Steinkohlenkoks (— 23031 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 668 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist hauptsächlich auf die schlechte Wirtschaftslage, infolge welcher der Verkehr mit den holländischen und belgischen Häfen fast ganz stockte, zurückzuführen. Die Zunahme in der Abfuhr erstreckte sich auf den Transport von Braunkohlen nach Süddeutschland und den Umschlag von Briketts, welche für die Entente bestimmt waren.

27. Hafen zu Düsseldorf (einschließlich Düsseldorf-Heerd).¹⁾

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		
1920	315 279	136 899	452 178	114 607	49 200	163 807	615 985
1919	205 889	146 997	352 886	127 297	55 665	182 962	535 848
Mithin 1920	f mehr	109 390	99 292	—	—	—	80 137
	weniger	—	10 098	12 690	6 465	19 155	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,1 % zu-, in der Abfuhr um 10,5 % ab-, im ganzen um 15,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben folgende Güter zugenommen: Rohe Baumwolle und Abfälle (+ 248 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 516 t), rohe Braunkohlen (+ 363 t), Braunkohlenbriketts (+ 1785 t), Zement (+ 858 t), phosphorsaurer Kalk (+ 350 t), Luppen von Schweißisen (+ 4250 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 1634 t), unedle Metalle, Waren daraus (+ 786 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 350 t), Ton, Lehm (+ 3509 t), sonstige Erden, Traß (+ 509 t), Zinkerze (+ 758 t), andere Erze (+ 738 t), Weizen und Spelz (+ 18693 t), Roggen (+ 28680 t), Hafer (+ 299 t), Gerste (+ 3443 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 2317 t), Mais (+ 5495 t), Lein- und Ölsamen (+ 672 t), Glas- und Glaswaren (+ 587 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 69566 t), hartes (+ 508 t), Obst und Beeren (+ 229 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 5491 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 2713 t), Erdöl, andere Mineralöle (+ 4725 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 3091 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 2494 t), Stärke, Traubenzucker (+ 48 26t), Steinkohlen (+ 40069 t), Teer, Pech, Harz (+ 2104 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 1857 t); abgenommen haben: Chemikalien, Drogen (— 443 t), Roheisen aller Art (— 1442 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 1070 t), eiserne Röhren und Säulen (— 958 t), Eisen- und Stahlwaren (— 503 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 32766 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 29731 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1246 t), Kartoffeln (— 3221 t), Lumpen (— 418 t), Weizenmehl (— 5108 t), Roggenmehl (— 349 t), andere Müllereierzeugnisse (— 2935 t), Küchengewächse, Gemüse (— 3296 t), Papier und Pappe (— 2109 t), Rüben, Futter- und Zuckerrüben (— 638 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1816 t), Soda aller Art (— 1991 t), Pflastersteine aller Art (— 3044 t), Bau-, Bruch-, Werksteine (— 6630 t), Steinkohlenkoks (— 11051 t), Wein (— 709 t), Stückgüter (— 376 t), Heu- und Stroh (— 702 t), sonstige Güter (— 2504 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien, Drogen (— 129 t), andere künstliche Düngemittel (— 635 t), Roheisen aller Art (— 611 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 5912 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 5118 t), Eisen- und Stahldraht (— 734 t), Gerste (— 3000 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 2606 t), weiches (— 1481 t), weiches, gespaltenes (— 18329 t), Lumpen (— 256 t), Papier und Pappe (— 144 t), Steinkohlen (— 18296 t), Steinkohlenkoks (— 4666 t), Verbrauchszucker (— 309 t), sonstige Güter (— 372 t); zugenommen haben: rohe Braunkohlen (+ 30982 t), Kalisalze zum Düngen (+ 462 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 869 t), Zinkerze (+ 1145 t), Glas, Glaswaren (+ 5784 t), gebrauchte Umschließungen (+ 274 t).

Der ungünstige Wasserstand während des Berichtsjahres und eine Reihe von Streiks, sowohl der städtischen Hafenarbeiter als auch der Arbeiter des Transportgewerbes, haben neben dem Streik der holländischen Hafenarbeiter und der des Ruhrgebiets bewirkt, daß der Gesamtverkehr nur eine geringe Zunahme zu verzeichnen hatte.

28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1920	161 436	32 010	193 446	7060	11 017	18 077	211 523
1919	174 356	54 231	228 587	4825	33 507	38 332	266 919
Mithin 1920	{ mehr { weniger		—	2235	—	—	—
	12 920	22 221	35 141	—	22 490	20 255	55 396

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,4 %, in der Abfuhr um 52,8 %, im ganzen um 20,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 374 t), Braunkohlenbriketts (— 3896 t), Eisen- und Stahlwaren (— 386 t), Ton, Lehm usw. (— 1913 t), sonstige Erden, Traß (— 2084 t), andere Erze (— 920 t), Fische und Schalthiere (— 327 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 1583 t), Hafer (— 4407 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 1809 t), weiches, gespalten (— 11128 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 655 t), Kartoffeln (— 8519 t), Weizenmehl (— 5740 t), andere Müllereierzeugnisse (— 870 t), Obst und Beeren (— 240 t), Papier und Pappe (— 810 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 391 t), Soda aller Art (— 1103 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 451 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1768 t), Steinkohlen (— 51982 t), Steinkohlenkoks (— 7299 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 523 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 474 t), Wein (— 1390 t), Verbrauchszucker (— 1228 t), sonstige Güter (— 458 t); zugenommen haben: Zement (+ 1916 t), phosphorsaurer Kalk (+ 4424 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1558 t), Roggen (+ 21982 t), Weizen und Spelz (+ 26397 t), Gerste (+ 5629 t), Mais (+ 9716 t), Lein- und Ölsamen (+ 5254 t), Schwefelsäure (+ 493 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1086 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 1272 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (— 101 t), Erde, Kies, Sand Mergel (— 552 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (— 242 t), Fische und Schalthiere (— 144 t), Roggen (— 320 t), Gerste (— 323 t), Lein- und Ölsamen (— 244 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 3972 t), gespalten (— 21329 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 200 t), Papier und Pappe (— 100 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 454 t), sonstige Güter (— 218 t); zugenommen haben: rohe Braunkohle (+ 4488 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 330 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 285 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 349 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1337 t), Schwefelsäure (+ 249 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 717 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 155 t).

29. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1920	93 024	3672	96 696	8 203	2711	10 914	107 610
1919	80 173	5609	85 782	13 015	4435	17 450	103 232
Mithin 1920	mehr weniger	12 851 —	10 914 —	— 4 812	— 1724	— 6 536	4 378 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,7 % zu-, in der Abfuhr um 37,5 % ab-, im ganzen um 4,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 106 t), Weizen und Spelz (+ 600 t), Gerste (+ 10 108 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 3035 t), Mais (+ 2397 t), Lein- und Ölsamen (+ 7999 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 535 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 775 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 647 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 355 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 302 t), Teer, Pech, Harz (+ 799 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 883 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 252 t), andere Erze (— 149 t), Fische und Schattiere (— 1003 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 1715 t), andere Müllereierzeugnisse (— 572 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1767 t), Schwefelsäure (— 375 t), Zucker, roh (— 8423 t), Verbrauchszucker (— 1219 t), sonstige Güter (— 431 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 425 t), Fische und Schattiere (— 353 t), Gerste (— 115 t), andere Sämereien (— 313 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 226 t), Rübensirup, Melasse (— 328 t), Verbrauchszucker (— 6154 t), gebrauchte Umschließungen (— 249 t); zugenommen haben: Mais (+ 1268 t), Papier und Pappe (+ 71 t), Teer, Pech, Harz (+ 133 t), Farben (+ 291 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
	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		
1920	165 722	195 135	360 857	15 426	50 944	66 370	427 227
1919	29 940	226 451	256 391	10 366	36 837	47 203	303 594
Mithin 1920	mehr weniger	135 782 —	104 466 —	5 060 —	14 107 —	19 167 —	123 633 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 40,7 %, in der Abfuhr um 40,6 %, im ganzen um 40,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Roheisen aller Art (+ 3729 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 100 185 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 961 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 3125 t), gebrannter Kalk (+ 31 004 t), Steinkohlenskoks (+ 479 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahlbruch (— 600 t), Kupfererze, Kupferstein (— 2559 t), Manganerze, Braunstein (— 26 167 t), Steinkohlen (— 5684 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 425 t), Luppen von Schweißisen (+ 2645 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 16 109 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 451 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 913 t), Eisen- und Stahldraht (+ 4052 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 915 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (— 2022 t), Eisenbahnschienen (— 2957 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1121 t), Lumpen (— 243 t).

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1920	1 378 859	392 491	1 771 350	5 178 702	3 963 411	9 142 113	10 913 463
1919	724 363	700 651	1 425 014	3 828 373	1 220 864	5 049 237	6 474 251
Mithin 1920	654 496	—	346 336	1 350 329	2 742 547	4 092 876	4 439 212
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	308 160	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,3 %, in der Abfuhr um 81,1 %, im ganzen um 68,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 913 t), Zement (+ 578 t), Thomasmehl (+ 2248 t), Kalisalze zum Düngen (+ 75779 t), phosphorsaurer Kalk (+ 12694 t), Roheisen aller Art (+ 1334 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 20627 t), unedle Metalle, Waren daraus (+ 8348 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 344050 t), sonstige Erden, Traß (+ 4836 t), Zinkerze (+ 2785 t), Manganerze, Braunstein (+ 5770 t), Schwefelkies (+ 48279 t), andere Erze (+ 1972 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 181064 t), Fische und Schaltiere (+ 6377 t), Weizen und Spelz (+ 31311 t), Roggen (+ 25210 t), Gerste (+ 12521 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 4696 t), Mais (+ 39562 t), Malz (+ 694 t), Lein- und Ölsamen (+ 1855 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 1388 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 7334 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 16531 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 2235 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 4092 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 3306 t), Stärke, Traubenzucker (+ 4475 t), Teer, Pech, Harz (+ 903 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 22910 t); abgenommen haben dagegen: Abfälle von Horn, Häuten (— 100 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 7727 t), Braunkohlenbriketts (— 5197 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1960 t), Eisen- und Stahlwaren (— 1002 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 249781 t), Ton, Lehm (— 12959 t), Kupfererze, Kupferstein (— 56297 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 15661 t), Grubenholz (— 4439 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 6839 t), gespalten (— 979 t), weiches (— 46130 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 14527 t), Kartoffeln (— 24441 t), Lumpen (— 1333 t), Weizenmehl (— 6896 t), Roggenmehl (— 2266 t), andere Müllereierzeugnisse (— 20332 t), Küchengewächse, Gemüse (— 4951 t), Papier und Pappe (— 3172 t), gebrannte Ziegel und Steine (— 1825 t), Pflastersteine aller Art (— 3200 t), Steinkohlen (— 33006 t), Steinkohlenkoks (— 3351 t), Zucker, roh (— 18606 t), sonstige Güter (— 6201 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 730 t), rohe Braunkohle (+ 42696 t), Thomasmehl (+ 722 t), Kalisalze zum Düngen (+ 202688 t), andere künstliche Düngemittel (+ 2664 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 38968 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 25598 t), Eisen- und Stahldraht (+ 1366 t), unedle Metalle, Waren daraus (+ 2498 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 11112 t), Zinkerze (+ 5026 t), Schwefelkies (+ 12427 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 2749 t), Mais (+ 7222 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 4287 t), hartes Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 4577 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 794 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1639 t), Schwefelsäure (+ 574 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 2751 t), Pflastersteine aller Art (+ 8876 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 24043 t), Steinkohlen (+ 3697059 t), Steinkohlenbriketts (+ 34698 t), Steinkohlenkoks (+ 98813 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 19630 t); abgenommen haben hauptsächlich: Lohe, Borke, Gerbstoffe (— 2581 t), Zement (— 2921 t), Roheisen aller Art (— 7970 t), Luppen von Schweißisen (— 8326 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 10054 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 24385 t), Kupfererze, Kupferstein (— 4776 t), Farbhölzer, Farbhölzauszüge (— 1467 t), Roggen (— 6133 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 17824 t),

weiches, gespalten (— 28941 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 13298 t), Weizenmehl (— 1014 t), Papier und Pappe (— 1263 t), Zucker, roh (— 15798 t), sonstige Güter (— 2424 t).

Die Zunahme der Kohlenabfuhr zu Tal gegenüber dem Vorjahre ist hauptsächlich auf die Lieferung der Wiedergutmachungskohle zurückzuführen. Nach Aufhebung der Ostseeblockade war es wieder möglich, größere Mengen Erz über Rotterdam und auf dem Kanalwege anzuführen. Die Besserung im Getreideverkehr ist durch vermehrte Überseekünfte eingetreten. Der Holzverkehr ging wegen der noch immer schlechten Lage im Baugewerbe weiter zurück. Durch die Wiederaufnahme des Handels mit Überseeländern wurde auch Kali in sehr großen Mengen ausgeführt.

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

- die Kohlenanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug im Jahr 1920 8310430 t, gegen 4366443 t im Jahr 1919, also 1920 mehr 3943987 t;
- die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1920 126980 t, gegen 167364 t im Jahr 1919, sonach 1920 weniger 40384 t;
- die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1920 t	1919 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich	48 117	62 696
Cöln bis Coblenz ausschließlich	93 158	11 487
Coblenz	4 360	5 087
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	28 691	25 951
den Mainhäfen	379 126	315 378
Mainz bis Mannheim ausschließlich	529 032	525 200
Mannheim und oberhalb	3 947 264	2 653 321
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	2 727	41 111
Rhein-Herne-Kanal	23 838	17 303
Frankreich	—	2 724
Holland	1 772 871	676 679
Belgien	1 381 019	—
Zusammen	8 210 203 ^{*)}	4 336 937 ^{*)}
also 1920 mehr	3 873 266	—

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

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1920	1620	9683	11 303	413 775	130 382	544 157	555 460
1919	1850	6399	8 249	528 281	85 550	613 831	622 080
Mithin 1920	{ mehr weniger	3284	3 054	—	44 832	—	—
	230	—	—	114 506	—	69 674	66 620

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 37,0 % zu-, in der Abfuhr um 11,3 % ab-, im ganzen um 10,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Roggen (+ 1000 t), Gerste (+ 320 t), Mais (+ 300 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 3284 t); abgenommen haben: eiserne Röhren und Säulen (— 70 t),

^{*)} Außerdem 142 311 t Bootekohlen. ^{*)} Außerdem 193 537 t Bootekohlen.

Eisen- und Stahldraht (— 20 t), Eisenbahnschienen (— 10 t), Grubenholz (— 1569 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 181 t).

Bei der Abfuhr haben folgende Güter abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 375 t), Schlacken zur Verhüttung (— 20338 t), Steinkohlen (— 59188 t), Steinkohlenkoks (— 38 t), Steinkohlenteeröle (— 276 t); zugenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 10541 t).

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

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1920	597 554	377 954	975 508	353 888	89 776	443 664	1 419 172
1919	30 738	295 856	326 594	158 797	48 981	207 778	534 372
Mithin 1920	566 816	82 098	648 914	195 091	40 795	235 886	884 800
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 198,7 %, in der Abfuhr um 113,5 %, im ganzen um 165,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Zement (+ 513 t), Chemikalien und Drogen (+ 787 t), Roheisen aller Art (+ 1394 t), Luppen von Schweißisen (+ 424 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 635 503 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 409 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 16 118 t), andere Erze (+ 4869 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 215 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 390 t), Steinkohlen (+ 25434 t), sonstige Güter (+ 289 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahlbruch (— 3483 t), Ton, Lehm (— 4550 t), Manganerze, Braunstein (— 3014 t), Schwefelkies (— 4423 t), Schlacken zur Verhüttung (— 7229 t), Grubenholz (— 2998 t), gebrannter Kalk (— 12347 t), Pflastersteine aller Art (— 1004 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Thomasmehl (+ 498 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 51 520 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1413 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 156 t), Steinkohlen (+ 223 948 t); abgenommen haben: andere künstliche Düngemittel (— 1120 t), Roheisen aller Art (— 24 013 t), Luppen von Schweißisen (— 300 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 543 t), Eisenbahnschienen (— 3768 t), eiserne Eisenbahnschwellen (— 326 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 384 t), eiserne Röhren und Säulen (— 137 t), Eisen- und Stahldraht (— 372 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 8290 t), andere Erze (— 1161 t), Steinkohlenkoks (— 1211 t).

Die starke Steigerung der Wasserfrachten gegenüber den Bahnfrachten hat naturgemäß eine Menge von Gütern vom Wasserwege auf den Bahnweg verdrängt und dazu beigetragen, den Wassertransport hinter der eigentlich zu erwartenden Höhe zurückzulassen.

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

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	Zusammen	
1920	160 163	266 476	426 639	244 792	165 518	410 310	836 949
1919	503	109 864	110 367	266 742	64 266	331 008	441 375
Mithin 1920	159 660	156 612	316 272	—	101 252	79 302	395 574
{ mehr	—	—	—	21 950	—	—	—
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 286,6 %, in der Abfuhr um 24,0 %, im ganzen um 89,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Roheisen aller Art (+ 1641 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 1157 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 215 119 t), Manganerze, Braunstein (+ 25 671 t), gebrannter Kalk (+ 63 521 t), Schwefelsäure (+ 6813 t), Pflastersteine aller Art (+ 1483 t), Steinkohlen (+ 9112 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 331 t), gehobelte Hölzer, Möbel (+ 90 t); abgenommen haben: eiserne Achsen und Bandagen (— 148 t), Schlacken zur Verhüttung (— 7215 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 1001 t), gespalten (— 330 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Roheisen aller Art (+ 2778 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 3290 t), Eisenbahnschienen (+ 12 438 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 1474 t), Eisen- und Stahldraht (+ 4134 t), Steinkohlen (+ 58 581 t), Steinkohlenkoks (+ 9464 t); abgenommen haben: Luppen von Schweißisen (— 7984 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 2663 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 1841 t), Eisen- und Stahlwaren (— 114 t), Pflastersteine aller Art (— 146 t).

Die vermehrte Abfuhr wurde durch Kohlenlieferungen an die Entente hervorgerufen.

35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	10 261	253	10 514	63 924	2778	66 702	77 216
1919	360	93	453	46 484	923	47 407	47 860
Mithin 1920	9 901	160	10 061	17 440	1855	19 295	29 356
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2221,0 %, in der Abfuhr um 40,7 %, im ganzen um 61,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 539 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1709 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1300 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 596 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 200 t), Soda aller Art (+ 135 t), Steinkohlen (+ 5581 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 99 t); abgenommen haben: Platten und Bleche aus Eisen (— 13 t), Dampfkessel Maschinen, Maschinenteile (— 37 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 107 t), Steinkohlen (+ 22 583 t), gehobelte Hölzer (+ 641 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 3371 t), Fische und Schaltiere (— 194 t), Steinkohlenkoks (— 505 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 22 t).

36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1920	—	132 926	132 926	867	—	867	133 793
1919	—	103 886	103 886	2236	—	2236	106 122
Mithin 1920	—	29 040	29 040	—	—	—	27 671
	{ mehr	—	—	1369	—	1369	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,0 % zu-, in der Abfuhr um 61,2 % ab-, im ganzen um 26,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohle (+ 974 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 480 t), gebrannter Kalk (+ 20 311 t), Steinkohlen (+ 11 049 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 527 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 525 t), Zement (— 200 t), andere künstliche Düngemittel (— 1065 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 2511 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Soda aller Art (— 1369 t); zugenommen: nichts.

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		
1920	66 436	88 601	155 037	656	17 890	18 546	173 583
1919	67 921	106 318	174 239	5411	2 625	8 036	182 275
Mithin 1920							
{ mehr	—	—	—	—	15 265	10 510	—
{ weniger	1 485	17 717	19 202	4755	—	—	8 692

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,0 % ab-, in der Abfuhr um 130,8 % zu-, im ganzen um 4,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 151 t), Zement (— 300 t), Chemikalien, Drogen (— 84 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 137 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 42 503 t), andere Müllereierzeugnisse (— 2003 t), Papier und Pappe (— 150 t), Pflastersteine aller Art (— 320 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1397 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 437 t), Verbrauchszucker (— 193 t); zugenommen haben: Roheisen aller Art (+ 101 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 118 t), Farberden, Graphit (+ 162 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 188 t), Weizen und Spelz (+ 1853 t), Gerste (+ 499 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 301 t), Mais (+ 2842 t), Lein- und Ölsamen (+ 4636 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 1199 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 276 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 5500 t), Weizenmehl (+ 1373 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 2598 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 2848 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 520 t), Steinkohlen (+ 5110 t), Farben (+ 370 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahlwaren (+ 211 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 14280 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 623 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 1288 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 155 t), Schwefelsäure (+ 171 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 5143 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 540 t), Steinkohlenkoks (— 256 t).

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 Kruppischen 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	Zufuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1920	756	326	1082
1919	3240	3971	7211
Mithin 1920			
{ mehr	—	—	—
{ weniger	2484	3645	6129

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 76,7 %, die Zufuhr zu Tal um 91,8 % und die Gesamtzufuhr um 85 % abgenommen, gegen 3240 %, 2106,1 % und 3906,1 % Zunahme im Vorjahr.

39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1920	1466	868	2334
1919	2970	1229	4199
Mithin 1920	mehr weniger	— 361	— 1865

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 50,8 %, die Zufuhr zu Tal um 29,4 % und die Gesamtzufuhr um 44,5 % abgenommen, gegen 52,5 % Ab-, 8,1 % Zu- und 43,8 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1920	1362	—	1362
1919	—	—	—
Mithin 1920	mehr weniger	— —	1362 —

Die Zufuhr hat demnach um 100 % zugenommen.

41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1920	43 145	6808	49 953
1919	32 934	8854	41 788
Mithin 1920	mehr weniger	— 2046	8 165 —

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 31 % zu-, die Zufuhr zu Tal um 23,1 % ab- und die Gesamtzufuhr um 19,5 % zugenommen, gegen 37,1 %, 274,5 % und 58,5 % Zunahme im Vorjahr.

42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1920	365 072	—	365 072
1919	374 738	—	374 738
Mithin 1920	mehr weniger	— 9 666	— 9 666

Die Zufuhr hat demnach um 2,6 % abgenommen, gegen 29,3 % Abnahme im Vorjahr.

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

(Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze).

1. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen.

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

im Berichtsjahr	13 261 183 t ¹⁾
„ Vorjahr	6 222 910 t

sonach im Jahr 1920 mehr 7 038 273 t oder 113,1 %.

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

43. Hafen zu Nijmegen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	62 742	694	63 436
1919	17 635	57	17 692
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 637 —	{ 45 744 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 256 % zu-, in der Abfuhr um — % zu-, im ganzen um 258 % zugenommen.

44. Hafen zu Tiel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	5511	43	5554
1919	1950	—	1950
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 48 —	{ 3604 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 183 %, im ganzen um 185 % zugenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	1706	—	1706
1919	—	—	—
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — —	{ 1706 —

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

¹⁾ Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstraße nach dem Rhein oder dem Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 38008 Tonnen.

46. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1920	7 498	1401	8 899
1919	2 509	—	2 509
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 4 989 —	{ 1401 —
			6 390

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 191 %, im ganzen um 252 % zugenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1920	185 410	795	186 205
1919	160 255	—	160 255
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 25 155 —	{ 795 —
			25 950

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

48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1920	8 399	1695	10 094
1919	7 974	985	8 959
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 425 —	{ 710 —
			1 135

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,3 %, in der Abfuhr um 72 %, im ganzen um 12,8 % zugenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1920	2222	—	2222
1919	1236	—	1236
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 986 —	{ — —
			986

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 82 %, im ganzen um 82 % zugenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1920	753	—	753
1919	1133	—	1133
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — —	{ — 380

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34 %, im ganzen um 34 % abgenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1920	80	—	80
1919	521	—	521
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — —	{ — 441

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 85 %, im ganzen um 85 % abgenommen.

52. Hafen zu Vianen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1920	1008	—	1008
1919	—	—	—
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — —	{ 1008 —

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

53. Hafen zu Vreeswijk.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1920	122 785	—	122 785
1919	109 201	—	109 201
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — —	{ 13 584 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,5 %, im ganzen um 12,5 % zugenommen.

54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	3 024 944	3 476 325	6 501 269
1919	1 469 474	2 056 964	3 526 438
Mithin 1920	{ mehr weniger	1 555 470	1 419 361
			2 974 831

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 106 %, in der Abfuhr um 69 %, im ganzen um 84 % zugenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	400 469	197 027	597 496
1919	370 870	77 929	448 799
Mithin 1920	{ mehr weniger	29 589	119 098
			148 697

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80 %, in der Abfuhr um 152 %, im ganzen um 33 % zugenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	1 303 717	380 027	1 683 744
1919	730 535	23 853	754 388
Mithin 1920	{ mehr weniger	573 182	356 174
			929 356

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 78 %, in der Abfuhr um 1500 %, im ganzen um 123 % zugenommen.

57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	2 189 602	1 886 330	4 075 932
1919	172 276	1 017 553	1 189 829
Mithin 1920	{ mehr weniger	2 017 326	868 777
			2 886 103

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1170 %, in der Abfuhr um 85 %, im ganzen um 242 % zugenommen.

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

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

im Jahr 1920	58 697 t
im Jahr 1919	— t

Mithin 1920 mehr 58 697 t.

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

58. Hafen zu Bremen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1920	—	4	4
1919	—	—	—
Mithin 1920	mehr	4	4
	weniger	—	—

59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1920	—	517	517
1919	—	—	—
Mithin 1920	mehr	517	517
	weniger	—	—

60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1920	—	—	—
1919	—	—	—
Mithin 1920	mehr	—	—
	weniger	—	—

61. Hafen zu Danzig¹⁾. (Rhein in den österrischen Häfen)

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	20	—	20
1919	—	—	—
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — —	{ 20 —

62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	31	965	996
1919	—	—	—
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 965 —	{ 996 —

63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	—	248	248
1919	—	—	—
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 248 —	{ 248 —

64. Englische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	25 248	31 664	56 912
1919	—	—	—
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ 31 664 —	{ 56 912 —

65. Russische und andere Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1920	—	—	—
1919	—	—	—
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

¹⁾ Danzig ist hier noch als deutscher Hafen geführt.

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

1920 13 243 966 t

1919 6 066 021 t

Sonach 1920 mehr. . . 7 177 945 t oder 118,3% Zunahme, gegen 23,1% Zunahme 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	
1920	12 175	5 936 036	12 537	7 258 537	24 712	13 194 573	
1919	6 585	3 107 429	6 830	2 805 298	13 415	5 912 727	
Mithin 1920	mehr weniger	5 590 —	2 828 607 —	5 707 —	4 453 239 —	11 297 —	7 281 846 —

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 91,0%, bei der Ausfuhr um 158,7%, im ganzen um 123,2% zugenommen.

Von der Zunahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland folgende Güter betroffen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 1500 t), Chemikalien und Drogen (+ 4949 t), Kalisalze zum Düngen (+ 347 642 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 20 124 t), Eisenbahnschienen (+ 16 735 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (+ 5983 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 7093 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 11 340 t), Eisen- und Stahl draht (+ 15 373 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 14 337 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1018 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 527 268 t), Ton, Lehm usw. (+ 20 000 t), sonstige Erden, Traß (+ 12 600 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 450 t), Zinkerze (+ 6438 t), Hafer (+ 900 t), Glas- und Glaswaren (+ 4285 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 20 933 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 4317 t), Lumpen (+ 1200 t), Papier und Pappe (+ 17 151 t), Salz (Koch-, Speise- und Viehsalz) (+ 73 898 t), Soda aller Art (+ 9300 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 20 000 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 150 592 t), Steinkohlen (+ 3 258 464 t), Wein (+ 2314 t), Farben (+ 12 845 t); abgenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (— 21 468 t), Zement (— 9000 t), Roheisen aller Art (— 8614 t), Luppen von Schweißisen (— 12 270 t), Eisen- und Stahlbruch (— 3284 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 4508 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 8190 t), Farberden, Graphit (— 6586 t), Schlacken zur Verhüttung (— 2112 t), Rundholz zu Zellstoff (— 9000 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 7114 t), in Querrichtung bearbeitet (— 11 394 t), gespalten usw. (— 26 899 t), Pflastersteine aller Art (— 5600 t), sonstige Güter (— 25 006 t).

Geflößt wurde bei der Einfuhr nicht.

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze erstreckt sich auf: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 5874 t), Braunkohlen, rohe (— 2447 t), Chemikalien und Drogen (— 2633 t), Fleisch und Speck, auch kons. (— 52 478 t), Hafer (— 62 038 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 25 621 t), Malz (— 9000 t), Häute, Felle, Leder,

Pelz (— 4620 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 38139 t), Kartoffeln (— 7380 t), Weizenmehl (— 60693 t), Roggenmehl (— 9965 t), andere Müllereierzeugnisse (— 23955 t), Küchengewächse, Gemüse (— 5528 t), Wein (— 34128 t), sonstige Güter (— 42848 t); zugenommen haben: Zement (+ 3263 t), phosphorsaurer Kalk (+ 33349 t), Roheisen aller Art (+ 27823 t), Luppen von Schweißeisen (+ 1500 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 30428 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 2917 t), unedle Metalle, Waren daraus (+ 14022 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1056871 t), sonstige Erden, Traß (+ 19599 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 6052 t), Zinkerze (+ 4200 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 4044 t), Manganerze, Braunstein (+ 62041 t), Schwefelkies (+ 198815 t), andere Erze (+ 14000 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 156710 t), Weizen und Spelz (+ 414030 t), Roggen (+ 195568 t), Gerste (+ 64802 t), Mais (Kukuruz) (+ 161027 t), Lein- und Ölsamen (+ 65502 t), Glas und Glaswaren (+ 1900 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 24136 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 13521 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 75128 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 14957 t), Schwefelsäure (+ 6597 t), Soda aller Art (+ 9000 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 6597 t), Stärke, Traubenzucker (+ 2851 t), Steinkohlen (+ 825514 t), Steinkohlenbriketts (+ 70000 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 32478 t), Verbrauchszucker (+ 23331 t).

Geflüßt wurden bei der Abfuhr 148777 t oder 4517 t weniger wie im Vorjahr.

1920		1919		1918	
Abfuhr	Einfuhr	Abfuhr	Einfuhr	Abfuhr	Einfuhr
18 194 578	18 194 578	18 194 578	18 194 578	18 194 578	18 194 578
5 012 727	5 012 727	5 012 727	5 012 727	5 012 727	5 012 727
7 281 848	7 281 848	7 281 848	7 281 848	7 281 848	7 281 848

Der Gesamtverkehr hat sich bei der Einfuhr um 91,0% bei der Ausfuhr um 128,7% im ganzen im 1920 zugenommen.
 Von der Ausfuhr des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland folgende Güter betroffen: Bier in Flaschen, Biereisen (+ 1500 t), Chemikalien und Drogen (+ 4094 t), Kleinfabrikate zum Düngen (+ 244 042 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 20124 t), Eisenbahnwagen (+ 16735 t), Eisenbahnwagen, eisern (+ 5983 t), Dampfessel, Maschinen, Maschinenbau (+ 7093 t), eiserne Kähne und Säulen (+ 11 240 t), Eisen- und Stahlbleche (+ 14374 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 14327 t), Eisen-, außer Schweißeisen (+ 1018 t), Erde, Kies, Sand, Steine (+ 21292 t), Ton, Lehm, w.w. (+ 2900 t), sonstige Erden, Traß (+ 1200 t), Holz, Kork, Korkwaren (+ 450 t), Kinnwurz (+ 632 t), Haier (+ 900 t), Glas- und Glaswaren (+ 4387 t), Holzwaren (+ 2093 t), Holzwaren, Holzwaren, Holzwaren (+ 4317 t), Lampen (+ 1200 t), Papier und Pappe (+ 17181 t), Salz (Koch-, Speise- und Viehsalz) (+ 73892 t), Soda aller Art (+ 9000 t), sonstige Erden und Neger (+ 20000 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 10000 t), Zement (+ 31244 t), Farben (+ 12845 t); abgenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (— 21485 t), Zement (— 9000 t), Roheisen aller Art (— 8814 t), Luppen von Schweißeisen (— 12276 t), Eisen- und Stahlbruch (— 32843 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 4208 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 8100 t), Farbstoffe, Graphit (— 8288 t), Schlacken zur Verhüttung (— 2112 t), Rundholz zu Koffeln (— 9000 t), Bau- und Nutzholz, unbehauet (— 7446 t), in Querschnitt bearbeitet (— 11304 t), Gespaltenes Holz (— 28899 t); Holzwaren aller Art (— 5000 t), sonstige Güter (— 2000 t).

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Einfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze erstreckt sich auf: Braunkohle, rohe, unbehauet (— 5274 t), Braunkohlen, rohe (— 2447 t), Chemikalien und Drogen (— 2023 t), Fleisch, w.w., auch konz. (— 22478 t), Haier (— 9000 t), Holz, Bauwaren, Holzwaren (— 25521 t), Holz (— 9000 t), Haier, Kalle, Leder (— 8202 t).

V. Schiffsverkehr.

A. Im allgemeinen.

1. Die Rheinflotte im allgemeinen.

Der Bestand der Rheinflotte an Schiffen von 15 Tonnen und mehr Tragfähigkeit ist in der 19. Ausgabe des Rheinschiffsregisters Ende November 1914 vom Rheinschiffsregister-Verband nachgewiesen zu insgesamt 11 689 Rheinschiffen mit 33 041 Mann Besatzung.

Davon sind:

1745 Stück Dampfschiffe mit 424 360 indizierten Pferdestärken der Maschinen und 9944 „ Segelschiffe und Schleppkähne mit 5 125 848, t Gesamttragfähigkeit.

Von den insgesamt 424 360 Pferdestärken der Dampfschiffe entfallen auf:

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

Von den insgesamt 5 125 848, t Tragfähigkeit der Segelschiffe und Schleppkähne entfallen auf:

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

Bis Ausgang 1920 hat sich der Bestand der Rheinflotte wie folgt geändert:

Jahr	Dampfschiffe	Schleppkähne und Segelschiffe		Im ganzen Rheinschiffe
		eiserne	hölzerne	
Bestand Ende November 1914	1745	8626	1318	11 689
Zugang bis Ende 1920	368	1017	20	1 405
Abgang „ „ 1920	98	19	84	201
Bestand Ende 1920	2015	9624	1254	12 893
gegen „ 1919	2005	9469	1316	12 790
Mithin Ausgang 1920				
mehr	10	155	—	103
weniger	—	—	62	—

¹⁾ Bei den niederländischen Schiffen sind sämtliche Schiffe mitgezählt, für die ein Schiffsattest nach Artikel 22 der revidierten Rheinschiffsverkehrsakte ausgestellt ist; es sind also viele Schiffe darunter, die den Rhein oberhalb der niederländischen Grenze selten oder überhaupt nicht befahren.

2. Dampfschiffe und Motorboote.

Unter den in der 19. Ausgabe des Rheinschiffsregisters nachgewiesenen 1745 Stück Dampfschiffen der Rheinflotte sind:

170 Räderboote	mit 128 540 indizierten Pferdestärken der Maschinen
1575 Schraubenboote	„ 295 820 „ „ „ „

Zusammen 424 360 indizierte Pferdestärken.

Davon entfallen 191 330 Pferdestärken auf die preussischen Rheindampfer und 63 552 Pferdestärken auf die der übrigen deutschen Rheinuferstaaten.

Bezüglich der Verwendung der Dampferflotte ist zu bemerken, daß:

198 Dampfer	= rund 11,4 %	der Personenbeförderung dienen,
71 „	= „ 4,1 %	„ Personen- und Güterbeförderung,
278 „	= „ 15,9 %	„ Güterbeförderung,
1126 „	= „ 64,5 %	dem Schleppdienst,
21 „	= „ 1,2 %	„ Schleppdienst und der Güterbeförderung,
51 „	= „ 2,9 %	verschiedenen Zwecken.
Zusammen 1745 Dampfer	=	100,0 %.

Von den Güterdampfern sind die größten auf dem Rhein und damit die größten Flußdampfer Europas die 1906 und 1907 in Bolnes erbauten Schraubendampfer „Karlsruhe IX, Erbgroßherzog von Baden“, „Karlsruhe X, Prinz Max“ und „Karlsruhe XI, Prinz 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 1920 vorhanden:

a) Motorboote: bei Karlsruhe	3
„ Rheinau	3
„ Mannheim	17

b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:

bei Karlsruhe	3, darunter 2 Zollboote
„ Mannheim	2

Zusammen 28 gegenüber 24 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke sind an Motorbooten 24 mit rund 556 Pferdestärken vorhanden.

Davon dienen 3 dem Fährdienst, 1 dem Güterverkehr, 3 dem Schleppverkehr, 7 dem Ortspersonenverkehr und 10 dem Privatgebrauch.

Außerdem verkehren auf der hessischen Mainstrecke 2 Motorboote mit zusammen 50 Pferdestärken, die dem Privatgebrauch dienen.

Die französische Militärbehörde hat eine wechselnde Anzahl Motorboote zur Ausübung des Strompolizeidienstes 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 1920 um 108 Segelschiffe, 18 Dampfschiffe und 5 Motorschiffe.

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 . . .	93	1900	1993	2822	—	2822	4815
zu Tal . . .	91	1920	2011	2879	—	2879	4890
Zus. Maximiliansau gegen 1919	184 31	3820 3285	4004 3316	5701 5292	—	5701 5292	9705 8608
Speyer:							
zu Berg . . .	42	1453	1495	2972	12	2984	4479
zu Tal . . .	42	1587	1629	3191	—	3191	4820
Zusammen Speyer gegen 1919	84 218	3040 3113	3124 3331	6163 5364	12 —	6175 5364	9299 8695

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	1920			1919		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	16 294	31 565	47 859	12 851	24 939	37 290
Cöln-Mülheim	18 437	32 136	50 573	15 510	28 186	43 696

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	1927	14 367	16 294	31 393	172	31 565	47 859
Cöln-Mülheim	3377	16 066	19 443	31 638	498	32 136	51 579

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

Durchgefahrene Schiffe	1920	1919	1918	1917	1916	1915
Rheinschiffe	3 312	3 531	2 573	3 494	4 628	4 777
Sonstige Flußschiffe	1 088	167	2 078	2 227	2 521	2 283
Flußdampfschiffe	9 498	8 774	6 146	7 381	9 325	9 415
Seeschiffe	660	18	295	414	550	289
Zusammen	14 558	12 490	11 092	13 516	17 024	16 764
Durchschnittlich in 24 Stunden	40	34	31	37	47	46

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			
	1920	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe	1920	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe
Straßburg	1371	78	1145	63	1428	82	1086	59
Kehl	426	13	398	30	435	16	396	29
Lauterburg	186	—	137	—	192	—	136	—
Karlsruhe	997	24	1106	72	1012	24	1106	68
Speyer	473	—	534	8	475	—	535	8
Mannheim mit Rheinau	8417	499	6881	435	8194	452	7054	415
Ludwigshafen	3603	439	2828	435	3587	439	2839	435
Worms	947	343	1334	494	959	341	1324	490
Gernsheim	323	42	425	120	323	43	431	124
*Weisenau	50	7	51	—	50	7	52	—
Gustavsburg	1757	74	1761	85	1746	75	1751	88
Mainz	1835	585	2022	748	1852	590	2039	751
*Budenheim	166	1	66	—	165	1	66	—
Biebrich	331	228	524	419	388	285	527	421
Schierstein	24	—	38	—	24	—	38	—
Bingen	694	323	749	453	695	323	751	452
Oberlahnstein	591	153	726	230	324	101	255	104
Coblenz	993	507	1073	673	882	432	686	488

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			
	1920	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe	1920	darunter Dampf- schiffe	1919	darunter Dampf- schiffe
*Beuel	172	—	69	—	135	—	35	—
*Bonn ¹	935	118	830	790	—	—	855	813
*Wesseling	1898	—	1357	2	1892	—	1365	2
Cöln-Mülheim	3241	2000	3257	1813	2993	1959	1694	1312
*Leverkusen	282	81	108	54	256	89	67	23
*Reisholz	832	45	893	74	772	16	863	87
Neuß	921	44	884	59	926	37	853	54
Düsseldorf	1670	693	2010	785	2483	663	2823	643
*Crefeld	665	180	985	393	666	159	931	333
Uerdingen	610	388	662	408	627	405	608	356
*Rheinhausen	522	23	376	6	515	23	375	5
Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal)	14366	692	10770	760	13922	626	10495	694
*Homburg	820	—	883	3	800	—	873	3
*Alsum mit Schwelgern	1675	5	878	41	1846	6	880	43
*Walsum	666	6	165	1	932	8	723	28
*Orsoy	128	51	131	85	104	39	131	85
*Rheinberg	149	—	102	—	135	—	108	1
Wesel	672	213	815	243	610	152	753	183

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 fuhren hiernach über die Grenze:

	zu Berg	12 175 Schiffe,	darunter für den Rhein-Seeverkehr	118 mit 35 147 t Ladung
	„ Tal	12 537 „	„ „ „	115 „ 25 299 t „
zusammen 1920	24 712 Schiffe,	„ „ „	„	233 mit 60 446 t Ladung
gegen 1919	13 415 „	„ „ „	„	—

Sonach 1920 mehr 11 297 Schiffe, darunter für den Rhein-Seeverkehr 233

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

im Jahr 1920:	5 593 von insgesamt	23 133 Segelschiffen und Schleppkähnen.
„ „ 1919:	3 929 „	12 165 „ „ „

¹⁾ Über abgegangene Schiffe sind 1920 keine Angaben gemacht.

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

16 741	= 67,74 %	die niederländische Flagge,
5 972	= 24,17 %	„ Flagge deutscher Staaten,
1 918	= 7,76 %	„ belgische Flagge,
16	= 0,06 %	„ britische Flagge,
65	= 0,26 %	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.

Es fuhren hiernach über die Grenze:

zu Berg . . .	12 257 Schiffe,	gegen	7 394 Schiffe	im Vorjahr,
„ Tal . . .	12 372 „	„	7 401 „	„
Zusammen 24 629 Schiffe, gegen 14 795 Schiffe im Vorjahr.				

Von den 24 629 Schiffen führten:

16 372	= 66,5 %	die niederländische Flagge,
6 200	= 25,2 %	„ Flagge deutscher Staaten,
2 021	= 8,2 %	„ belgische Flagge,
10	= 0,1 %	„ britische Flagge,
26	= 0,1 %	andere Flaggen.

Der Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Jahr	Zusammen	zu Berg	Tal
1920	24 629	12 257	12 372
1919	14 795	7 394	7 401

Im Jahr 1920: 24 629 insgesamt 23 133 Schiffe und Schiffe...

1) Über abgegangene Schiffe sind 1920 keine Angaben gemacht.

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 1920 wieder 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 folgenden¹⁾:

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde- stärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rhein ²⁾ t	Bemerkungen
					cbm	Re- gister- tons			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Bingen	Argo	Bremen	Q.H.F.S.	2 207	779	600	1 770	
2	Rhenania	Rhein-See	Cöln	H.W.B.G.	1 360	480	500	1 542	
3	Prussia	Stenzel & Rolke	Stettin	J.F.Q.P.	1 693	598	650	1 400	
4	Dortmund	Argo	Bremen	Q.G.W.S.	1 781	629	480	1 375	
4a	Elbing VIII	Schichau	Elbing	H.J.K.T.	1 398	493	750	1 370	
5	Borussia	Rhein-See- schiffahrts- Gesellschaft	Cöln	H.W.C.P.	1 496	528	—	1 350	
6	Badenia	"	"	H.W.C.M.	1 445	510	—	1 300	
7	Westfalia	"	"	H.W.C.Q.	1 421	501	—	1 300	
8	Düsseldorf	Argo	Bremen	Q.G.S.F.	1 824	644	450	1 300	
9	Ark	Stockholms Rederiaktie- bolag Svea	Stock- holm	—	—	—	—	1 300	
10	Embla	"	"	—	—	—	—	1 300	
11	Karlsruhe	Hamburg- Amerika-Linie	Hamburg	R.P.B.M.	1 494,6	527,58	500	1 200	
12	Straßburg	"	"	R.S.B.M.	1 500	552	600	1 200	
13	Mannheim	"	"	R.P.F.G.	1 491,5	526,51	500	1 200	
14	Bonn	Reederei Fred. Olsen	Kristi- ania	H.W.C.G.	1 453,4	513	550	1 200	
15	Bavaria	Rhein-See- schiffahrts- Gesellschaft	Cöln	—	—	510	—	1 150	
16	Vega	Rederiaktie- bolag Svea	Stock- holm	—	—	—	—	1 100	
Zu übertragen								22 357	

¹⁾ Mitteilungen über Veränderungen im Bestand der Rhein-See-Flotte liegen für 1920 nicht vor.

²⁾ 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 ¹⁾ t	Bemerkungen
					cbm	Re-gister-tous			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
							Übertrag	22 357	
17	Feronia	Neptun	Bremen	Q. G. P. M.	1 063	375	420	1 000	
18	Karlsruhe	Sinner	Stettin	J. F. M. V.	1 052	371	300	982	
19	Perseus	Neptun	Bremen	Q. J. S. R.	1 026	362	350	960	
20	Bacchus	"	"	Q. J. S. W.	1 026	362	350	960	
21	Phoebus	"	"	Q. J. S. V.	1 025	362	350	960	
22	Andromeda	"	"	Q. J. S. P.	1 028	363	350	960	
23	Ceres	"	"	Q. K. B. L.	1 028	363	350	960	
24	Nereus	"	"	Q. H. W. R.	1 086	383	320	950	
25	Latona	"	"	Q. H. W. S.	1 086	383	320	950	
26	Orest	"	"	Q. J. C. K.	1 084	383	320	950	
27	Pylades	"	"	Q. J. C. S.	1 084	383	320	950	
28	Niobe	"	"	Q. J. R. B.	1 023,5	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	

¹⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Neben diesen 60 Rhein-See-Dampfern waren weiter 32 verschiedene See-Schleppkähne (Seeleichter) und See-Segelschiffe für den unmittelbaren Rhein-See-Verkehr eingestellt, wie nachstehend näher ausgeführt ist. Während die Rhein-See-Dampfer bis zum Jahr 1908 ausschließlich deutschen Reedereien angehörten, haben im Jahr 1909 auch eine schwedische Gesellschaft „Stockholms Rederiaktiebolag Svea“ in Stockholm mit den Dampfern „Ark“, „Embla“ und „Vega“ (1913) sowie eine niederländische Firma, A. Hammerstein in Rotterdam, mit dem Dampfer „St. Antonio“ den Rhein-See-Verkehr aufgenommen.

2. Der Rhein-See-Dampfer-Verkehr.

Der Verkehr wurde mit Beginn des Krieges eingestellt und erst im Berichtsjahr 1920 zum Teil wieder aufgenommen. Im Jahr 1914 waren folgende Rhein-See-Dampfer im Betrieb:

1. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ zu Bremen, mit 11 Dampfern:

- | | |
|----------------------|---------------|
| a) Ariadne | Englanddienst |
| b) Egeria | „ |
| c) Elin | „ |
| d) Nereus | „ |
| e) Phaedra | „ |
| f) Phoebus | „ |
| g) Rhea | „ |
| h) Venus | „ |
| i) Diana | Ostseedienst |
| k) Jupiter | „ |
| l) Perseus | „ |

Die Schiffe führten einen regelmäßigen Fahrdienst auf folgenden Strecken aus:

Cöln—Niederrheinhäfen—London.

Rhein—Ostseeküste Englands (Goole/Kings, Lynn).

Rhein—Deutsche Ostsee (Danzig—Königsberg), nach Bedarf.

An Gütern wurden hauptsächlich befördert:

Roheisen, Eisenwaren, Kupfer, Zink, Heu, Torfstreu, Pottasche, Zement, Kohle, englische Heeresgüter und Spielwaren.

Das Gesamtgewicht der beförderten Gütermengen betrug:

im Bergverkehr	22 183 t,
„ Talverkehr	10 856 t.

Der Rheinverkehr hatte im Jahre 1920 unter zwei Niedrigwasserstandsperioden zu leiden; die Folge war eine Abnahme der Güter.

2. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei „F. Schichau“ zu Elbing fuhr bis zum Kriegsausbruch mit 4 Dampfern, „Elbing I, II, VIII und IX“. Im Berichtsjahr fand kein Rhein-See-Verkehr statt. Die früher dafür verwendeten Schiffe führten anderweitige Fahrten aus.

3. 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. Im Berichtsjahr fand wegen dem unregelmäßigen Wasserstand des Rheins kein regelmäßiger Verkehr statt.

4. 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. (1920 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-Segelerverkehr.

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. Im Berichtsjahre kam nur das englische Segelschiff „Dover Castle“ nach Remagen, um dort zu laden.

Der Tiefgang dieser Rhein-See-Segelschiffe betrug 1,85 m bis 2,20 m.

VII. Floßverkehr im besonderen.

Über den Floßverkehr in den französischen und 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
1920	390 343	208 422	598 765
1919	312 404	213 405	525 809
Mithin 1920	{ mehr weniger	77 939 — 4 983	72 956 — —

Der Floßverkehr in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 24,9 % zu-, in der Abfuhr um 2,3 % ab-, im ganzen um 13,9 % zugenommen; gegen 28,5 %, 16,8 % und 23,5 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen von 598 765 t den Floßverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, Beilage IIb, IIIc, IVc, Vb und VIb, nämlich mit 1110 t vom Rhein her und 217 052 t nach dem Rhein hin, also zusammen 218 162 t

so ergibt sich als **Gesamtfloßverkehr auf dem Rhein 816 927 t**

Gegen das Vorjahr mit zusammen 714 566 t bedeutet dies eine Zunahme von 102 361 t oder 14,3 % Zunahme, gegen 24,9 % Zunahme im Vorjahr.

Nach den vom Bundesrat am 25. Juni 1908 erlassenen, am 1. Januar 1909 in Kraft getretenen Vorschriften für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen gilt für Flöße als solche als Ausladeort der Ort der Auflösung des Bestandes und als Einladeort der Platz, wo das Floß zusammengebunden worden ist. Findet auf dem Weg nach dem Ort, wohin das Floß zur Beförderung im Floßverkehr endgültig bestimmt ist, eine Auflösung des Floßes zu dem Zweck statt, das Holz zu neuen Verbänden zu vereinigen (Umbindung), so wird das Floß am Umbindeplatz als angekommen und, wenn dieser ein wichtigerer Hafen ist, das neu zusammengebundene Floß auch als abgegangen angeschrieben.

Als Gesamtladung eines Floßes ist der Bestand an Floßholz zuzüglich des Gewichts der beigeladenen Güter zu verzeichnen.

Bei der Umrechnung des in Festmetern angegebenen Bestandes der Flöße in Gewicht ist ein Festmeter anzurechnen: bei hartem Holz zu 0,8 Tonnen,
bei weichem Holz zu 0,6 Tonnen.

Das Gewicht ist auf halbe Tonnen derart abzurunden, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

Wie im Vorjahr hat auch im Berichtsjahr weder auf der Rheinstrecke von Basel bis Mannheim noch in den Häfen zu Straßburg, Kehl, Lauterburg und Karlsruhe Floßverkehr stattgefunden. Ebenso auch nicht von und nach der Kinzig und Murg.

Über den Verkehr im Hafen zu Mannheim liegen die folgenden Angaben vor:

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
a) Ankunft (Rhein u. Neckar) im Floßhafen u. sonstigen Hafenabteilungen	115	—	—	—	27 584	—	—	27 584	—	
gegen 1919	92	—	—	—	21 619	2	—	21 621	—	
Mithin 1920	23	—	—	—	5 965	—	—	5 963	—	
(mehr weniger)	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
b) Abgang (Rhein) im Floßhafen:	25	—	—	—	24 228	81	—	24 309	—	
gegen 1919	21	—	—	—	23 983	72	—	24 055	—	
Mithin 1920	4	—	—	—	245	9	—	254	—	
(mehr weniger)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

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

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

Monat	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	Scheite werden	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	auf den hie-	
März	11	663 ⁰⁰⁰	—	—	13 630 ⁰⁰⁰	51 ⁰⁰⁰	186 ⁰⁰⁰	14 531 ⁰⁰⁰	—	
April	9	68 ⁰⁰⁰	—	—	18 446 ⁰⁰⁰	42 ⁰⁰⁰	—	18 556 ⁰⁰⁰	—	
Mai	13	164 ⁰⁰⁰	—	—	18 646 ⁰⁰⁰	62 ⁰⁰⁰	—	18 872 ⁰⁰⁰	—	
Juni	9	—	—	—	14 018 ⁰⁰⁰	42 ⁰⁰⁰	—	14 061 ⁰⁰⁰	—	
Juli	17	505 ⁰⁰⁰	—	—	12 440 ⁰⁰⁰	27 ⁰⁰⁰	18 ⁰⁰⁰	12 991 ⁰⁰⁰	—	
August	14	600 ⁰⁰⁰	—	—	21 709 ⁰⁰⁰	82 ⁰⁰⁰	—	22 393 ⁰⁰⁰	—	
September	13	237 ⁰⁰⁰	—	—	22 169 ⁰⁰⁰	94 ⁰⁰⁰	7 ⁰⁰⁰	22 509 ⁰⁰⁰	—	
Oktober	17	540 ⁰⁰⁰	—	—	23 343 ⁰⁰⁰	82 ⁰⁰⁰	12 ⁰⁰⁰	23 979 ⁰⁰⁰	—	
November	15	83 ⁰⁰⁰	—	—	14 168 ⁰⁰⁰	29 ⁰⁰⁰	—	14 281 ⁰⁰⁰	—	
Dezember	8	277 ⁰⁰⁰	—	—	8 291 ⁰⁰⁰	21 ⁰⁰⁰	—	8 590 ⁰⁰⁰	—	
Zusammen 1920	126	3141 ⁰⁰⁰	—	—	161 864 ⁰⁰⁰	536 ⁰⁰⁰	223 ⁰⁰⁰	165 765 ⁰⁰⁰	—	
gegen 1919	146	3448 ⁰⁰⁰	—	—	158 353 ⁰⁰⁰	590 ⁰⁰⁰	376 ⁰⁰⁰	162 768 ⁰⁰⁰	—	
Mithin 1920	—	—	—	—	3 510 ⁰⁰⁰	—	—	2 997 ⁰⁰⁰	—	
(mehr weniger)	20	306 ⁰⁰⁰	—	—	—	52 ⁰⁰⁰	153 ⁰⁰⁰	—	—	

Anmerkung: Bei der Umrechnung der Festmeter in Tonnen sind die vom Hessischen Staatsministerium unterm 3. Februar 1909 erlassenen Bestimmungen maßgebend.

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

Verkehr	Anzahl der Flöße	Bestand der Flöße						Zusammen an Floßbestand	Belge-ladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnitt-ware	Scheite	Stämme	Schnitt-ware	Scheite			
a) Ankunft	1033	2243	—	—	194 525	18	—	196 786	—	gegen 225 372 t im Vorjahr.
b) Abgang	134	5457	—	—	146 493	511	—	152 461	—	gegen 158 356 t im Vorjahr.

Die Zahl und das Gewicht der durch die Schiffbrücken¹⁾ der preußischen Rheinstrecke durchgegangenen Flöße hat betragen:

Jahr	An der Schiffbrücke zu				
	Coblenz		Cöln-Mülheim		
	F l ö ß e				
	Zahl	Gewicht t	Zahl	Gewicht t	
1920	146	212 999	136	209 150	
1919	180	207 978	161	232 090	
Mithin 1920	{ mehr weniger	— 34	5 021 —	— 25	22 940

Bei Coblenz wurden sämtliche 146 Flöße von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 146 Flößen hatte das größte ein Gewicht von 2485 t, das kleinste ein Gewicht von 228 t. Unter den 146 Flößen hatten:

136 Flöße (große) ein Gewicht über 750 t,

10 „ (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
1920	— ²⁾	— ²⁾	101	148 777	101	148 777
1919	—	—	125	153 294	125	153 294
Mithin 1920	{ mehr weniger	— —	— 24	— 4 517	— 24	— 4 517

Die Einfuhr an Floßholz hat sonach um 0,0 %, die Ausfuhr um 2,9 % und der gesamte Grenzverkehr mit Floßholz um 2,9 % abgenommen.

¹⁾ 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.

²⁾ Von der niederländischen Rheinstrecke nach dem deutschen Rhein, beziehungsweise dem Spoy-Kanal, gingen im Berichtsjahr keine Flöße an der Anschreibestelle Keeken vorbei.

Über den Verkehr im Hafen zu Mannheim liegen die folgenden Angaben vor:
Über Ankunft und Abgang von Flößen aus dem Rheingebiet Mainz wird berichtet:

Ankunft	Abgang	Bestand der Flöße			
		Zusammen	an Rhein	an Neckar	an Main
1918	1917	1003	1003	1003	1003
1919	1918	1003	1003	1003	1003

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:

1. Ill-Rhein-Kanal, Aufzeichnungsstelle Schleuse 88 bei Straßburg,
2. Neckar, „ Mannheim,
3. Frankenthaler Kanal, „ Frankenthal,
4. Main, „ Schleuse zu Kostheim,
5. Lahn, „ Schleuse zu Niederlahnstein,
6. Mosel, „ Fähre bei Güls,
7. Rhein-Herne-Kanal¹⁾ „ Schleppamt Duisburg-Ruhrort,
8. Spoy-Kanal, „ Keeken,

geben die Beilagen II b, III c, IV c, V b und VI b.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1920	1919		
von dem Rhein her	2 060 816 t	1 841 067 t	mithin 1920 mehr	219 749 t
nach dem Rhein hin	5 414 048 t	5 277 937 t	„ „ „	136 111 t
Zusammen	7 474 864 t	7 119 004 t	mithin 1920 mehr	355 860 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 11,9 %, nach dem Rhein hin um 2,6 %, im ganzen um 4,9 % zugenommen, gegen 28,8 %, 27,9 % und 26,0 % Abnahme im Vorjahr.

Von und nach dem Hüniger Kanal, dem Breisacher Kanal, der Kinzig und der Murg hat auch im Berichtsjahr, wie in den Vorjahren, kein 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 13 noch nähere Angaben:

¹⁾ Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht 1918.

1. Ill-Rhein-Kanal.

Anschreibestelle: Schleuse 88 bei Straßburg Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
Von dem Rhein her . .	367	56	423	15 624	5 223	—	—	
Nach dem Rhein hin . .	66	358	424	15 986	12 435	—	—	
1920 zusammen	433	414	847	31 610	17 658	—	—	
1919 ..	310	288	598	25 744	12 952	—	—	
1920 { mehr	123	126	249	5 866	4 706	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 41,6 % und der Güterverkehr um 36,5 % zugenommen.

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 . .	61	—	61	12 895	5 655	—	—	
nach dem Rhein hin . .	63	—	63	12 845	11 653	—	—	
1920 zusammen	124	—	124	25 740	17 308	—	—	
1919 ..	96	—	96	21 267	12 262	—	—	
Mithin 1920 { mehr	28	—	28	4 473	5 046	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 29,1% und der Güterverkehr um 21% zugenommen.

Floßverkehr fand wie im Vorjahr nicht statt.

Mit dem in den Beilagen IIIa und IVa berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 138 735 t (1919: 137 805 t) Zufuhr vom Neckar und 39 695 t (1919: 25 982 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1920	1919	gegen das Vorjahr mehr weniger
Durchgangsverkehr	17 308 t	12 262 t	5 046 t
Hafenverkehr in Mannheim	178 430 t	163 787 t	14 643 t
Gesamt-Neckarverkehr	195 738 t	176 049 t	19 689 t

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach hat im Winter 1920/21 nur das Badehaus der Stadt Neckargemünd 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	%
1920	1034	656	140 520	56 508	82,2	40,2
1919	887	462	98 855	43 575	94,3	44,1
Mithin 1920 { mehr	147	194	41 665	12 933	—	—
{ weniger	—	—	—	—	12,1	3,9

Die für das Jahr 1920 von uns erhoffte Besserung in der Lage der Neckarschiffahrt und Hebung des Verkehrs ist leider nicht eingetreten, und zwar insbesondere deshalb nicht, weil wir auch in 1920, ebenso wie in den beiden Vorjahren, mit ungewöhnlichem Niederwasser zu kämpfen hatten, sodaß länger als 3 Monate und besonders im November und Dezember jeder Verkehr unmöglich war. Aber auch in der ersten Jahreshälfte bis Anfang Juni war das Schleppgeschäft nicht befriedigend, weil es an Ladung für die Bergfahrt fehlte, sodaß meist leere Fahrzeuge zu befördern waren.

Die Betriebskosten gegenüber dem Vorjahr sind weiter gestiegen, die Kohlenpreise stellen sich auf das Dreifache gegenüber 1919 und auch die Löhne mußten um weitere 270 Prozent erhöht werden.

Um diese fortwährende Steigerung der Unkosten soweit wie möglich auszugleichen, mußten wir uns entschließen, auch unsere Schlepplohnsätze zu erhöhen.

Der Verkehr auf dem Neckar mußte im abgelaufenen Jahr an folgenden Tagen eingestellt werden:

im Januar	an 8 Tagen wegen Hochwasser
„ August	23 „ „ Niederwasser
„ September	4 „ „ „
„ Oktober	9 „ „ „
„ November	30 „ „ „
„ Dezember	31 „ „ „

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld betrug 207 (200 im Jahr 1919).

Die Kettendampfer legten zusammen 23 848 Bergkilometer zurück mit 1034 leeren und 656 beladenen Fahrzeugen, gegen 887 leere und 462 beladene Fahrzeuge im Jahr 1919.

Die 1690 leeren und beladenen Schiffe legten 114 326 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 67,6 Kilometer gegen 77,8 Kilometer im Vorjahr.

Die 656 beladenen Fahrzeuge enthielten 56 508 Tonnen Ladung, die Durchschnittsladung betrug demnach 86,2 Tonnen, gegen 94,3 Tonnen im Jahr 1919.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 140 520 Tonnen und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 30,2 %, gegen 44,1 % im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf Beförderung von Ladung beträgt 6 303 770 Tonnenkilometer, gegen 4 658 705 Tonnenkilometer im Jahr 1919.

3. Frankenthaler Kanal.

Anschreibestelle: Frankenthal Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	42	—	42	4 791	4784	—	—	
nach dem Rhein hin . .	—	42	42	4 791	—	—	—	
1920 zusammen	42	42	84	9 582	4784	—	—	
1919	67	67	134	15 748	7638	—	—	
Mithin 1920 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	25	25	50	6 166	2854	—	—	

Die Zufuhr hat betragen 4784 t gegen 7638 t im Vorjahre, sohin weniger 2854 t.

Die Abfuhr hat betragen 0 t gegen 0 t im Vorjahre, sohin weniger 0 t.

Der Gesamtgüterverkehr beläuft sich auf 4784 t gegen 7638 t, sohin weniger 2854 t.

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	323 731	55 389	312 609	218 347
2	Frankfurt	1 162 543	—	392 481	212 622
3	Höchst	1 260 672	—	191 127	—
4	Okriftel	1 511 492	—	233 210	—
5	Flörsheim	1 512 219	—	234 670	—
6	Kostheim	1 518 719	—	457 060	217 052

Nach § 43 der Polizeiverordng. vom 23. Jan. 1899 wird der Floßverkehr nicht mehr angeschrieben.

Ein großer Teil der bei der Haltung Offenbach im Talverkehr angeschriebenen Güter ist für Frankfurt bestimmt und erscheint daher nicht mehr bei den Anschreibungen der übrigen 5 Haltungen. Um ein richtiges Bild von der Wirkung der Kanalisierung der Mainstrecke Offenbach-Frankfurt und dem Güterverkehr von und nach dem Rhein zu erhalten, sind in der folgenden Übersicht Anzahl und Ladung der während des Berichtsjahres durch die Haltung Offenbach gegangenen Rheinschiffe aufgeführt:

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	
1920	620	201	821	359 096	70 491	429 587	285 853	44 346	330 199	
1919	640	348	988	391 044	140 262	531 306	296 880	81 422	378 302	
Mithin 1920	mehr weniger	— 20	— 147	— 167	31 948	69 771	101 719	11 027	37 076	48 103

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 16,9%, der Tragfähigkeit nach um 19,1% und der Ladung nach um 12,7%.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 8 zu Berg und 14 zu Tal, somit gegen das Vorjahr weniger 12 Bergboote und 37 Talboote.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr eine bedeutende Steigerung erfahren, 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
1920	215 420	209 047	213 525	2927	3574	3527
1919	187 764	186 593	185 956	2961	2294	2802
Mithin 1920	27 656	22 454	27 569	—	1280	725
{ mehr	—	—	—	34	—	—
{ weniger	—	—	—	—	—	—
in Prozenten	14,7	120	14,8	1,1	55,8	25,9

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
1920	1	5	16	46	26	95
1919	31	125	80	300	85	373
Mithin 1920	—	—	—	—	—	—
{ mehr	30	120	64	254	59	278
{ weniger	—	—	—	—	—	—

Verkehrsstörungen. Im abgelaufenen Jahr mußten die Wehren an 21 Tagen wegen Hochwasser und an 19 Tagen wegen Eisgang gelegt werden; das Nadelwehr der Stauanlage bei Offenbach war in der Zeit vom 1. bis 7. Januar und 12. bis 28. Januar wegen Hochwasser, vom 1. Juni bis 18. Juli wegen Einbau eines neuen Schleusentores und vom 27. November bis 7. Dezember, sowie vom 16. bis 28. Dezember wegen Eisgefahr niedergelegt. Eine Behinderung der Schifffahrt und Flößerei kam im Berichtsjahr in der Haltung Offenbach nicht vor.

Unterhaltung der Fahrstraße. Das starke Hochwasser im Jahre 1920 hatte Beschädigungen an den Kanalisierungsbauten, Versandungen und Verschlammungen von Fahrwasser und Schleusen hinterlassen. Die Beschädigungen an den Bauwerken haben den Schiffsverkehr jedoch nicht beeinträchtigt, während die Versandungen und Verschlammungen hin und wieder geringe Aufenthalte brachten.

Die Schäden sind im Frühjahr und Sommer im wesentlichen beseitigt worden.

Eine größere Instandsetzung war am Trommelwehr der Floßgasse Kostheim notwendig.

Undichtigkeiten im Ablaufkanal und Beschädigungen an den Lagern der Klappe hinderten das selbsttätige Aufrichten der Klappe. Die Ausbesserung sollte bereits im Winter 1919/1920 stattfinden, wurde jedoch durch das Hochwasser unmöglich gemacht; sie wurde im Oktober 1920 ausgeführt. Der Floßverkehr wurde während der Zeit durch die Schleuse geleitet. Im Herbst 1920 sind auch die übrigen Trommelwehren gründlich nachgesehen, gereinigt und ausgebessert worden. Im Fahrwasser unterhalb der Schleuse Kostheim bis zur Straßenbrücke bildeten sich wiederholt Sandbarren, die der Schifffahrt Schwierigkeiten bereiteten. Sie wurden durch Baggerung beseitigt.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle kamen im Jahr 1920, abgesehen von kleineren Havarien, nicht vor.

Schiffahrtspolizei. Wegen Mangel an Betriebsstoffen für die Motorboote konnten die üblichen Revisionen der Dampfessel der auf dem Main fahrenden Dampfer nicht vorgenommen werden. Bei einer außerordentlichen Fahrtrevision bezüglich der Schiffsdampfessel während der Fahrt wurde am 29. April 1920 auf dem Schleppdampfer „Mignon“ eine Überlastung der Sicherheitsventile festgestellt. Der Schiffsführer und der Maschinist wurden zur Anzeige gebracht und zu je 200 M Geldstrafe verurteilt.

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf dem kanalisiertem Main wurden in 8 Fällen geahndet, die im Verwaltungswege ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes: Die Arbeiten zum Bau der Kaiserbrücke zu Frankfurt sind auch im Berichtsjahre infolge der Ungunst der Verhältnisse nicht fortgesetzt worden.

Die Arbeiten für den Neubau einer zweiten Schleuse bei Kostheim sind durch das starke Hochwasser 1919/20 verzögert worden, sie wurden im April zu Ende geführt.

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

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t
1920	151 698	10 816	162 515
1919	163 434	15 388	178 823
Mithin 1920	mehr weniger 11 736	4 572	16 308

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,18 % und in der Abfuhr 29,6 % abgenommen. Im ganzen ist eine Abnahme von 9,1 % zu verzeichnen.

Auf die Bergzufuhr entfallen von dieser Abnahme rund 11 700 Tonnen, und zwar auf Steinkohlen 12 300 t, Braunkohlen 3600 t, während Steinkohlenkoks, Braunkohlenbriketts und Torf zusammen um 11 200 t stiegen.

Die Talabfuhr hat einen Rückgang von rund 4500 t zu verzeichnen. Die größte Abnahme entfällt auf Grubenholz mit 4000 t. Der Rest verteilt sich auf Maschinen und Maschinenteile, Eisen- und Stahlwaren, Häute, sämtliche Keimarten usw.

Zu dem Verkehrsrückgang trugen im Januar 1920 das außergewöhnlich große und lang andauernde Hochwasser, sowie später die häufigen Kleinwasserstände des Rheins und Mains und der frühe Eisgang (November) bei, die den Verkehr stark beeinträchtigten.

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

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	
1920	951 418	131 561	1 082 979
1919	998 733	139 619	1 138 352
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — 8 058	{ — 55 373

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

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güterarten abgenommen: Rohe Baumwolle und Abfälle (— 169 t), Zement (— 2183 t), Chemikalien und Drogen (— 2797 t), Chilesalpeter (— 2222 t), Roheisen aller Art (— 1310 t), Eisen und Stahlbruch (— 563 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1063 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 6510 t), Eisen- und Stahlwaren (519 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 7669 t), sonstige Erden, Traß (— 424 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 3406 t), Roggen (— 674 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 2239 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 412 t), gespalten (— 497 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1219 t), Kartoffeln (— 7057 t), Weizenmehl (— 2551 t), Papier und Pappe (— 1367 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 1034 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2611 t), Steinkohlen (— 52 315 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 19 027 t), Wein (— 5567 t), sonstige Güter (— 6607 t); zugenommen haben dagegen: rohe Braunkohlen (+ 16 036 t), Braunkohlenbriketts (+ 43 004 t), phosphorsaurer Kalk (+ 3551 t), Weizen und Spelz (+ 4321 t), Mais (+ 5070 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (+ 1106 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1005 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 2605 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 657 t), Röhren von Ton und Zement (+ 820 t), Steinkohlenkoks (+ 15 699 t), Verbrauchszucker (+ 808 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 11 446 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 8835 t), Zement (— 3825 t), Chemikalien, Drogen (— 1001 t), tierischer Dünger (— 733 t), Kalisalze zum Düngen (— 2532 t), Dampfessel, Maschinen, Maschinenteile (— 856 t), eiserne Röhren und Säulen (— 1208 t), Eisen- und Stahlwaren (— 824 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 3635 t), Grubenholz (— 878 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 2143 t), weiches, gespalten (— 2193 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 7478 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 664 t), Stückgüter (— 1397 t), gebrauchte Umschließungen (— 1217 t), sonstige Güter (— 851 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 564 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 782 t), Ton, Lehm (+ 3854 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1220 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 16 702 t), gebrannter Kalk (+ 2881 t), Pflastersteine aller Art (+ 2689 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 19 821 t), Steinkohlen (+ 3172 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 1023 t), Farben (+ 883 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ hat Anschreibungen über den Verkehr für das Jahr 1920 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 . .	7	91	98	8 823	692	—	—	
nach dem Rhein hin . .	89	7	96	8 700	7 574	—	—	
1920 zusammen	96	98	194	17 523	8 266	—	—	
1919	176	183	359	44 689	20 533	—	—	
Mithin 1920 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	80	85	165	27 166	12 267	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 46 %, der Güterverkehr um 59,7 % abgenommen. Floßverkehr hat nicht stattgefunden.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 4154 t), Kartoffeln (— 15 t), Eisen- und Stahldraht (— 11 428 t); zugenommen haben Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 974 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Schlacken zur Verhüttung (— 13 124 t); zugenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 22 079 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 745 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 745 t).

6. Die Mosel.

Der Durchgangsverkehr an der Moselmündung (Fähre bei Güls) war:

Anschreibestelle: Fähre bei Güls Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her ¹⁾ . .	4	11	15	4 337	940	—	—	) Schiffe ohne eigene Trieb- kraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾ . .	18	—	18	5 222	4194	—	—	
1920 zusammen	22	11	33	9 559	5134	—	—	
1919	31	28	59	13 555	6 766	—	—	
Mithin 1920 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	9	17	26	3 996	1 632	—	—	

Der Verkehr hat sonach um 40,9 % 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		
1920	311 008	—	311 008	—	204 149	204 149	515 157
1919	137 170	—	137 170	—	169 875	169 875	307 045
Mithin 1920 { mehr	173 838	—	173 838	—	34 274	34 274	208 112
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 126,7 %, in der Abfuhr um 20,2 %, im ganzen um 67,8 % zugenommen.

7. Der Rhein-Herne-Kanal¹⁾.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
1920	9069	7639	16 708	—	5 343 940	—	—	1) Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht für 1918 (Prot. IV. o. S. v. 1918).
1919	8354	6992	15 346	—	5 121 477	—	—	
Mithin 1920	{ mehr weniger	715 —	647 —	1 362 —	— —	— —	— —	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 8,9 %, in der Ladung um 4,3 % zugenommen.

8. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schiffsverbindungen zwischen Cleve und dem Rhein bildenden Spoy-Kanal ist die Güter- und Schiffsbewegung an der Durchgangsstelle zu Keeken wie folgt aufgenommen:

Verkehr von dem Rhein her	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
1920	160	1	161	66 249	36 481	2	1110	
1919	113	—	113	53 127	29 609	—	—	
Mithin 1920	{ mehr weniger	47 —	1 —	48 —	13 122 —	2 —	1110 —	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 42,5 %, in der Ladung um 23,2 % zugenommen. Der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 200 %, im Gewicht der Flöße um 111 000 % zugenommen.

Die Zunahme erstreckt sich auf: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 127 t), Steine, Platten von Zement (+ 380 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 1110 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 339 t), Steinkohlen (+ 1130 t), Stückgüter (+ 413 t), sonstige Güter (+ 1390 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	3341	1665	5 006	690 298	395 304	—	—	in der Richtung nach dem Lack
zu Tal	4177	1097	5 274	797 734	689 902	70	28 640	
1920 zusammen	7518	2762	10 280	1 488 032	1 085 206	70	28 640	in der Richtung aus dem Lack
1919 ..	5997	2270	8 267	1 138 687	823 279	75	39 057	
Mithin 1920	{ mehr weniger	1521 —	492 —	2 013 —	349 345 —	261 927 —	— 5	— 10 417

Der Verkehr hat sonach der Schiffszahl nach um 24,4 % zu-, der Tragfähigkeit nach um 28,9 % zu- und der Ladung nach um 31,7 % zugenommen.

Der Floßverkehr hat um 26,7 % abgenommen.

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	1043	638	1681	229 495	147 507	—	—	
von der Waal nach der Maas	784	743	1527	217 897	147 175	—	—	
1920 zusammen	1827	1381	3208	447 392	294 682	—	—	
1919 ..	2378	1596	3974	552 852	372 042	—	—	
Mithin 1920 { mehr weniger	—	—	766	105 460	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 19 % abgenommen.

II. Merwede-Kanal (früher Zederik-Kanal).

Auf diesem Kanal, der die Verbindung zwischen der Waal bei Gorinchem und dem Leck bei Vianen bildet, passierten:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung ¹⁾ t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:								
in der Richtung nach dem Leck	3243	1191	4434	334 370	276 084	6	90	*) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	2285	1909	4194	311 888	175 493	1	15	
1920 zusammen	5528	3100	8628	646 258	451 577	7	105	
1919 ..	5104	3045	8149	605 019	412 668	2	30	
Mithin 1920 { mehr weniger	424	55	479	41 239	38 909	5	75	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 5,9 %, der Tragfähigkeit nach um 6,8 %, der Ladung nach um 9,4 % und der Floßverkehr um 250 % zugenommen.

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	8 066	2609	10 675	1 895 374	1 774 083	212	3180	
in der Richtung aus dem Leck	4 322	3995	8 317	1 106 790	546 282	237	3555	
1920 zusammen	12 388	6604	18 992	3 002 524	2 320 365	449	6735	
1919 ..	10 888	6717	17 605	3 001 599	2 146 025	177	2655	
Mithin 1920 { mehr weniger	1 500	—	1 387	925	174 340	272	4080	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 7,9 %, der Tragfähigkeit nach um 0,03 %, der Ladung nach um 8,1 % und der Floßverkehr um 153,7 % 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			25 147	4 819 356		232	140 384	
in der Richtung von Amsterdam			26 464	5 176 834		24	15 048	
1920 zusammen			51 611	9 996 190		256	155 432	
1919 ..			42 807	9 268 051		290	170 409	
Mithin 1920 { mehr			8 804	728 139		—	—	
{ weniger			—	—		34	14 977	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 20,6 %, der Tragfähigkeit nach um 7,8 % zu- und der Floßverkehr um 8,7 % abgenommen.

13. Keulse Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Länge m	
nach dem Vaartschen Rijn	5 479	3 437	8 916	463 383	337 770	8	210	
nach der Lek	1 569	8 446	10 015	505 161	148 931	—	—	
1920 zusammen	7 048	11 883	18 931	968 544	486 701	8	210	
1919 ..	11 123	13 357	24 480	1 180 905	460 475	15	453	
Mithin 1920 { mehr	—	—	—	—	26 226	—	—	
{ weniger	4 075	1 474	5 549	212 361	—	7	243	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 22,7 %, der Tragfähigkeit nach um 18 % ab- und der Ladung nach um 5,7 % zugenommen.

im Jahr 1920 verglichen mit dem Jahr 1919 betrug:

	1920	1919	
	18 931	24 480	-22,7%
	968 544	1 180 905	-18,0%
	486 701	460 475	+5,7%
Mithin 1920 { mehr	—	—	—
{ weniger	4 075	1 474	+274,8%

Auf diesem Kanal, der eine direkte Verbindung von dem Fluß bei Vreswijk mit Amster-

damm bildet, passieren die Küniginnen-Schiffe bei Vreswijk

Verkehr	Zahl der Schiffe		Güter		Summe
	Zahl	t	Zahl	t	
in der Richtung nach Amsterdam	232	140 381	189	119 355	421
in der Richtung nach Vreswijk	1501	920 101	1201	753 252	2702
Summe	1733	1 060 482	1390	872 607	3123

IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1920 liegen folgende Angaben vor:

Nach badischen Mitteilungen:

Verkehr im Jahr	A. zu Berg					B. zu Tal					
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		
1. Der Verkehr der vereinigten badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport und der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel im Jahr 1920 verglichen mit dem Jahr 1919 betrug:											
1920	2145	1 790 503	489	376 566	2 167 069	384	376 363	103	75 733	452 096	
1919	1782	1 580 006	275	211 909	1 791 015	426	308 197	108	67 420	375 617	
Mithin 1920	{ mehr	363	210 497	214	164 657	375 154	—	68 166	—	8 313	76 479
	{ weniger	—	—	—	—	—	42	—	5	—	—
2. Der Verkehr der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1920 verglichen mit dem Jahr 1919 betrug:											
1920	657	592 478	—	—	592 478	132	65 679	—	—	65 679	
1919	605	494 529	—	—	494 529	74	72 911	—	—	72 911	
Mithin 1920	{ mehr	52	97 949	—	—	97 949	58	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—	7 232	—	—	7 232
3. Der Verkehr der Gesellschaft August und Emil Nieten in Karlsruhe, Spedition und Schiffahrt, im Jahre 1920 verglichen mit dem Jahr 1919 betrug:											
1920	—	—	21	12 130	12 130	—	—	90	60 014	60 014	
1919	—	—	10	4 249	4 249	—	—	194	137 585	137 585	
Mithin 1920	{ mehr	—	—	11	7 881	7 881	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—	104	77 571	77 571	

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	
4. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahr 1920 verglichen mit dem Jahr 1919 betrug:										
1920	9	8 847	106	87 554	96 401	47	36 211	18	11 006	42 217
1919	109	79 925	44	32 848	112 773	86	66 654	22	13 895	80 049
Mithin 1920	{ mehr	—	—	62	54 706	—	—	—	—	—
	{ weniger	100	71 078	—	—	16 372	39	30 443	4	2 389
5. Der Verkehr der Speditionsgesellschaft Rhenania G. m. b. H. im Jahr 1920 verglichen mit dem Jahr 1919 betrug:										
1920	162	137 315	—	—	137 315	185	155 311	—	—	155 311
1919	219	225 898	—	—	225 898	141	99 073	—	—	99 073
Mithin 1920	{ mehr	—	—	—	—	44	56 238	—	—	56 238
	{ weniger	57	88 583	—	—	—	—	—	—	—

Nach hessischen Mitteilungen:

7. Die Rhein-See-Schiffahrtsgesellschaft, Filiale Mainz, hat ihren Auslandsverkehr noch nicht wieder aufgenommen,

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

Schleppgüterverkehr.

8. Die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft, Abteilung Schiffahrt, in Duisburg-Ruhrort hatte im Berichtsjahr 10 Raddampfer, 4 Schraubenboote und 69 eigene Kähne im Betrieb und beförderte zu Berg mit eigener Schleppkraft:

528 498 t in eigenen Kähnen,

570 790 t in fremden Kähnen,

zusammen 1 099 288 t in 1920

gegen 1 006 407 t in 1919

mithin 1920 mehr 92 881 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 70 321 t Tragfähigkeit im Betrieb. Die Jahresschleppleistung zu Berg betrug 310 000 t, die Jahresfrachtleistung in eigenen Kähnen zu Berg und zu Tal 581 000 t.

10. Die Reederei von Hugo Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr, deren Schiffspark im Jahr 1920 aus 3 Raddampfern und 27 eisernen Schleppkähnen bestand, beförderte mit eigenen und fremden Kähnen:

363 623 t	auf der Strecke von der Ruhr bis Mannheim,
66 668 t	von Mannheim bis Straßburg;

durch eigene und fremde Boote wurden ferner geschleppt:

520 195 t	von der Ruhr bis Mannheim,
44 481 t	von Mannheim bis Straßburg;

insgesamt 994 967 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 Jahresschleppleistung betrug 2 500 000 t, die Jahresfrachtleistung, einschließlich der in Miete und aus dem Markt angenommenen Kähne, 2 000 000 t.

12. Die Kohलगroßhandlung und Reederei de Gruyter & Co., G. m. b. H. zu Duisburg, verfrachtete im Berichtsjahre 343 827 t; verschleppt wurden auf der Strecke Ruhrort—Straßburg 743 574 t. An diesen Leistungen waren beteiligt 32 eigene Schleppkähne mit einer Gesamtladefähigkeit von rund 42 500 t und 8 Dampfer mit einer Gesamtleistung von 7000 indizierten Pferdestärken.

13. Gebr. Dörtelmann, G. m. b. H. in Duisburg, keine Angaben.

14. Die Basalt-Aktiengesellschaft zu Linz a. Rh. beförderte im Jahr 1920 mit 5 eigenen und sonstigen Kähnen insgesamt 290 284 t Basalt nach Ladestellen zwischen Ludwigshafen und Ruhrort.

15. Die Reederei H. Paul Disch, G. m. b. H. in Duisburg, besitzt 6 Schleppdampfer sowie 25 Kähne mit 30 000 t Ladefähigkeit.

Befördert wurden 1920 im ganzen 489 730 t in 632 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 450 000 t.

18. Die Firma Stachelhaus & Buchloh, G. m. b. H. zu Mülheim a. d. Ruhr, beförderte im Jahr 1920 mit eigenen und fremden Booten und Kähnen 552 658 t.

Es wurden verfrachtet:	126 890 t	mit eigenen Kähnen,
	4 950 t	mit fremden Kähnen,
	zusammen 131 840 t.	

Es wurden geschleppt:	347 397 t	mit eigenen Booten,
	73 421 t	mit fremden Booten,
	zusammen 420 818 t.	

Der Schiffspark der Firma bestand im Berichtsjahr aus 3 Radschleppdampfern, 2 Schraubenschleppdampfern und 15 eisernen Kähnen.

19. Die Reederei Mathias Stinnes zu Mülheim a. d. Ruhr unterhielt im Jahr 1920 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 1 450 122 t

durch fremde Boote — t

1 450 122 t,

Braunkohle von Neuß-Wesseling nach dem Oberrhein und Mainstationen:

durch eigene Boote 33 077 t

zusammen 1 483 199 t,

hiervon

in eigenen Schiffen 690 935 t

in fremden Schiffen 144 387 t

fremdes Gut in fremden Schiffen 647 877 t

1 483 199 t

gegen 1919 1 308 759 t

mithin 1920 174 440 t mehr.

B) Ab Rotterdam nach Ruhrort:

Fremdes Gut in eigenen und fremden Schiffen durch eigene und fremde

Boote 20 596 t.

C) Zu Tal:

Von den Oberrheinstationen nach den Ruhrhäfen — t.

D) Ab Ruhrort zu Tal nach Holland:

in eigenen Kähnen 283 t

E) Der Gesamtverkehr betrug also:

A) zu Berg 1 483 199 t

B) ab Rotterdam nach Ruhrort 20 596 t

C) zu Tal — t

D) ab Ruhrort nach Holland . 283 t

zusammen 1 504 078 t

gegen 1919 1 504 382 t

mithin 1920 304 t weniger.

Ferner gelangten 1354 leere Schiffe zur Talbeförderung gegen 1200 im Jahr 1919.

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 1920 etwa 1 000 000 t Braunkohlenbriketts von Wesseling nach den Rheinhäfen des Mittel- und Oberrheins und den Mainstationen. Die Flotte bestand aus 28 eigenen Rheinkähnen, von welchen 3 abgegeben werden mußten, 4 Raddampfern, von welchen einer abgeliefert werden mußte, und 10 Schraubenbooten, 1 Kranschiff mit fahrbarem Kran und 1 Schwimmkran.

Güterdampferverkehr.

21. Die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Cöln unterhielt im Jahr 1920 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 396 Bergfahrten und 345 Talfahrten:

insgesamt	360 855 t
gegen	323 879 t im Vorjahr,
	mithin 1920 36 976 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 21 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam unterhalten.

Für das Jahr 1920 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe	597	78	79	544
Personen	61 888	—	—	129 483
		(eingeladen)		(ausgeladen)
Güter in Tonnen	1 052	422	1388	1 989

Die Dampfschiffe machten 1920 im ganzen 1011 Fahrten, und zwar:

73	zwischen Mannheim—Mainz,
413½	„ Mainz—Coblenz,
441	„ Coblenz—Cöln,
36½	„ Cöln—Düsseldorf,
14½	„ —Emmerich,
6	„ —Arnheim,
26½	„ —Rotterdam,

zusammen 1011,

in denen sie, einschließlich 99141 km verschiedener unvollständiger Fahrten, im ganzen 297801 km zurücklegten, gegen 273 Fahrten mit 82549 km Fahrstrecke im Jahr 1919 (einschließlich 42155 km verschiedener unvollständiger Fahrten). — Vom 1.—5. und vom 13.—21. Januar mußten die Fahrten wegen Hochwasser eingestellt werden.

23. Die Cölnler Reederei-Aktiengesellschaft zu Cöln macht für 1920 folgende Angaben:

Zu Anfang des Jahres bestand die Flotte aus 2 Schrauben- und 12 Raddampfern; von den letzteren wurden „Aducht“, „Walrave“ und „Kleingedank“ nach Memel, der Schraubendampfer „Agger“ nach Ruhrort verkauft. Von der Besatzungsbehörde waren Dampfer „Aducht“ bis 27. April und Dampfer „Adler“ bis 31. August beschlagnahmt; nach Freigabe wurde der erstgenannte Dampfer im Personendienst, der zweite im Schleppdienst verwandt. Die Personen- und Güterfahrt auf den Strecken Cöln—Bonn und Cöln—Hitdorf wurde während des ganzen Jahres ausgeführt. Während der Monate Mai—September wurde die Lokalfahrt Cöln—Mülheim nur an Sonntagen unterhalten, zum Strandbad Rodenkirchen täglich. Zwischen Cöln und Zons und Cöln und Königswinter wurden nur Sonntagspassagierfahrten ausgeführt.

Der Passagierverkehr auf der Strecke Düsseldorf—Kaiserswerth—Wittlaer wurde vom 26. Mai bis 1. September ausgeführt. Während der Wintermonate wurden alle Dampfer im Schleppdienst verwandt.

Nach niederländischen Mitteilungen:

Rotterdam.

1. Die „Nederlandsche Stoomboot Reederij“ unterhielt mit 10 Salondampfern einen regelmäßigen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim zur Beförderung von Personen und Gütern.
2. Die Firma „Johs. Otten & Zoon's Transport Mij.“ beförderte zu Berg 93 530 413 kg diverse Güter.
3. Die „N. V. $\frac{1}{2}$ Reederij J. H. Koenigsfeld“ beförderte zu Berg 74 031 376 kg, zu Tal 16 452 560 kg Güter.

Amsterdam.

1. „Voigt & Geber's Transport Mij.“ beförderte zu Berg 6 157 478 kg, zu Tal 30 542 610 kg Güter.
2. Die „Nieuwe Rijnvaart Mij.“ beförderte zu Berg 129 007 000 kg, zu Tal 82 933 000 kg Güter.
3. Die Firma „Gedr. van Uden“ beförderte zu Berg 22 674 000 kg, zu Tal 26 665 593 kg Güter.
4. Die Firma „H. Kersken“ beförderte zu Berg 16 796 005 kg, zu Tal 31 905 566 kg Güter.

Die Mittelungen 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 Frachtenotierungen stattfanden. Bei der Schwierigkeit der Materialbeschaffung kann auf unbedingte Zuverlässigkeit der Angaben kein Anspruch erhoben werden.

X. Frachten und Versicherungswesen.

A. Frachten.

Die Mittelungen 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 Frachtenotierungen 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 keine Notierungen stattfanden, ist in die betreffenden Spalten ein Punkt (•) eingesetzt.

Aus den einzelnen Uferstaaten liegen folgende besondere Mitteilungen vor:

1. Frankreich: Die Kosten für Einladen, Ausladen, Versicherung und Leichtern sind in den Frachtsätzen nicht inbegriffen. Für die drei verschiedenen Schiffsgrößen lassen sich nach Mitteilung der Interessenten getrennte Angaben nicht machen. Außerdem war es mangels der nötigen Unterlagen nicht möglich, die Tabellen für folgende Strecken auszufüllen:

Von Mannheim nach Straßburg bergwärts und für alle Strecken ab Straßburg talwärts.

2. Baden: Einige Verkehrsarten waren infolge des Krieges vollständig eingestellt, andere nur zum Teil für gewisse Güter aufrechterhalten worden. Eine getrennte Angabe der Kahnfrachten und Schlepplohne nach Gewichtstonnen ließ sich in den meisten Fällen nicht durchführen, weil während des Krieges die Schiffe fast ausschließlich in Tagesmiete gechartert wurden und die Schlepplohne, 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 Hauptverkehrsstrecke:

Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim

festgestellt werden. Notierungen für Straßburg lagen nicht vor.

Über den Frachtenstand für die Verkehrsstrecken

	Rhein-Ruhrhäfen—Antwerpen,	40
	„ „ —Rotterdam,	40
	und „ „ —Amsterdam	40

können keine Angaben gemacht werden, weil 1920 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: Frachtnotierungen fanden wegen des unregelmäßigen Verkehrs und wegen der unstabilen Wechselkurse nicht statt.

Bestimmungsort			
Antwerpen	715 km	Klein	mit 1000
Rotterdam	700 km	mittel	mit 1000
Strasbourg	700 km	groß	mit 1000
Rhein-Ruhr-Häfen		mit 1000	
Antwerpen	715 km	Klein	mit 1000
Rotterdam	700 km	mittel	mit 1000
Strasbourg	700 km	groß	mit 1000
Mannheim		mit 1000	
Straßburg		mit 1000	
Baden		mit 1000	
Antwerpen		mit 1000	
Rotterdam		mit 1000	
Strasbourg		mit 1000	
Mannheim		mit 1000	
Straßburg		mit 1000	
Baden		mit 1000	

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		
Frankreich.																					
Antwerpen. Straßburg. 811 km.		A. Berg-																			
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	—	—	44	—	—	50	—	—	48	—	—	41	—	—	47	—	—	38
			niedr. höchst.	—	—	52	—	—	55	—	—	54	—	—	44,5	—	—	51,5	—	—	43,5
			niedr. höchst.	—	—	60	—	—	60	—	—	60	—	—	48	—	—	56	—	—	49
Rotterdam. Straßburg. 700 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	—	—	59	—	—	45	—	—	45	—	—	45	—	—	45	—	—	45
			niedr. höchst.	—	—	59	—	—	52,5	—	—	52,5	—	—	52,5	—	—	52,5	—	—	52,5
			niedr. höchst.	—	—	59	—	—	60	—	—	60	—	—	60	—	—	60	—	—	60
Ruhrhäfen. Straßburg. 486 km.																					
Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	—	—	40	—	—	40	—	—	40	—	—	80	—	—	88	—	—	80
			niedr. höchst.	—	—	40	—	—	42,5	—	—	40	—	—	84	—	—	88	—	—	85,5
			niedr. höchst.	—	—	40	—	—	45	—	—	40	—	—	88	—	—	88	—	—	91
		Schlepplohn	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	—	—	66	—	—	65	—	—	66	—	—	58	—	—	72	—	—	72
			niedr. höchst.	—	—	66,5	—	—	65	—	—	68	—	—	61,5	—	—	81	—	—	73,5
			niedr. höchst.	—	—	67	—	—	65	—	—	70	—	—	65	—	—	90	—	—	75
Straßburg. Ruhrhäfen. 486 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750t	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Große Schiffe		niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Straßburg. Mannheim. 134 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Baden.																					
Antwerpen. Karlsruhe. 745 km.		A. Berg-																			
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			niedr. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Francs in den Betriebsmonaten													Durchschnitt			Bemerkungen						
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt				
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a		b	c	a	b	c	
fahr t.																						
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	41,7	Getroide,
—	—	42	—	—	40	—	—	39,5	—	—	27,5	—	—	27,5	—	—	27,5	—	—	27,5	45,49	Kohlen
—	—	44	—	—	42,5	—	—	39,75	—	—	27,5	—	—	27,5	—	—	27,5	—	—	27,5	49,15	
—	—	46	—	—	45	—	—	40	—	—	27,5	—	—	27,5	—	—	27,5	—	—	27,5		
fahr t.																						
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	52	Kohlen
—	—	45	—	—	45	—	—	45	—	—	45	—	—	45	—	—	45	—	—	45	55,75	
—	—	52,5	—	—	52,5	—	—	52,5	—	—	52,5	—	—	52,5	—	—	52,5	—	—	52,5	59,5	
—	—	60	—	—	60	—	—	60	—	—	60	—	—	60	—	—	60	—	—	60		
fahr t.																						
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	55,8	Kohlen
—	—	70	—	—	40	—	—	40	—	—	40	—	—	40	—	—	40	—	—	40	60,15	
—	—	76,5	—	—	60	—	—	40	—	—	45	—	—	45	—	—	45	—	—	45	64,5	
—	—	83	—	—	80	—	—	40	—	—	50	—	—	50	—	—	50	—	—	50	76,7	
—	—	79	—	—	72	—	—	58	—	—	59	—	—	100	—	—	100	—	—	100	83,9	
—	—	90,5	—	—	84,5	—	—	66,5	—	—	67	—	—	115	—	—	115	—	—	115	130	
—	—	102	—	—	97	—	—	75	—	—	75	—	—	130	—	—	130	—	—	130		
fahr t.																						
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
fahr 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						
Antwerpen. Mannheim. 677 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	58	48	45	58	48	45	48	38	35	48	38	35	43	33	30	43	33	30	43	33	30	
				63	53	50	63	53	50	59	43	40	59	43	40	59	43	40	59	43	40	59	43	40	
Rotterdam. Karlsruhe. 638 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Rotterdam. Mannheim. 570 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	12,5	10	—	12,5	10	—	12,5	10	—	11,5	9	—	11,5	9	—	11,5	9	—	11,5	9	—
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	10	7	6,5	10	7	6,5	9	6	5,5	9	6	5,5	9	6,5	6	9	6,5	6	9	6,5	6	
				11	8	7,5	11	8	7,5	10	6,5	6	10	6,5	6	10	7,5	7	10	7,5	7	10	7,5	7	
Ruhrhäfen. Mannheim. 352 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Amsterdam. Mannheim.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	13,5	10,5	—	13,5	10,5	—	13,5	10,5	—	12,5	9,5	—	12,5	9,5	—	12,5	9,5	—	12,5	9,5	—
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	11	8	7,5	11	8	7,5	9,5	6,5	6	9,5	6,5	6	10	7,5	7	10	7,5	7	10	7,5	7	
				12	9	8,5	12	9	8,5	10,5	7,5	7	10,5	7,5	7	11	8,5	8	11	8,5	8	11	8,5	8	

Mark in den Betriebsmonaten																		Durchschnitt			Bemerkungen
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			a	b	c	
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c				
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Belgische Francs-währung
43	33	30	48	38	35	48	38	35	58	48	45	58	48	45	58	48	45	51	41	38	
59	43	40	58	48	45	58	48	45	63	53	50	63	53	50	63	53	50	58	48	45	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Gulden-währung
12	9,5	—	12	9,5	—	12	9,5	—	12,5	11	—	12,5	11	—	12,5	11	—	12,19	9,9	—	
9	6,5	6	9,5	8	7,5	9,5	8	7,5	11,5	10	9,5	11,5	10	9,5	11,5	10	9,5	9,8	7,5	7	
10	7,5	7	10,5	8,5	8	10,5	8,5	8	12	10,5	10,5	12	10,5	10,5	12	10,5	10,5	10,7	8,2	7,81	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Gulden-währung
13	10	—	13	10	—	13	10	—	13,5	11,5	—	13,5	11,5	—	13,5	11,5	—	13,19	10,38	—	
10	7,5	7	10	8,5	8	10	8,5	8	12,5	11	10,5	12,5	11	10,5	12,5	11	10,5	10,6	8,4	7,8	
11	8,5	8	11	9	8,5	11	9	8,5	13	11,5	11	13	11,5	11	13	11,5	11	11,5	9,1	8,6	

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
Mannheim. Karlsruhe. 68 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Karlsruhe. Antwerpen. 745 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Mannheim. Antwerpen. 677 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	125	100	95	125	100	95	125	100	95	115	90	85	115	90	85	100	75	70
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Mannheim. Amsterdam.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	125	105	—	125	105	—	125	105	—	110	90	—	110	90	—	110	90	—
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	105	85	80	105	85	80	105	85	80	95	75	70	95	75	70	80	55	50
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Karlsruhe. Rotterdam. 638 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Mannheim. Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	110	90	—	110	90	—	110	90	—	100	80	—	100	80	—	90	65	—
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	100	80	75	100	80	75	100	80	75	90	70	65	90	70	65	75	50	45
				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

B. Tal-

Markt in den Betriebsmonaten															Durchschnitt			Bemerkungen			
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember				a	b	c
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c				
.	
.	
fahrt.																					
.	
.	
100	75	70	100	75	70	80	60	55	85	60	55	60	45	40	70	55	45	100	77,1	7,2	
.	
.	
100	90	—	100	90	—	80	57,5	—	85	60	—	65	50	—	70	55	—	100	82,3	—	
.	
80	55	50	80	55	50	60	40	35	65	45	40	60	40	35	65	50	45	83	62	57	
.	
.	
90	65	—	90	65	—	70	47,5	—	75	50	—	60	45	—	65	50	—	89,17	68,12	—	
.	
75	50	45	75	50	45	55	35	30	65	40	35	55	40	35	60	45	40	78,33	57,5	52,5	

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
Mannheim. Ruhrhäfen. 352 km.																				
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Gesamt- fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Karlsruhe¹⁾. Mannheim. 68 km.																				
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Gesamt- fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	fracht- satz	niedr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		mittl.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Bayern.																				
Antwerpen. Ludwigshafen. 686 km.																				
Beförderung im Schleppdienst	Gesamt- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		mittl.	261	221	219	251	211	209	193	191	189	128	126	124	108	106	104	103	101	99
		höchst.	262	222	220	252	212	210	194	192	190	129	127	125	109	107	105	104	102	100
Beförderung im Schleppdienst	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			A. Berg-																	
			Schiffsmiete von Januar mit Juli 33,5 belg. Cents pro Tag und Tonne Tragfähigkeit																	
Beförderung im Schleppdienst	Kahn- fracht- satz	niedr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		mittl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Verschiffungen ab und nach Seehäfen von Ruhrhäfen für Karlsruhe.

Mark in den Betriebsmonaten

Mark in den Betriebsmonaten															Bemerkungen						
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			Bemerkungen
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
103	101	99	113	111	109	143	141	139	153	151	149	163	161	159	153	151	149	156	147	145	Ludwigshafen Schiffmiete
104	102	100	114	112	110	144	142	140	154	152	150	164	162	160	154	152	150	157	148	146	
106	104	102	116	114	112	146	144	142	156	154	152	166	164	162	156	154	152	159	150	148	
Schiffsmiete von August mit Dezember 28,75 belg. Cents pro Tag u. Tonne Tragfähigkeit															Schiffsmiete durchschnittlich 31,5 belg. Cents pro Tag u. Tonne Tragfähigkeit						
fahr 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
Rotterdam. Ludwigshafen. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	389	343	311	568	499	454	486,5	428	389	356,5	314	285	243	214	194	226,5	199	181	
			390	344	312	569	500	455	487,5	429	390	357,5	315	286	244	215	195	227,5	200	182	
Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	259	219	217	249	209	207	229	189	187	164	124	122	144	104	102	139	99	97
				260	220	218	250	210	208	230	190	188	165	125	123	145	105	103	140	100	98
				262	222	220	252	212	210	232	192	190	167	127	125	147	107	105	142	102	100
				Schiffsmiete von Januar mit Juli zirka 6¼ holl. Cents pro Tag u. Tonne Tragfähigkeit																	
Ruhrort. Ludwigshafen. 355 km.																					
Beförderung im Schleppdienst	Große Schiffe über 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,35	—	—	0,40	—	—	0,50	—	—	0,65	—	—	0,80	—	—	0,80
				—	—	38,35	—	—	40	—	—	26,3	—	—	23	—	—	40,35	—	—	36,7
				Schiffsmiete von Januar mit Juli 64 Pf. pro Tag und Tonne Tragfähigkeit																	
Ludwigshafen. Straßburg. 131 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	59	49	47	54	44	42	49	39	37	49	39	37	49	39	37	49	39	37	
			60	50	48	55	45	43	50	40	38	50	40	38	50	40	38	50	40	38	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	62	52	50	57	47	45	52	42	40	52	42	40	52	42	40	52	42	40
				—	—	39	—	—	39	—	—	39	—	—	37,5	—	—	37,5	—	—	37,5
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen. Antwerpen. 686 km.																					
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	110	—	—	120	—	—	110	—	—	100	—	—	100	—	—	80
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen. Rotterdam. 570 km.																					
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	120	—	—	120	—	—	120	—	—	100	—	—	100	—	—	70	—	
			—	—	90	—	—	100	—	—	90	—	—	80	—	—	80	—	—	60	
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

B. Tai

Mark in den Betriebsmonaten																	Durchschnitt			Bemerkungen	
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			a	b		c
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b		c
226	199	181	199	175	159	224	197	179	275	241	219	312	274	249	297	252	229	316	277	252	Anwendung März April Mai Juni Juli August September Oktober November Dezember Jahresmittel Schiffsmiete Verkehr
227	200	182	200	176	160	225	198	180	276	242	220	313	275	250	298	253	230	317	278	253	
229	203	184	202	178	162	227	200	182	278	244	222	315	277	252	300	255	232	319	280	255	
139	99	97	149	109	107	179	139	137	189	149	147	199	159	157	189	149	147	185	145	143	
140	100	98	150	110	108	180	140	138	190	150	148	200	160	158	190	150	148	186	146	144	
142	102	100	152	112	110	182	142	140	192	152	150	202	162	160	192	152	150	188	148	146	
Schiffsmiete von August mit Dezember zirka 5¼ holl. Cents per Tag u. Tonne Tragfähigkeit																	Schiffsmiete durchschnittlich 6 holl. Cents per Tag u. Tonne Tragfähigkeit				
		0,78			0,67			0,4			0,43			1,3			1,05			0,68	
		51,5			43,3			31,9			29,1			52,8			76,4			40,81	
59	49	47	69	59	57	74	69	67	74	69	67	74	69	67				59,91	51,27	49,27	
60	50	48	70	60	58	75	70	68	75	70	68	75	70	68				60,91	52,27	50,27	
62	52	50	72	62	60	77	72	70	77	72	70	77	72	70				62,91	54,27	52,27	
Schiffsmiete ab August 75½ Pf. per Tag und Tonne Tragfähigkeit																	Schiffsmiete durchschnittlich 68,2 Pf. pro Tag und Tonne Trag- fähigkeit				
		38,4			38,4			38,4			44			44						39,34	
		85			75			65			70			90			100			92,08	
		70			70			70			90			120			120			97,5	
		65			55			45			50			70			80			72,08	



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	
Hessen.																				
Antwerpen. Mainz. 613 km.		A. Berg-																		
		Beförderung im Schleppdienst Kleine, mittl. u. große Schiffe Gesamtfrachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Rotterdam. Mainz. 488 km.		Beförderung im Schleppdienst Kleine, mittl. u. große Schiffe Gesamtfrachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Beförderung im Schleppdienst Kleine Schiffe Kahnfrachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Beförderung im Schleppdienst bis 750 t Schlepplohn niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Beförderung im Schleppdienst Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t Kahnfrachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Amsterdam. Mainz. 486 km.		Beförderung mit Güterdampfern Frachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		B. Tal-																		
Duisburg-Ruhrort. Mainz. 282 km.		Beförderung im Schleppdienst Kleine, mittl. u. große Schiffe Gesamtfrachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Beförderung im Schleppdienst Kleine Schiffe Kahnfrachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Beförderung im Schleppdienst bis 750 t Schlepplohn niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		B. Tal-																		
Mainz. Antwerpen. 613 km.		Beförderung im Schleppdienst Kleine, mittl. u. große Schiffe Gesamtfrachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		B. Tal-																		
Mainz. Rotterdam. 488 km.		Beförderung im Schleppdienst Kleine, mittl. u. große Schiffe Gesamtfrachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		B. Tal-																		
Mainz. Amsterdam. 486 km.		Beförderung mit Güterdampfern Frachtsatz niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		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		
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Rhein-Kuhhütten 500 l 500 l	
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		
0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50		

Einladeort, Bestimmungsort			Frachtsätze für die Tonne																	
			Januar			Februar			März			April			Mai			Juni		
			a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Preußen.																				
Rhein-Ruhrhäfen. Straßburg. 486 km.																				
Große Schiffe über 400 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rhein-Ruhrhäfen. Mannheim. 355 km.																				
Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.						0,40						0,50				0,65		
	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.			0,30			0,40						0,50				0,65		
Große Schiffe über 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.																		
	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.						35						23				22,5		
								39						26,25				22,9		
								42						30				25		
Rhein-Ruhrhäfen. Antwerpen-Süd. 331 km.																				
Große Schiffe über 600 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rhein-Ruhrhäfen. Brüssel. km.																				
Große Schiffe 400 bis 500 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rhein-Ruhrhäfen. Schiedam. 220 km.																				
Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rhein-Ruhrhäfen. Rotterdam. 215 km.																				
Mittl. Schiffe 200 bis 300 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Große Schiffe über 500 t		niedr. mittl. höchst.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Beförderung im Schleppdienst

A. Berg-

B. Tal-

in Mark in den Betriebsmonaten													Durchschnitt			Bemerkungen					
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a		b	c	a	b	c
fahrt.																				Tagesmiete: 25 Tage Garantie für die Tonne Tragfähigkeit bis 2 m, bei über 2 m 20 Pf. mehr 25 bzw. 30 Tage Garantie ohne Garantie	
—	—	0,7	—	—	0,4	—	—	0,4	—	—	0,4	—	—	1,0	—	—	—	—	—		—
—	—	0,78	—	—	0,67	—	—	0,4	—	—	0,43	—	—	1,24	—	—	—	—	—		—
—	—	0,8	—	—	0,8	—	—	0,4	—	—	0,5	—	—	1,35	—	—	—	—	—		—
—	—	0,7	—	—	0,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,8	—		—
—	—	0,78	—	—	0,67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,97	—		—
—	—	0,8	—	—	0,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,3	—		—
—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—		—
—	—	—	—	—	17	—	—	15,36	—	—	17,5	—	—	21	—	—	—	—	—		—
—	—	—	—	—	17	—	—	16	—	—	20	—	—	21	—	—	—	—	—		—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
—	—	46	—	—	33,5	—	—	28,5	—	—	28	—	—	52	—	—	—	72,5	—		—
—	—	51,58	—	—	42,5	—	—	31,37	—	—	28,91	—	—	52,89	—	—	—	73,88	—		—
—	—	53	—	—	53	—	—	34,5	—	—	37,5	—	—	53,5	—	—	—	80	—	—	
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
Niederland.																			
Amsterdam. Oberrheinhäfen.		A. Berg-																	
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Amsterdam. Unterrheinhäfen.		B. Tal-																	
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Unterrheinhäfen. Amsterdam.		B. Tal-																	
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Oberrheinhäfen. Amsterdam.		B. Tal-																	
Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	Große Schiffe über 1250 t	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

in Gulden in den Betriebsmonaten

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				

282 eiserne Schiffe, nämlich 102 der Klasse A¹
A²
A³

XI: Unfälle.

fahrt.

•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

fahrt.

•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

B. Schiffs-Versicherungswesen.

Nach preußischen Mitteilungen wurden 289 Schiffe im Jahr 1920 nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Verbandes klassifiziert, gegen 370 im Vorjahr.

Von diesen 289 Schiffen waren

289 eiserne Schiffe, nämlich 195 der Klasse A¹

Niederland. 93 „ „ A²

1 „ „ A³

Die Lage der Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften ist im allgemeinen unverändert geblieben. Bei den preußischen Gesellschaften waren ausgangs 1920 versichert:

1. „Harmonie“ (Coblenz-Neuendorf)	171	Schiffe mit	4 187 292	Ztr. Tragfähigkeit
2. „Germania“ (Duisburg-Ruhrort)	112	„ „ „	2 406 000	„ „
3. „Gute Hoffnung“ (Mülheim a. d. Ruhr)	71	„ „ „	1 551 818	„ „
4. „Vater Rhein“ (Mülheim a. d. Ruhr)	70	„ „ „	1 654 239	„ „
5. „Rheinfahrt“ (Duisburg-Ruhrort)	69	„ „ „	1 349 127	„ „

Bei der vorwiegend aus preußischen Schiffern bestehenden Kasko-Versicherungsgesellschaft „Jus et Justitia“ mit dem Sitz in Mannheim waren außerdem für das Jahr 1920 versichert 169 Schiffe mit 3 326 110 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.

Unterrheinländer.

Amsterdamer.

Oberrheinländer.

Amsterdamer.

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 Fahrwasser-sperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Mindestdauer u. Höchstdauer	
1	Basel—Straßburg.....	4 ¹⁾	—	—	—	—	—	—	
2	Straßburg—Sondernheim.....	6 ²⁾	—	—	—	—	2	4 Tage	
3	Sondernheim—Bingen.....	23 ³⁾	—	1	—	2 ⁴⁾	1	3/4 Tag	
4	Bingen—St. Goar.....	25	1	1	—	3 ⁵⁾	3 ⁶⁾	{ 9 1/2 Stunden } Binger Loch { 32 Tage } { 1 Stunde } II. Fahrwasser { 2 1/2 Tage }	
5	St. Goar—Bonn.....	30	—	2	1 ⁷⁾	2	—	—	1) Vorübergehend auf Grund geraten.
6	Bonn—Duisburg.....	36	2	—	1 ⁸⁾	5	—	—	2) Desgl.
7	Duisburg—Lobith.....	30	—	5	2 ⁹⁾	5	—	—	3) In 2 Fällen desgl.
8	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas.....	5	2	—	—	5 ¹⁰⁾	—	—	4) Darunter je 1 Floß auseinandergebrochen und abgetrieben.
9	Niederrhein u. Leck.....	4	1	—	—	4	—	—	5) Je 3 für Binger Loch und II. Fahrwasser.
	1920 zusammen	163	6	9	4	26 ¹¹⁾	6	39 1/4	6) Je 1 Mann tot.
	gegen 1919	142	16	4	15	32	5	3 1/4	7) Die Durchfahrt durch das Drehstück in der Eisenbahnbrücke über den Königshaven war bis 7. Februar gesperrt.
	Mithin 1920 { mehr	21	—	5	—	—	1	36	8) Darunter 2 Kiesnachen.
	{ weniger	—	10	—	11	6	—	—	

Über die im Jahr 1920 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Frankreich.

- Ein zu Berg fahrendes, zu tief geladenes Schiff fuhr auf eine Schwelle fest.
- Festfahren eines Schiffes auf eine Kiesbank infolge falscher Steuerung.
- Festfahren eines Schleppkahnes auf eine Schlammbank vor der Hafeneinfahrt.

Ein zu Tal fahrender Schlepper mit 4 Anhangschiffen kam bei der Ausfahrt aus dem Hafen dem Ufer zu nahe. Der Steuermann verlor die Gewalt über den Dampfer, sodaß dieser sich drehte und die Backboardschraube schwer beschädigt wurde. Die vier Anhangschiffe rissen sich los und wurden von der Strömung etwas abgetrieben, konnten aber Anker werfen.

Ein zu Berg fahrender Dampfer fuhr infolge falscher Steuerung auf eine Buhne fest, wobei seine beiden Schrauben abbrachen.

In zwei Fällen gerieten ein zu Berg bzw. ein zu Tal fahrendes Schiff infolge falscher Steuerung auf eine Kiesbank.

Baden.

Im ganzen kamen 3 Unfälle zur Anzeige, wovon 2 durch Auffahren auf Grund entstanden waren und ohne erheblichen Schaden und Sperrung des Fahrwassers verliefen. Im dritten Falle wurde ein Segelschiff durch Auffahren auf den Dremmel innerhalb der Kammersehleuse im Industriehafen leck und sank. Die Schleuse war 3 Tage für den Verkehr gesperrt.

Bayern.

Es sind 4 Schiffsunfälle gegen 8 im Vorjahre zur Anzeige gekommen, die sich alle bei Tag auf der Stromstrecke Sondernheim—Ludwigshafen ereigneten. In 2 Fällen wurden 1 Fähre und 1 Schwimmschule beschädigt, in einem weiteren Falle war ein Kahn außerhalb des Fahrwassers auf Grund geraten.

Bemerkenswert war der 4. Unfall:

Am 19. September, nachmittags 2 Uhr, fuhr das Räderboot „Raab, Karcher & Cie. III“ in Duisburg mit 2 beladenen Anhangschiffen durch die Schiffbrücke Germersheim zu Berg. Infolge eines Ruderbruches verlor das 1. Anhangschiff etwa 50 m unterstrom der Brücke seine gestreckte Fahrtrichtung und fuhr mit dem Kopfe in der Richtung auf den bayerischerseits stehenden Brückenteil. Da ein Absteuern nicht mehr gelang, rannte das Schiff mit seiner Längsseite in voller Wucht gegen den Brückenteil und zog denselben auf etwa 70 m mit zu Berg. Der Schleppzug konnte seine Fahrt fortsetzen. Das Brückenschiff wurde jedoch so stark beschädigt, daß es sank und etwa 3 km abtrieb. Die Bergungsarbeiten dauerten bis 24. September. Das Fahrwasser war vom 19. September 2 Uhr nachmittags bis 20. September 8 Uhr vormittags gesperrt.

Hessen.

Im Berichtsjahr kamen auf dem hessischen Rhein im ganzen 7 Schiffsunfälle zur Anzeige. Hiervon kamen 2 Unfälle auf der Strecke Worms—Oppenheim, 4 auf der Strecke Oppenheim—Mainz und 1 Unfall auf der Strecke Mainz—Bingen vor.

Die Unfälle ereigneten sich alle bei Tage. Personen sind dabei nicht verunglückt.

Zu diesen Unfällen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

1. Die eiserne Motorbaggermaschine „Franz“ der Kohlenverkaufsgesellschaft Bingen geriet bei der Ausfahrt aus dem Binger Hafen am 1. September auf den Steinwurf des Hafendamms und erhielt Leckage. Die Baggermaschine wurde hierauf auf die Sandschwelle am unteren Ende des Hafens bugsiert, blieb dort liegen und wurde am 24. Oktober gehoben und abgeschleppt.

2. Der mit 18 000 Zentner Kohlen beladene Schleppkahn „Ijmiden“, Vereinigte Steinkohlenhandel „Ijmiden“ (Holland), fuhr am 2. November bei km 320, etwa 100 m vom rechten Ufer entfernt, als ein Schiff im Anhang eines unbekannt gebliebenen Schleppdampfers zu Berg. Infolge des Tiefganges des Schleppdampfers wurde nicht mit Volldampf gefahren, wobei das Schleppen des

erwähnten Schiffs unter das Steuerruder dieses Schiffes kam und keine Fahrt mehr hatte. Das Schiff legte sich an bezeichneter Stelle fest. Der Schleppkahn wurde am 8. November ohne zu lichten durch den Raddampfer „Prinz Hendrik“ wieder abgezogen und konnte seine Reise in dessen Anhang zu Berg fortsetzen.

3. Die übrigen Unfälle bestanden in vorübergehendem Festfahren von Schiffen außerhalb des Fahrwassers.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biëbrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 132 Unfälle, davon 3 bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

35	Unfälle im Bezirk Bingerbrück,
21	„ „ „ „ Coblenz,
17	„ „ „ „ „ Cöln,
36	„ „ „ „ „ Düsseldorf,
23	„ „ „ „ „ Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 23 Dampfer, 95 Schleppkähne, 1 Segelschiff, 2 Kanalschiffe, 1 Aalschocker, 2 Motorboote, 2 Kiesnachen, 1 Bootshaus, 2 Landebrücken, 3 Flöße.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahre 1920 an 33 Tagen eingetreten, eine solche des II. Fahrwassers an 3 Tagen.

Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Am 6. Februar 1920 wurde von dem Raddampfer „Prinz Heinrich“ eine eiserne Schiffslandebrücke, bestehend aus einem Ponton mit fester Brücke und einem untergefahrenen Ponton, zu Berg geschleppt. Bei Stromstation km 202,0, unterhalb Rheindorf, riß der Schleppstrang, die Brücke schlug um und versank im Fahrwasser. Anfangs Juni wurde die gesunkene Landebrücke von einem Greifbagger der Rheinstrombauverwaltung gehoben und aus dem Strome entfernt.

2. Der Kiesnachen „Suhrborg VI“ fuhr am 13. Februar 1920 im Anhang des Schleppbootes „Georg“ aus dem Eisenbahnbassin Ruhrort zu Tal. Als der Schleppzug in den Rheinstrom kam, stieß der Kiesnachen mit dem zu Berg fahrenden Schleppboot „Rhenania“ zusammen und versank. Im folgenden Monat wurde das Schiff gehoben und zur Werft geschleppt.

3. Am 27. August 1920 befand sich der Schleppdampfer „Karl Schroers XV“ mit einem Anhang auf der Fahrt von Ruhrort nach Mannheim. Bei Stromstation 277,0, ungefähr 100 m vom rechten Ufer, erfolgte eine Explosion im Innern eines Dampfkessels, wodurch ein Heizer sofort getötet und ein Maschinist erheblich verletzt wurden. Der Dampfer wurde von einem Bugsierboot der Firma Haniel sogleich in das Eisenbahnbassin Ruhrort geschleppt.

4. Beim Schleppen der Fährpontone, des Brückenschiffes und der Landebrücke von St. Goarshausen nach St. Goar durch das Dampfboot „Loreley“, am 9. September 1920, versagte das Steuer auf dem Dampfboot. Der Schleppzug kam ins Treiben. Das Brückenschiff, welches offen war, und auf dem sich ein Matrose befand, legte sich dabei auf die Seite und kenterte. Der Matrose ging mit unter und konnte trotz sofortiger Hilfe nicht gerettet werden. Das Brückenschiff wurde später gehoben.

5. Am 22. September 1920 befand sich der eiserne holländische Schleppkahn „Anna“ mit 616 t Salz neben einem beladenen Schiff im Anhang des Schraubendampfers „Atalantia“ auf der Talfahrt. Der Kahn „Anna“ stieß in Stromstation km 28,5 oberhalb des Binger Lochs, etwa 25 m vom rechten Ufer auf Felsen und erlitt so starken Leckschaden, daß er gleich darauf im Binger Loch, km 28,6/7, sank, wodurch das Binger Loch-Fahrwasser gesperrt wurde. Die Hebungsarbeiten

gestalteten sich infolge der schweren Beschädigungen so schwierig, daß das Schiff erst am 24. Oktober gehoben und abgeschleppt werden konnte.

6. Der Schraubendampfer „von Caprivi“ schleppte am 22. September 1920 ein Floß zu Tal. Bei Stromstation km 148,0, in der Strommitte, erlitt der Dampfer plötzlich einen Schraubenbruch. Das Floß trieb an den Dampfer heran und drückte denselben vor sich her. Ungefähr 3 km unterhalb der Unfallstelle wurde der Dampfer durch das Floß 50 bis 60 m vom Ufer entfernt über eine Kiesbank gedrückt, wobei er im Vorderschiff ein Leck erhielt. Im sinkenden Zustande konnte er bis km 152,6 bei Beuel gebracht werden, wo er sank. Der Dampfer wurde gehoben und abgeschleppt.

7. Am 24. September 1920 befand sich im dritten Anhang des Schleppdampfers „Johann Küppers VII“ das Schiff „Osnabrück“ auf der Bergfahrt. An letzteres hatte sich das Motorboot „Elsa von Brabant“ angehängen, um nach Neuß zu schleppen. Bei Düsseldorf wollte der Schleppzug den Schleppdampfer „Kurland“ mit dem Anhangschiff „Lahneck“ steuerbordseits überholen. Durch die ungünstigen Stromverhältnisse am Düsseldorfer Ufer kamen die Schiffe „Osnabrück“ und „Lahneck“, welche in einer Höhe fuhren, so nahe zusammen, daß längsseits ein Zusammenstoß stattfand, ohne daß jedoch die Schiffe zu Schaden kamen. Um nicht auf die Hafentmole des Bergerhafens aufzulaufen, warf der Führer von Schiff „Lahneck“ seinen Schleppstrang los. Kurze Zeit darauf kappte auch der Führer des Schiffes „Osnabrück“ seinen Schleppstrang, um nicht gegen ein oberhalb des Bergerhafens vor Anker liegendes Schiff zu fahren. Beide Schiffe hatten jedoch noch etwas Fahrt. Inzwischen war das Schiff „Osnabrück“, an dem das Motorboot hing, mit seinem Hintersteven bereits in die Höhe des Vorderstevens von Schiff „Lahneck“ gekommen. In diesem Augenblick löste der Motorbootführer in seinem Boot eine Schlepptrasse, wodurch das Boot eine verkehrte Gierstellung einnahm. Der Anker des Schiffes „Lahneck“ griff mit seiner Achse in die Kajütenfenster des Motorbootes, das Boot fiel quer vor das Schiff, kippte um und versank. Der Motorbootführer ertrank.

8. Am 25. Oktober 1920 kam der Dampfer „Moguntia“ mit 4 Anhangschiffen zu Tal und wollte bei km 67,5 aufdrehen. Hierbei kam der Schleppzug zu nahe an das rechte Ufer und das letzte im Anhang befindliche Schiff nahm drei vor Anker liegende Aalschokker mit. Die Schokker „Jakob“ und „Sieg“ wurden hierbei stark beschädigt, während der Schokker „Hoffnung“ bei Stromstation km 68, 15 m vom rechten Ufer, sank. Am 15. Februar 1921 wurde das Schiff mit einem Greifbagger entfernt.

9. Am 11. Dezember 1920 wurde ein Floß von dem Schraubenboot „Elise“ zu Tal geschleppt. In Stromstation km 25,8, im Rüdeshheimer Wasser, geriet der Schlepper auf Grund und kam festzuliegen. Das Floß trieb gegen den Dampfer, wodurch derselbe wieder flott wurde. Es wurde versucht, das Floß durch die Anker festzuhalten, was aber nicht gelang; es trieb vielmehr bis an die Krausau, wo es mit dem Hinterteil festzuliegen kam und auseinanderbrach. Der vordere Teil trieb bis unterhalb Caub ab, wo er von dem Schraubenboot „Ernst Hugo“ ins Schlepptau genommen und bis nach Filsen gebracht wurde. Der hintere Teil des Floßes wurde dann von Boot „Elise“ abgezogen und ebenfalls nach Filsen gebracht, wo es wieder zusammengestellt wurde.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

Oberrhein und Waal.

1. Am 8. Januar sank infolge überschlagenden Wassers im Fahrwasser bei Winssen das hölzerne Fischerboot „Arnolda“. Das Wrack wurde am 20. März aus dem Fahrwasser beseitigt.

2. Am 26. Februar stieß der eiserne Schleppkahn „Nicolina“, beladen mit Kies, gegen den südlichen Strompfeiler der Zalt-Bommeler Eisenbahnbrücke. Der Kahn wurde leck und sank am folgenden Morgen in mittelster Brückenöffnung, nachdem ein Teil der Ladung geborgen war. Die Lage des Schiffes ließ jedoch eine genügend breite Fahrstraße für die durchgehende Schifffahrt frei. Der Kahn wurde am 15. März gehoben und abgeschleppt.

3. Am 18. März sank außerhalb des Fahrwassers bei Haafden das eiserne Tankmotorschiff „Neulandia“, beladen mit Kohlenteer, infolge überschlagenden Wassers.

Durch einen Motordefekt ward das Schiff steuerlos und trieb quer zur Stromrichtung.

Das Tankschiff wurde am 25. März gehoben und abgeschleppt.

4. In der Nacht vom 22. zum 23. April lag der eiserne Elevatornachen „Meijer Nr. 15“ am Lande festgemacht bei Lobith. Aus unbekannter Ursache trieb der Nachen ab, lief auf den „Pan-nerdenschen Kop“ und sank außerhalb des Fahrwassers. Der Nachen wurde in der darauffolgenden Woche gehoben und abgeschleppt.

Niederrhein und Leck.

5. Am 27. Januar sank infolge überschlagenden Wassers außerhalb des Fahrwassers bei Lekkerkerk das eiserne Aakschiff „Op Hoop van Zegen“, beladen mit Sand.

6. Am 29. April sank infolge Wellenschlags außerhalb des Fahrwassers bei Schoonhoven ein mit Ton beladener eiserner Nachen.

7. Am 4. Juni sank durch Zusammenstoß außerhalb des Fahrwassers bei Vianen das eiserne Aakschiff „Jacobus Hendricus“, beladen mit Sand.

8. Am 13. Juli sank durch starken Wind außerhalb des Fahrwassers bei Nieuw-Lekkerland das eiserne Aakschiff „Ziet op U Zelf“, beladen mit Sand.

Neue Maas.

9. Am 8. März sank in der Neuen Maas am linken Ufer bei Rotterdam durch Zusammenstoß das eiserne Segelschiff „Martha Piernella“, beladen mit Zucker.

Die oben erwähnten Schiffe sind alle aus dem Strom beseitigt.

Von den Niederlanden war eine telegraphische Nachricht eingegangen, das es bedauerlich sei, daß die Zusammenkunft in Straßburg nicht stattfinden konnte. Die Kommission hat die Angelegenheit in der Sitzung vom 22. März 1878 auf die Angelegenheit des Vorsitzenden der Kommission, von dem die deutschen Vertreter im einzelnen verteidigt werden sollen, erwirbt die Vertreter der anderen Staaten, daß die anwesenden deutschen Bevollmächtigten die Vertreter ihrer Staaten in der Zentral-Kommission für die Rhein-Verkehrung sein sollen. Nach Vorlesung einer schriftlichen Erklärung über die Vertretung der Schweiz in der Kommission wird beschlossen, daß die Herren Miescher und Zehden an den Beratungen teilnehmen können, ohne jedoch vollberechtigte Mitglieder der Kommission zu sein.

Die Kommission hat beschlossen, daß die Kosten der Reise von dem Beitrage der französischen Delegation wahrgenommen und das Archiv der alten Kommission von Mannheim nach Straßburg überführt werden. Über die allgemeinen Kosten der Kommission soll der Entwurf eines Haushaltsplanes der Kommission alljährlich rechtzeitig zur Genehmigung unterbreitet werden.

XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission.

Die Zentral-Kommission trat zum erstenmal nach Friedensschluß und in ihrer neuen Zusammensetzung am 21. Juni 1920 zu ihrer ersten Tagung in Straßburg zusammen und wurde begrüßt durch den Generalkommissar der Französischen Republik, Herrn Alapetite.

Den Vorsitz führte der von Frankreich ernannte Präsident der Zentral-Kommission, Herr Claveille.

Die einzelnen Staaten waren vertreten:

Die deutschen Staaten durch die Herren: Seeliger, Peters, Kupferschmid und Koch;

Belgien durch die Herren: Royers und Hostie;

Frankreich durch die Herren: Charguéraud, Silvain, Dreyfus, Fromageot und Berninger;

Großbritannien durch die Herren: Baldwin und General Mance;

Italien durch die Herren: Sinigaglia und Korv.-Kap. Po.

Ferner nahmen an der Tagung teil:

die Herren Krohne und Wand als stellvertretende deutsche Bevollmächtigte.

Sekretäre:

für die deutschen Staaten: Herr von Pochhammer;

für Belgien: Herr Stiévenard;

für Frankreich: die Herren Charguéraud-Hartmann und Garnier-Coignet;

für Großbritannien: Frau Hamilton.

Von den Niederlanden war eine telegraphische Nachricht eingegangen, daß es bedauere, sich bei der Zusammenkunft in Straßburg nicht vertreten lassen zu können.

Auf die Anfrage des Vorsitzenden der Kommission, von wem die deutschen Uferstaaten im einzelnen vertreten werden sollen, erwiderte der Vertreter der deutschen Staaten, daß die anwesenden deutschen Bevollmächtigten die Vertreter ihrer Staaten in der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt sein sollen. Nach Verlesung einer schriftlichen Erklärung über die Vertretung der Schweiz in der Kommission wird beschlossen, daß die Herren Miescher und Valloton an den Beratungen teilnehmen können, ohne jedoch vollberechtigte Mitglieder der Kommission zu sein.

Das Sekretariat der Zentral-Kommission soll vorläufig von dem Sekretariat der französischen Delegation wahrgenommen und das Archiv der alten Kommission von Mannheim nach Straßburg überführt werden.

Über die allgemeinen Kosten der Kommission soll der Entwurf eines Haushaltsplanes der Kommission alljährlich rechtzeitig zur Genehmigung unterbreitet werden.

Wegen der offiziellen Sprache in der Kommission wird Beschluß dahin gefaßt: daß die französische Sprache die einzige amtliche Sprache mit der Maßgabe sei, daß

1. bei den Beratungen jede andere Sprache benutzt werden kann, und auf solche Weise vorgebrachte Ausführungen ins Französische übersetzt werden;
2. alle Protokolle und Verlautbarungen der Kommission von Amts wegen in die deutsche und, falls ein Bedürfnis anerkannt wird, in jede andere Sprache übersetzt werden.

Das zwischen Deutschland und Frankreich abgeschlossene Sonderabkommen über den Kehler Hafen vom 1. März 1920 findet unter kleinen Voraussetzungen Zustimmung. Herr Detoeuf wird als Direktor für die Häfen Straßburg und Kehl bestätigt.

Wegen der zunehmenden Diebstähle auf dem Rhein sollen die in Frage kommenden Delegationen die Aufmerksamkeit ihrer Regierungen auf die zu ergreifenden Maßnahmen lenken.

Auf die Mitteilung des Generalsekretärs des Völkerbundes, Eric Drummond, über die Freiheit der Verkehrswege und des Transitverkehrs auf den Wasserstraßen wird sich die Kommission dauernd schriftlich und mündlich mit dem Sekretariat des betreffenden Ausschusses in Verbindung halten.

Zu der Frage der Ausarbeitung einer neuen Rheinschiffahrtsakte sollen die Delegationen bis 1. Oktober 1921 in Form einer Denkschrift ihre Anschauungen über die Frage der Revision der Mannheimer Akte niederlegen. Eine Unterkommission soll diese Denkschriften prüfen und den Entwurf einer neuen Akte zur Beratung vorlegen.

Die Besprechung einer Besichtigungsfahrt auf dem Rhein wird auf die nächste Sitzung verschoben.

Auf Antrag der deutschen Vertretung sollen die verschiedenen Delegationen bei ihren Regierungen dahin vorstellig werden, daß die Pässe der Delegierten der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, sowie ihrer Stellvertreter und ihrer Sekretäre zur Reise in Deutschland, Belgien, Frankreich, Niederlande und der Schweiz dauernd visiert werden.

Auf Vorschlag des Großbritannischen Vertreters wegen Ausstellung von Freikarten auf Rheindampfern werden die Delegationen der beteiligten Staaten in geeigneter Form bei den Rheinschiffahrtsgesellschaften um Ausstellung solcher Karten vorstellig werden.

Zu der Anfrage des deutschen Vertreters über die Aufstellung des Jahresberichts der Zentral-Kommission wird beschlossen, daß der Jahresbericht für 1918 durch den seitherigen Bearbeiter und in der bisher üblichen Form aufgestellt werden soll.

Die Beratung einer Denkschrift des Schweizerischen Bundesrats auf Vornahme einer unverzüglichen Baggerung im Bette des Rheins zwischen Straßburg und Basel wird auf die nächste Sitzung verschoben.

Am 22. Juni 1920 fand die erste Tagung ihren Abschluß. Der Beginn der nächsten Tagung wird auf den 4. Oktober 1920 festgesetzt.

Die auf den 4. Oktober 1920 festgesetzte Tagung wurde später auf den 25. Februar 1921 verlegt.

Der Jahresbericht für 1920 wurde von der Zentral-Kommission in der heutigen Sitzung (Protokoll Nr. 10) genehmigt.

Straßburg, den 1. Mai 1922.

Der Berichterstatter:

Dr.-Ing. Koch.

Beilagen-Verzeichnis

187-188	Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1920
187-188	Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsveränderung des Rheins an 11 Hauptstellen während des Jahres 1920
190-191	IIa. Übersicht der Gesamtschiffverkehre im Jahr 1920, nämlich: 1. in den französischen und deutschen Rheinstädten nach den Aufzeichnungen derselben 2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Haupt-Niederlande nach den Aufzeichnungen
190-191	IIb. Übersicht der Durchgangs-Verkehre von und nach den bedeutendsten Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahr 1920
193-194	IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffe und Flossen in den niederländischen, belgischen und österrischen Häfen im Jahr 1920
193-194	IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffe und Flossen in den niederländischen, belgischen und österrischen Kanälen im Jahr 1920
217	IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffe und Flossen in den niederländischen, belgischen und österrischen Häfen im Jahr 1920
217	IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffe und Flossen in den niederländischen, belgischen und österrischen Kanälen im Jahr 1920
239-246	Va. Übersicht der Schiffe und Flosse, die im Jahr 1920 in 25 französischen und deutschen Rheinstädten angekommen sind
239-246	Vb. Übersicht der Schiffe und Flosse, die im Jahr 1920 in 25 französischen und deutschen Rheinstädten abgegangen sind
247-248	VIa. Übersicht der Schiffe und Flosse, die im Jahr 1920 in 25 französischen und deutschen Rheinstädten angekommen sind
247-248	VIb. Übersicht der Schiffe und Flosse, die im Jahr 1920, nach dem Rhein hin gehend, von den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind
261-262	VII. Nachweisung: 1. der Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe) und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schiffschlepper), des Gewichtes ihrer Ladungen sowie ihrer Heimatstaaten (Tagegen); 2. der Flosse, die im Jahr 1920 bei Kempten beziehungsweise Lobitz auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind
261-262	VIII. Güterverzeichnis Nachträge und Berichtigungen
261-262	Bildliche Darstellung des Hafens- und Stromverkehrs auf dem Rhein

BEILAGEN

ZUM

JAHRES-BERICHT DER ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

RHEINSCHIFFFAHRT

1920.

Anmerkung: In der Rhein-Schiffahrt-Polizeiverordnung vom 1. März 1919 ist die Beförderung der Dampfschiffahrt als ein Geschäft der öffentlichen Verwaltung bezeichnet. Die Beförderung der Dampfschiffahrt ist dem Reich als ein Geschäft der öffentlichen Verwaltung übertragen. Die Beförderung der Segelschiffahrt ist dem Reich als ein Geschäft der öffentlichen Verwaltung übertragen. Die Beförderung der Flossenschiffahrt ist dem Reich als ein Geschäft der öffentlichen Verwaltung übertragen.

Beilagen-Verzeichnis

	Seite
I a. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1920	177—185
I b. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1920.	
II a. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1920, 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
II b. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahr 1920	193—194
III a. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1920	195—209
III b. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1920 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith	211—217
III c. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1920	219—221
IV a. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1920	223—237
IV b. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1920 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith	239—245
IV c. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1920	247—249
V a. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1920 in 35 französischen und deutschen Rheinhäfen angekommen sind	251—263
V b. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1920, von dem Rhein her kommend, nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind	265—266
VI a. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1920 in 35 französischen und deutschen Rheinhäfen abgegangen sind	267—279
VI b. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1920, 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 1920 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis	291—293
Nachträge und Berichtigungen	295
Bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs auf dem Rhein.	

Marken III		Marken II		Marken I		Marken I		Marken I		Marken I	
Marken III	Marken III	Marken II	Marken II	Marken I							
Übersicht											
der											
Wasserstände des Rheins											
während des Jahres 1920.											
ia.											
Strasbourg											
Maxau											
Speyer											
Nijmegen											
Wesel											

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 Strasbourg, Maxau, Speyer, Nijmegen und Arnheim nicht mehr angegeben. Neu aufgenommen sind die Floßmarken für den Pegel zu Wesel.

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
	Datum	Anzahl der Tage	Marke I		Marke II		Marke III	
			Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
Straßburg.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,79m	25 X bis 31 XII	68	—	—	—	—	14 I	1
Dampfschiffahrt:	Summe	68						1
Verbot: Marke III ... 5,00m								
Maxau.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 3,13m	6 bis 30 XI	25	1 bis 4 I	4	1 bis 3 I	3	1 bis 3 I	3
Dampfschiffahrt:	3 bis 31 XII	29	13 bis 19 I	7	14 bis 18 I	5	15 bis 17 I	3
Beschränkungen: Marke I 6,00m	Summe	54		11		8		6
Marke II 6,50m								
Verbot: Marke III 7,00m								
Speyer.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,53m	26 bis 31 X	6	1 bis 4 I	4	1 bis 3 I	3	1 bis 3 I	3
Dampfschiffahrt:	1 bis 30 XI	30	15 bis 19 I	5	16 bis 18 I	3	16 u. 17 I	2
Beschränkungen: Marke I 6,30m	1 bis 31 XII	31						
Marke II 7,00m	Summe	67		9		6		5
Verbot: Marke III 7,60m								
Ludwigshafen.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49m	22 bis 31 X	10	1 bis 5 I	5	1 bis 3 I	3	1 u. 2 I	2
Dampfschiffahrt:	1 bis 30 XI	30	13 bis 19 I	7	15 bis 17 I	3		
Beschränkungen: Marke I 6,40m	1 bis 31 XII	31						
Marke II 7,40m	Summe	71		12		6		2
Verbot: Marke III 8,00m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10m								
Mannheim.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49m	22 bis 31 X	10	1 bis 5 I	5	1 bis 3 I	3	1 u. 2 I	2
Dampfschiffahrt:	1 bis 30 XI	30	13 bis 19 I	7	15 bis 17 I	3		
Beschränkungen: Marke I 6,40m	1 bis 31 XII	31						
Marke II 7,40m	Summe	71		12		6		2
Verbot: Marke III 8,00m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10m								
Worms.								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = -0,14m	22 bis 31 X	10	—	—	—	—	—	—
	1 bis 30 XI	30						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	71						

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der			Niedrigster Jahreswasserstand	Höchster Jahreswasserstand	Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse		
Floßmarke			Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
			27 XII	0,86	14 I	5,14	<p>Mainz</p> <p>Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,43 m 1 bis 30 XI 1 bis 31 XII</p> <p>Bemerkungen: Marke I ... 2,70 m Marke II ... 2,30 m Marke III ... 4,70 m</p> <p>Verbot: Marke III ... 4,70 m</p> <p>Einstellung f. eisigen Wasser: 2,00 m Woberlegung f. eisigen Wasser: 2,30 m</p>
nicht bestimmt			21 XII	2,58	1 I	7,92	<p>Biedrich</p> <p>Eisfrei</p> <p>Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,20 m 1 bis 30 XI 1 bis 31 XII</p> <p>Bemerkungen: Marke I ... 2,50 m Marke II ... 4,30 m Marke III ... 6,50 m</p> <p>Verbot: Marke III ... 6,50 m</p>
nicht bestimmt			21 XII	1,74	1 I	8,14	<p>Rödenheim</p> <p>Eisfrei</p> <p>Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,20 m 1 bis 30 XI 1 bis 31 XII</p> <p>Bemerkungen: Marke I ... 2,50 m Marke II ... 4,30 m Marke III ... 6,50 m</p> <p>Verbot: Marke III ... 6,50 m</p>
1 bis 5 I 13 bis 20 I	5 8	21 XII	1,37	1 u. 2 I	8,24	<p>Birken</p> <p>Eisfrei</p> <p>Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,20 m 1 bis 30 XI 1 bis 31 XII</p> <p>Bemerkungen: Marke I ... 2,50 m Marke II ... 4,30 m Marke III ... 6,50 m</p> <p>Verbot: Marke III ... 6,50 m</p>	
	13						
1 bis 5 I 13 bis 20 I	5 8	21 XII	1,38	1 u. 2 I	8,28	<p>Coblenz</p> <p>Treibeis wurde dem Rhein unterhalb Mannheim vom Neckar her zugeführt 27 u. 28 XI = 2 Tage 15 bis 18 XII = 4 Tage 6 Tage</p> <p>Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,20 m 1 bis 30 XI 1 bis 31 XII</p> <p>Bemerkungen: Marke I ... 2,50 m Marke II ... 4,30 m Marke III ... 6,50 m</p> <p>Verbot: Marke III ... 6,50 m</p>	
	13						
		22 u. 23 XII	— 1,13	1 u. 2 I	4,92	<p>Angernbach</p> <p>Treibeis wurde im Berichtsjahr nicht beobachtet</p> <p>Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,00 m 1 bis 30 XI 1 bis 31 XII</p> <p>Bemerkungen: Marke I ... 4,80 m Marke II ... 5,10 m Marke III ... 5,10 m</p> <p>Verbot: Marke III ... 5,10 m</p> <p>Einstellung f. eisigen Wasser: 2,00 m Woberlegung f. eisigen Wasser: 2,30 m</p>	

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
	Datum	Anzahl der Tage	Marke I		Marke II		Marke III	
			Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
Mainz.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=0,45m	18 bis 31 X	14	1 bis 7 I	7	1 bis 5 I	5	15 bis 18 I	4
Dampfschiffahrt:	1 bis 30 XI	30	12 bis 25 I	14	13 bis 21 I	9		
Beschränkungen: Marke I 2,75m	1 bis 31 XII	31						
Marke II 3,50m	Summe	75		21		14		4
Verbot: Marke III 4,75m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 3,00m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,20m								
Biebrich.								
Gleichwertig. Wasserstand 1908=1,20m ¹⁾	18 bis 31 X	14	1 bis 6 I	6	1 bis 5 I	5	16 u. 17 I	2
Dampfschiffahrt:	1 bis 30 XI	30	13 bis 24 I	12	14 bis 20 I	7		
Beschränkungen: Marke I 3,55m	1 bis 31 XII	31						
Marke II 4,30m	Summe	75		18		12		2
Verbot: Marke III 5,55m								
Rüdesheim.								
Gleichwertig. Wasserstand 1908=1,35m ¹⁾	25 bis 31 X	7	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:	1 bis 30 XI	30						
Einstellung b. steigendem Wasser 3,60m	1 bis 31 XII	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,90m	Summe	68						
Bingen.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,28m	26 bis 31 X	6	1 bis 8 I	8	1 bis 6 I	6	1 bis 3 I	3
Dampfschiffahrt:	1 bis 30 XI	30	12 bis 27 I	12	12 bis 23 I	12	14 bis 19 I	6
Beschränkungen: Marke I 3,20m	1 bis 31 XII	31						
Marke II 4,00m	Summe	67		20		18		9
Verbot: Marke III 5,30m								
Caub.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,43m	23 bis 31 X	9	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:	1 bis 30 XI	30						
Einstellung b. steigendem Wasser 3,50m	1 bis 31 XII	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,10m	Summe	70						
Coblenz.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,73m	17 bis 20 X	4	1 bis 6 I	6	1 bis 4 I	4	1 u. 2 I	2
Dampfschiffahrt:	23 bis 31 X	9	12 bis 23 I	12	13 bis 19 I	7	13 bis 18 I	6
Beschränkungen: Marke I 5,00m	1 bis 30 XI	30						
Marke II 6,25m	1 bis 31 XII	31						
Verbot: Marke III 7,20m	Summe	74		18		11		8
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,40m								
Andernach.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=2,00m	16 bis 31 X	16	1 bis 6 I	6	1 bis 4 I	4	1 bis 3 I	3
Dampfschiffahrt:	1 bis 30 XI	30	12 bis 26 I	15	13 bis 22 I	10	13 bis 19 I	7
Beschränkungen: Marke I 5,80m	1 bis 31 XII	31						
Marke II 7,10m	Summe	77		21		14		10
Verbot: Marke III 8,10m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser = 5,00m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,30m								

¹⁾ 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	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
1 bis 6 I 13 bis 23 I	6 11 17	22 XII	-0,52	16 I	5,33	Treibeis vom 26 bis 30 XI und 16 u. 17 XII
nicht bestimmt		22 u. 23 XII	0,26	16 I	5,76	Kein Treibeis
1 bis 6 I 12 bis 24 I	6 13 19	22 XII	0,71	16 I	6,15	Kein Treibeis
—	—	22 u. 23 XII	0,64	16 I	6,00	Treibeis vom 16 bis 18 XII
nicht bestimmt		22 XII	0,67	16 I	7,92	Kein Treibeis
1 bis 7 I 12 bis 25 I	7 14 21	19 XII	0,81	15 I	9,23	Kein Treibeis
1 bis 7 I 12 bis 28 I 4 u. 5 II	7 17 2 26	2 bis 4 XII	0,82	16 I	10,30	Kein Treibeis

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					
	Datum	Anzahl der Tage	Marke I		Marke II		Marke III	
			Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
Cöln.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,50m	28 VIII	1	1 bis 6 I	6	1 bis 4 I	4	1 u. 2 I	2
Dampfschiffahrt:	1 bis 6 IX	6	12 bis 24 I	13	13 bis 20 I	8	13 bis 19 I	7
Beschränkungen: Marke I 5,50m	14 bis 31 X	18						
Marke II 6,90m	1 bis 30 XI	30						
Verbot: Marke III 7,80m	1 bis 31 XII	31						
Floßfahrt:	Summe	86		19		12		9
Einstellung b. steigendem Wasser 4,70m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00m								
Düsseldorf.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,29m	22 bis 24 VIII	3	1 bis 7 I	7	1 bis 4 I	4	1 bis 3 I	3
Dampfschiffahrt:	26 bis 31 VIII	6	13 bis 25 I	13	13 bis 20 I	8	14 bis 19 I	6
Beschränkungen: Marke I 5,10m	1 bis 7 IX	7						
Marke II 6,70m	21 u. 22 IX	2						
Verbot: Marke III 7,50m	13 bis 31 X	19						
Floßfahrt:	1 bis 30 XI	30						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40m	1 bis 31 XII	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70m	Summe	98		20		12		9
Ruhrort.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=0,91m	3 IV	1	1 bis 6 I	6	1 bis 4 I	4	1 bis 3 I	3
Dampfschiffahrt:	13 bis 31 VIII	19	13 bis 24 I	12	14 bis 20 I	7	13 bis 19 I	7
Beschränkungen: Marke I 5,30m	1 bis 8 IX	8						
Marke II 6,90m	16 bis 24 IX	9						
Verbot: Marke III 7,60m	10 bis 31 X	22						
Floßfahrt:	1 bis 30 XI	30						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,60m	1 bis 31 XII	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,10m	Summe	120		18		11		10
Wesel.								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = 0,48 m ¹⁾	17 bis 31 VII.	15	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:	1 bis 8 IX	8						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10m	18 bis 23 IX	6						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70m	12 bis 31 X	20						
	1 bis 30 XI	30						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	110						
Emmerich.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908=1,03m	16 bis 31 X	16	1 bis 9 I	9	1 bis 6 I	6	1 bis 5 I	5
Dampfschiffahrt:	1 bis 30 XI	30	13 bis 28 I	16	14 bis 23 I	10	15 bis 22 I	8
Beschränkungen: Marke I 5,00m	1 bis 31 XII	31						
Marke II 6,30m	Summe	77		25		16		13
Verbot: Marke III 6,70m								
Floßfahrt:								
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00m								

¹⁾ Diese Wasserhöhe ist nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von dem Rheinschiffahrtsinspektor in Coblenz.

Flößfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Flößmarke		I		II		
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
1 bis 7 I 12 bis 26 I	7 15	2 XII	0,26	16 I	9,58	Keine Eisbildung
	22					
1 bis 7 I 12 bis 26 I	7 15	21 XII	- 0,15	16 I	8,89	Keine Eisbildung
	22					
1 bis 7 I 13 bis 25 I	7 13	21 XII	- 0,92	17 I	8,69	Keine Eisbildung
	20					
1 bis 8 I 12 bis 26 I	8 15	21 XII	- 1,32	17 I	7,97	Keine Eisbildung
	23					
1 bis 28 I 4 bis 6 II	28 3	21 XII	- 0,37	18 I	7,50	Keine Eisbildung
	31					

* Diese Wasserstände sind nicht durch Beobachtung der Kontroll-Kontrollpunkte, sondern 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
Nijmegen. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 7,60 m ¹⁾ + N. A. P. (N. A. P. = 0,08 m + A. P.)	19 X bis 31 XII	74	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	Summe	74						
Tiel. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 4,13 m ¹⁾ + N. A. P. (N. A. P. = 0,22 m + A. P.)	18 X bis 31 XII	75	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	Summe	75						
Zalt-Bommel. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 2,16 m ¹⁾ + N. A. P. (N. A. P. = 0,17 m + A. P.)	18 bis 20 VIII 24 bis 26 VIII 2 bis 9 IX 19 bis 24 IX 16 X bis 31 XII	3 3 8 6 77	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	Summe	97						
Arnheim. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 7,95 m ¹⁾ + N. A. P. (N. A. P. = 0,24 m + A. P.)	16 X bis 31 XII	77	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	Summe	77						
Vreeswijk. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,45 m ¹⁾ + N. A. P. (N. A. P. = 0,14 m + A. P.)	29 II bis 7 III 9 bis 15 III 17 u. 18 III 27 III bis 8 IV 16 bis 20 IV 23 IV 8 bis 26 V 16 VI bis 10 VII 22 VII bis 31 XII	8 7 2 13 5 1 19 25 163	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	Summe	243						

¹⁾ Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem

Floßfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Floßmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
Datum	Tage					
nicht bestimmt		22 XII	6,38	18 I	13,36	Kein Treibeis
nicht bestimmt		7 XII	2,92	19 I	9,87	Kein Treibeis
nicht bestimmt		1 u. 15 XII	0,87	18 u. 19 I	7,29	Ein Tag Treibeis
nicht bestimmt		5 u. 22 XII	6,61	19 I	13,02	Kein Treibeis
nicht bestimmt		7 XII	— 0,01	19 I	5,53	Treibeis vom 15 bis 20 XII

„Gleichwertigen Wasserstand 1908“ entsprechend, ermittelt.

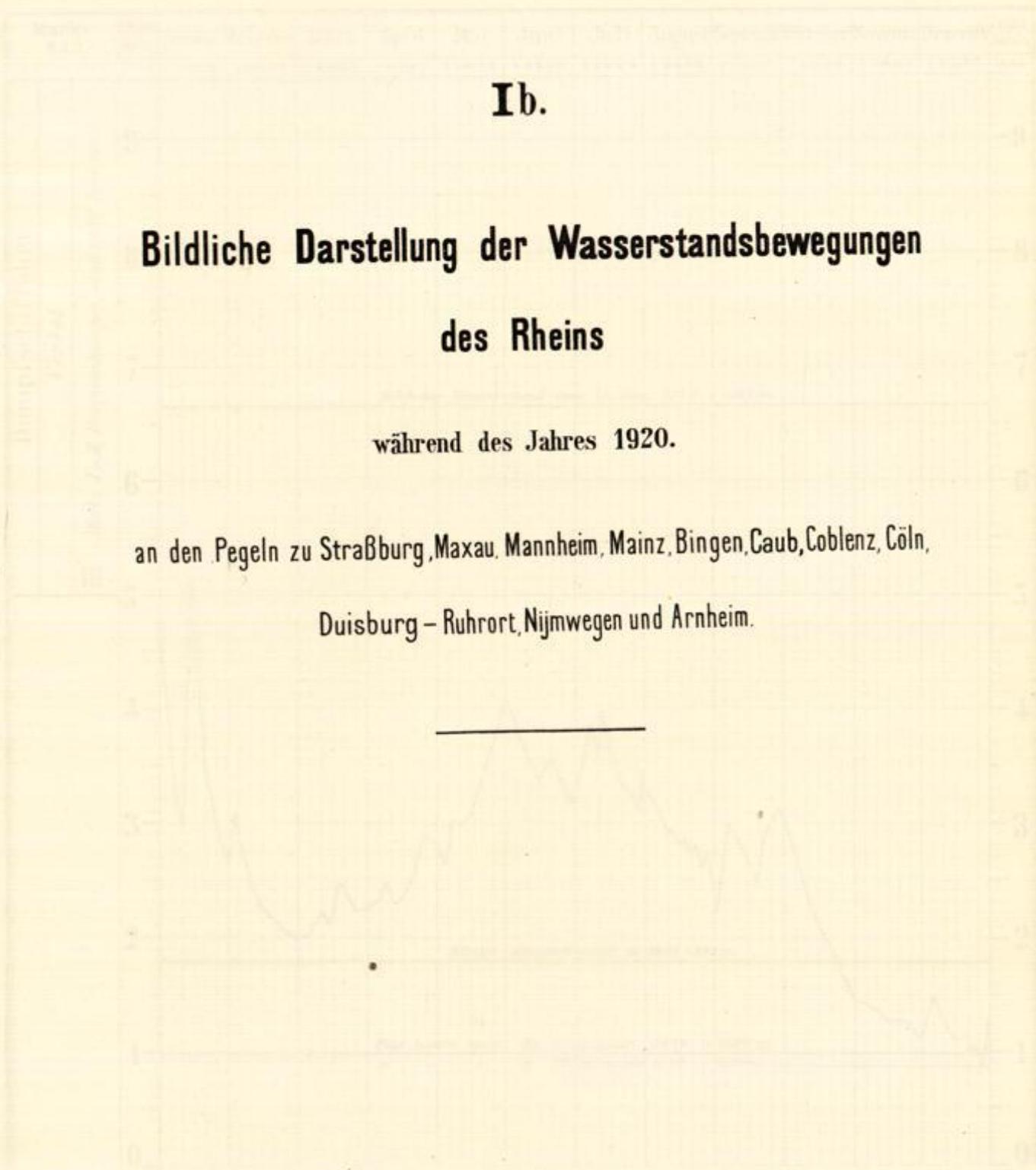
Bildliche Darstellung des Rheinstandes
an Pegel bei Straßburg
im Jahre 1920.

Ib.

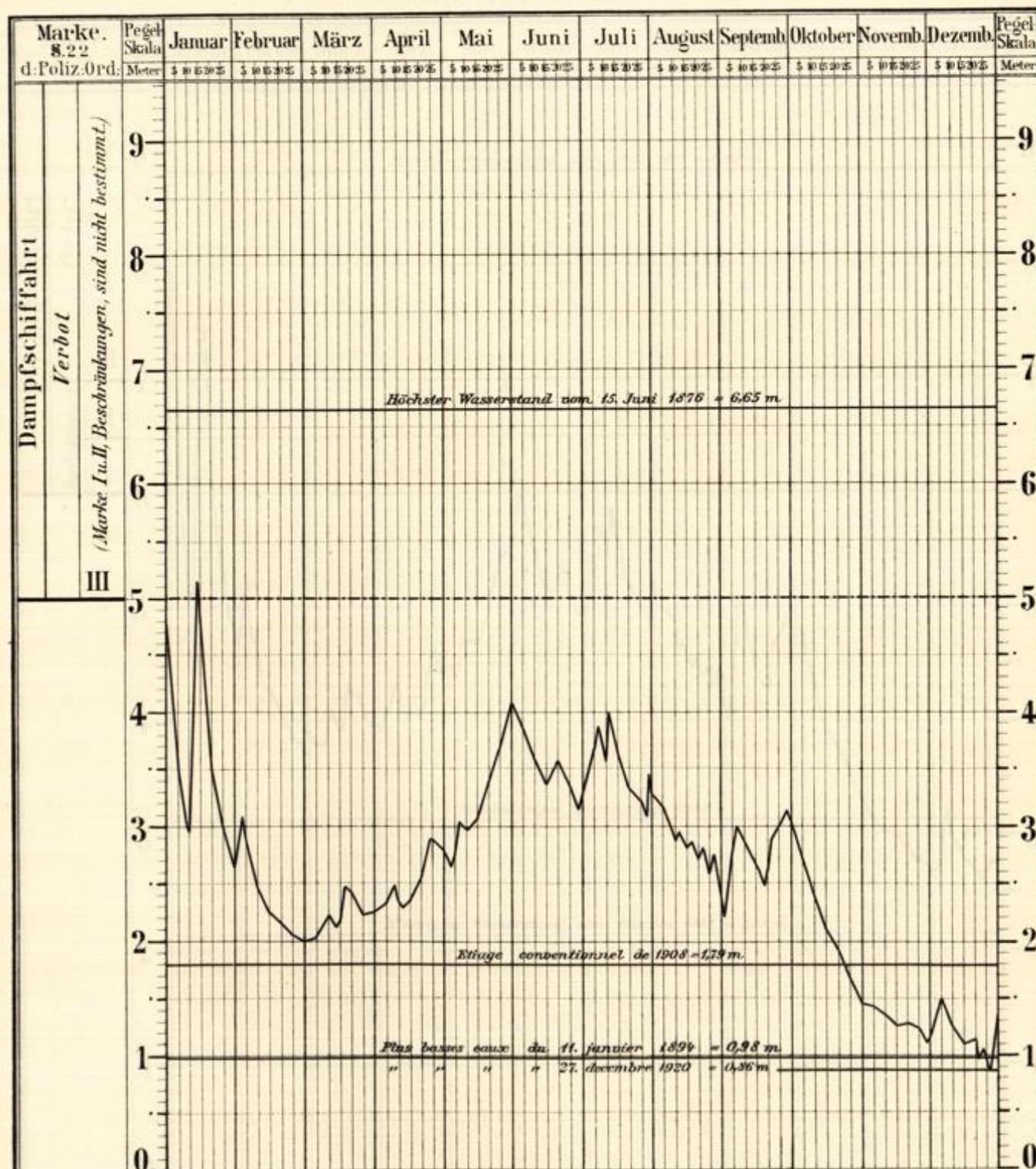
**Bildliche Darstellung der Wasserstands-
bewegungen
des Rheins**

während des Jahres 1920.

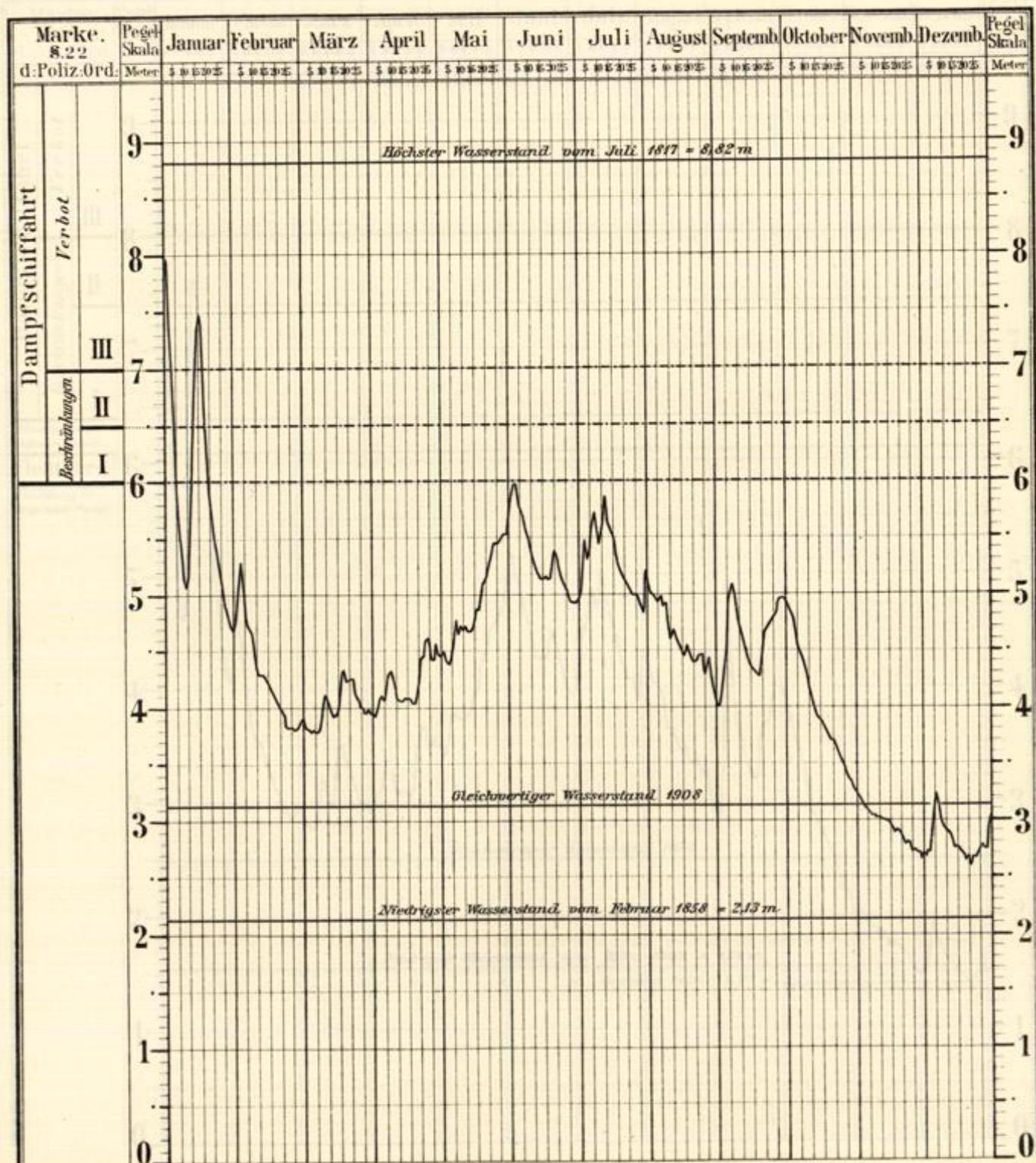
an den Pegeln zu Straßburg, Maxau, Mannheim, Mainz, Bingen, Caub, Coblenz, Cöln,
Duisburg - Ruhrort, Nijmegen und Arnheim.



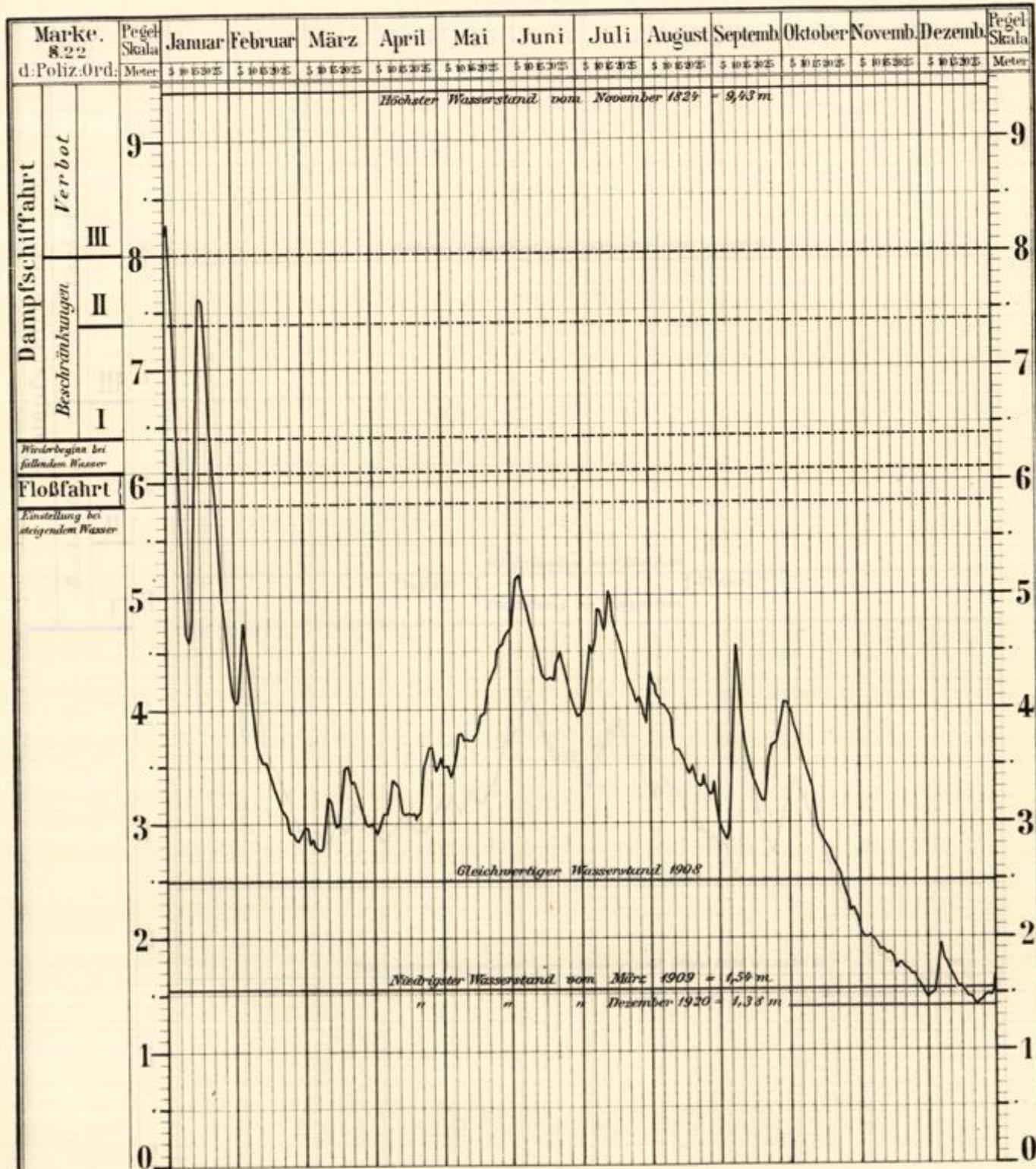
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Straßburg im Jahre 1920.



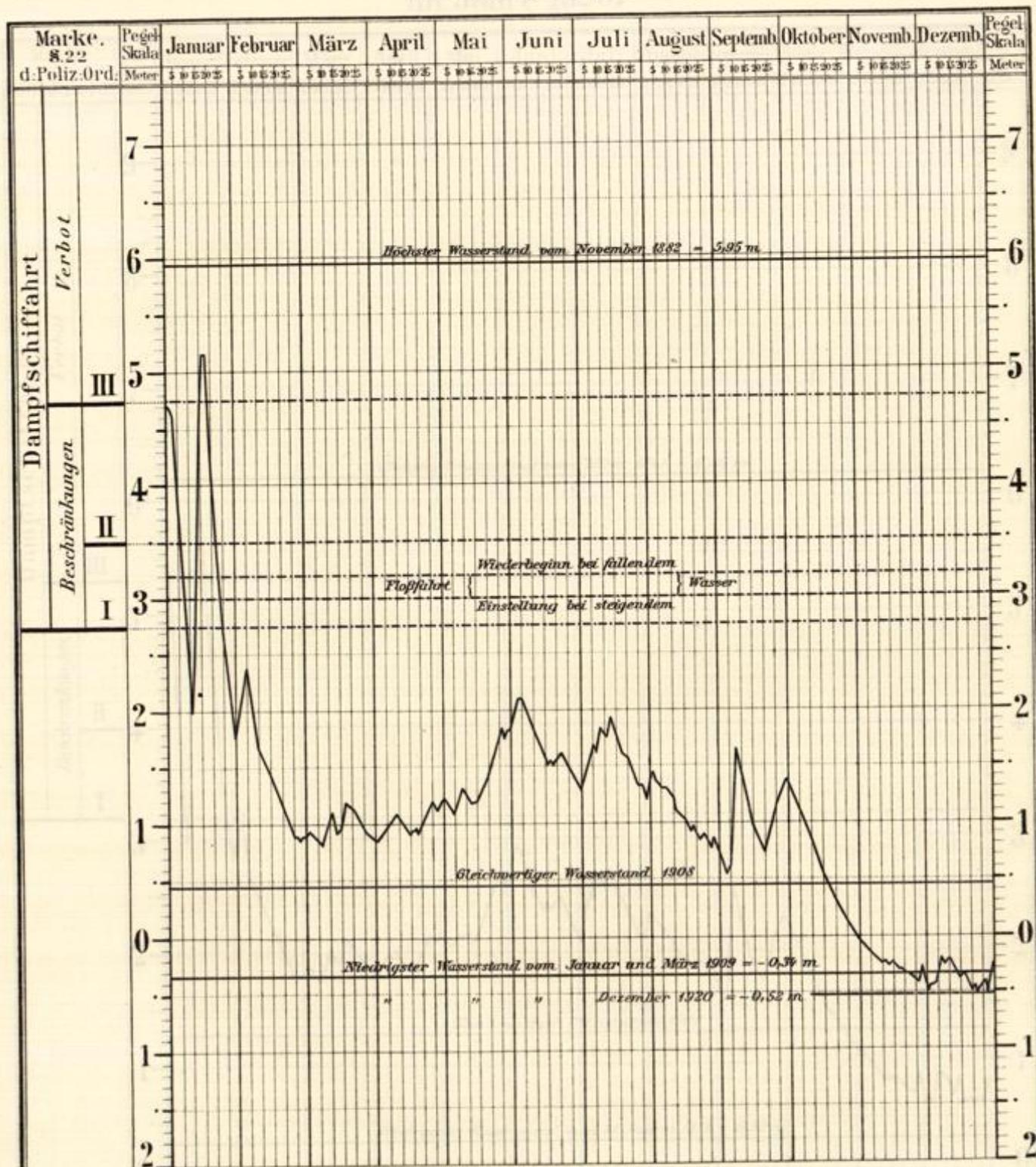
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Maxau im Jahre 1920.



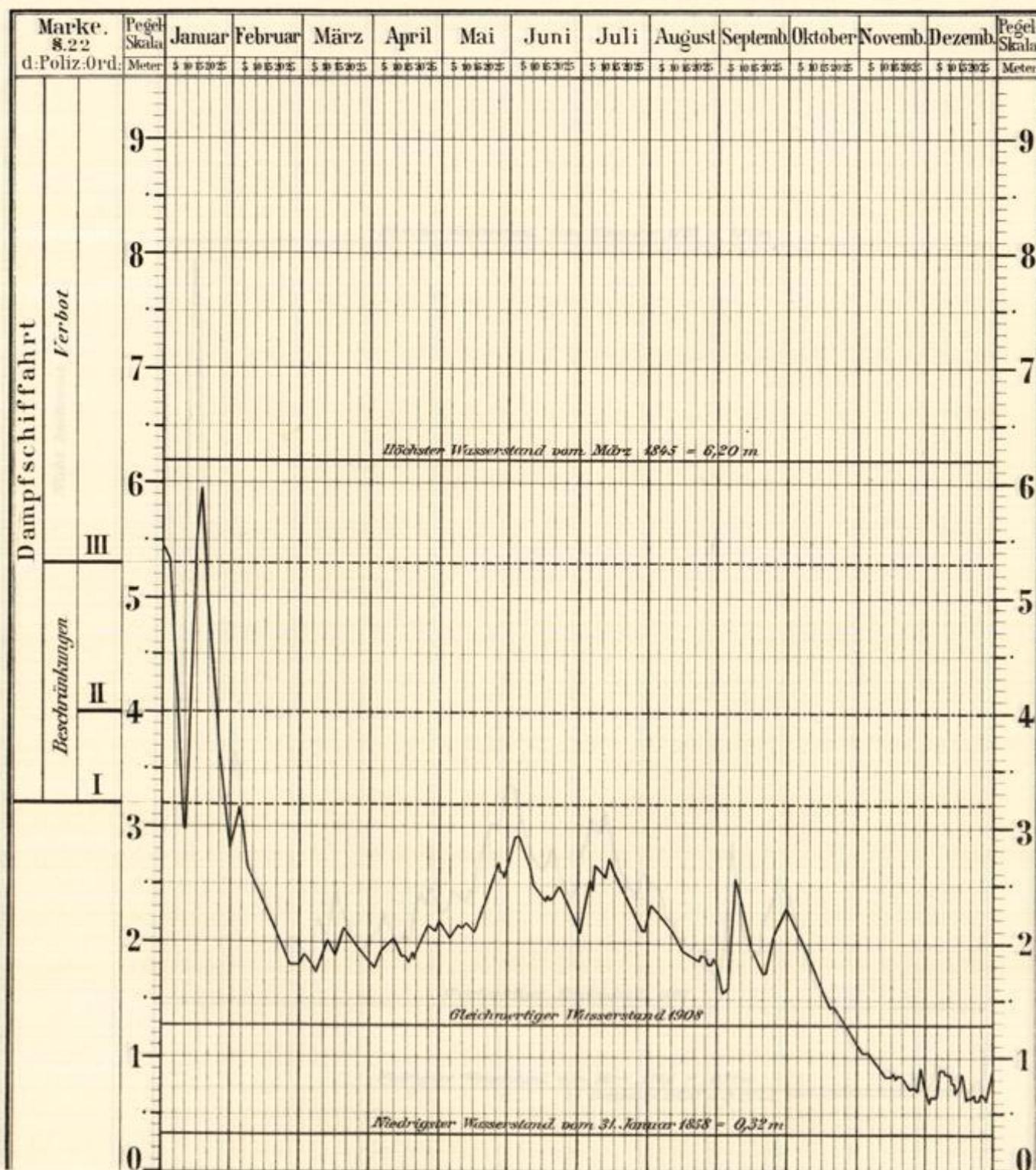
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mannheim im Jahre 1920.



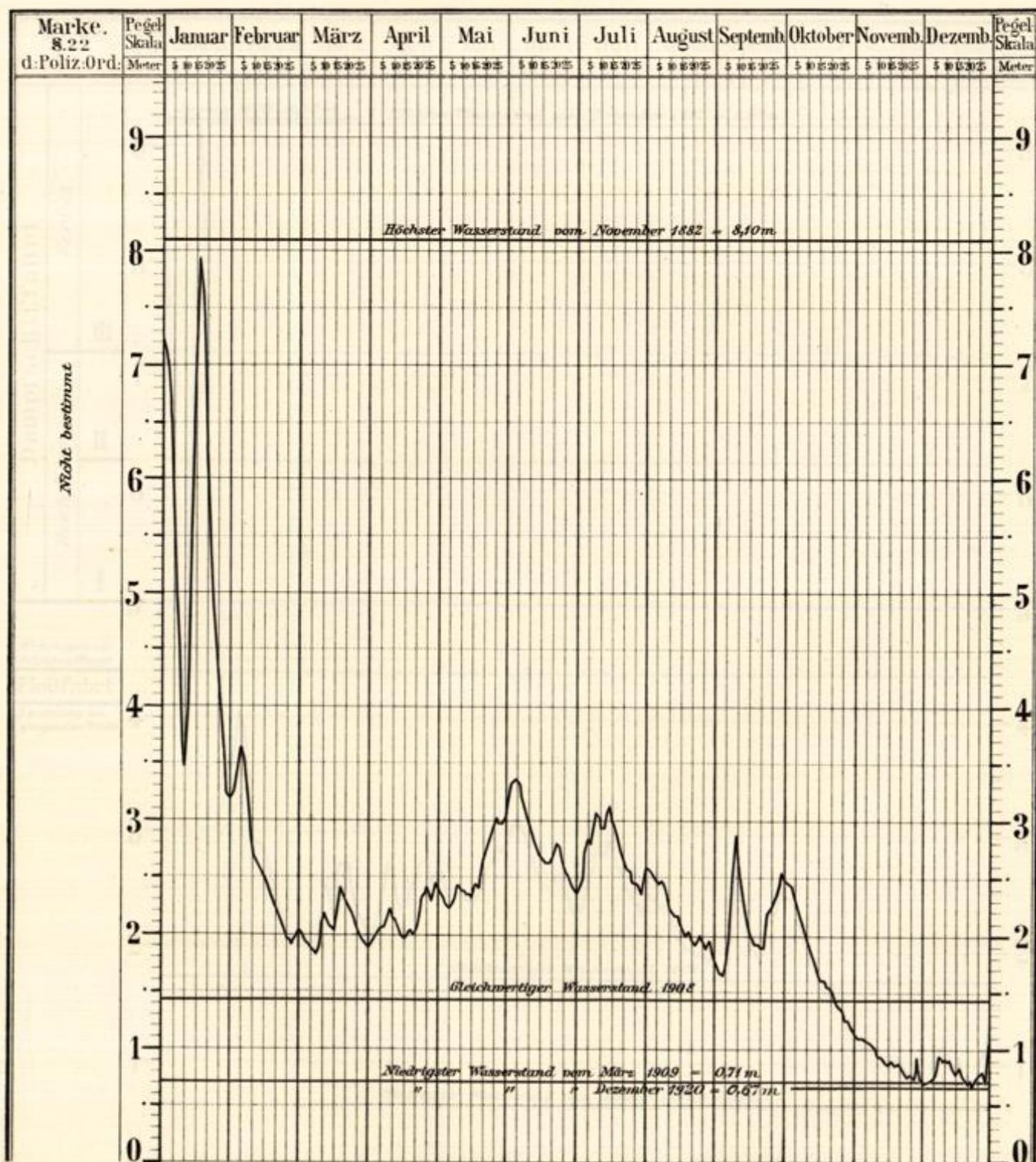
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mainz im Jahre 1920.



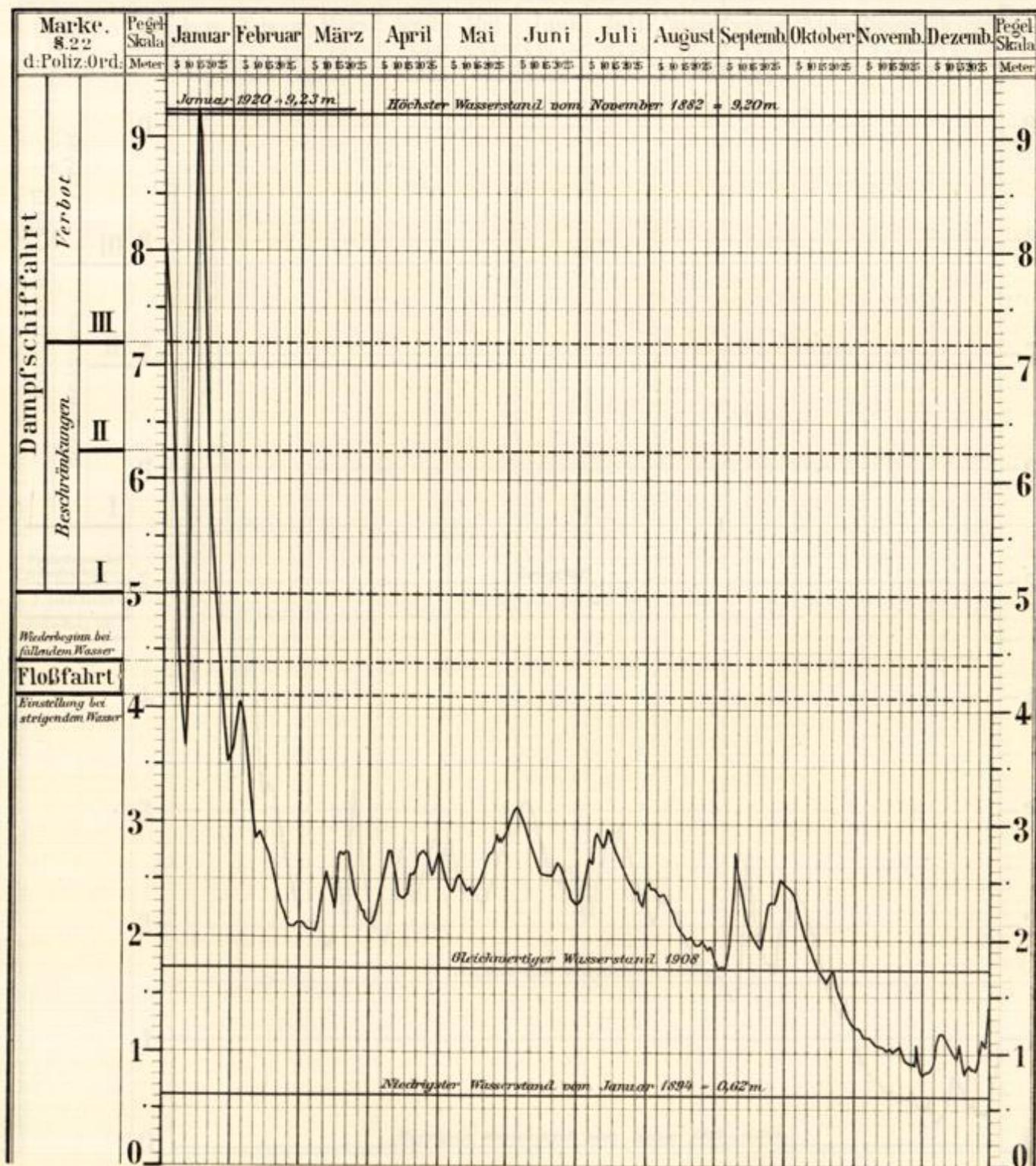
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Bingen im Jahre 1920.



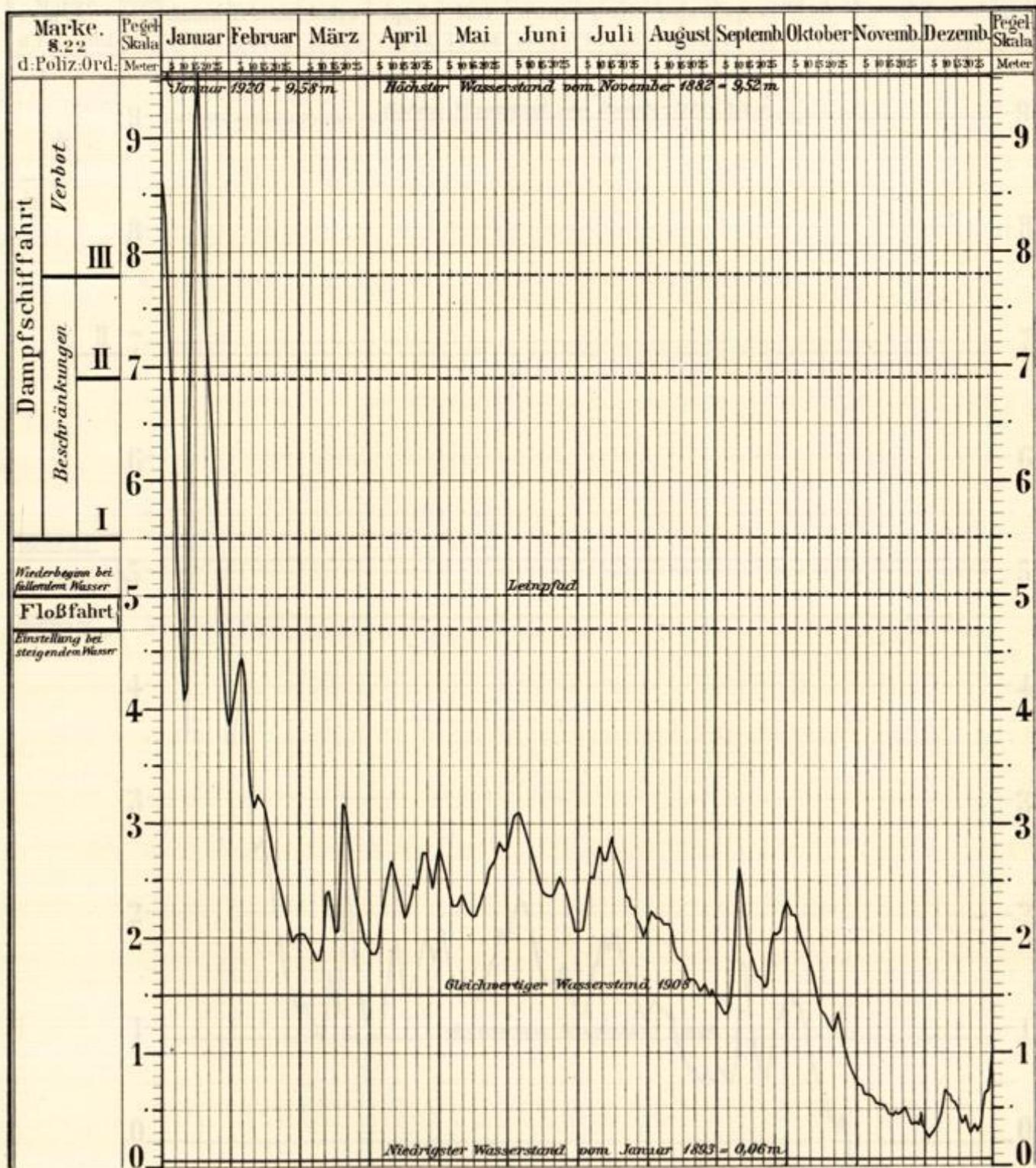
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Caub im Jahre 1920.



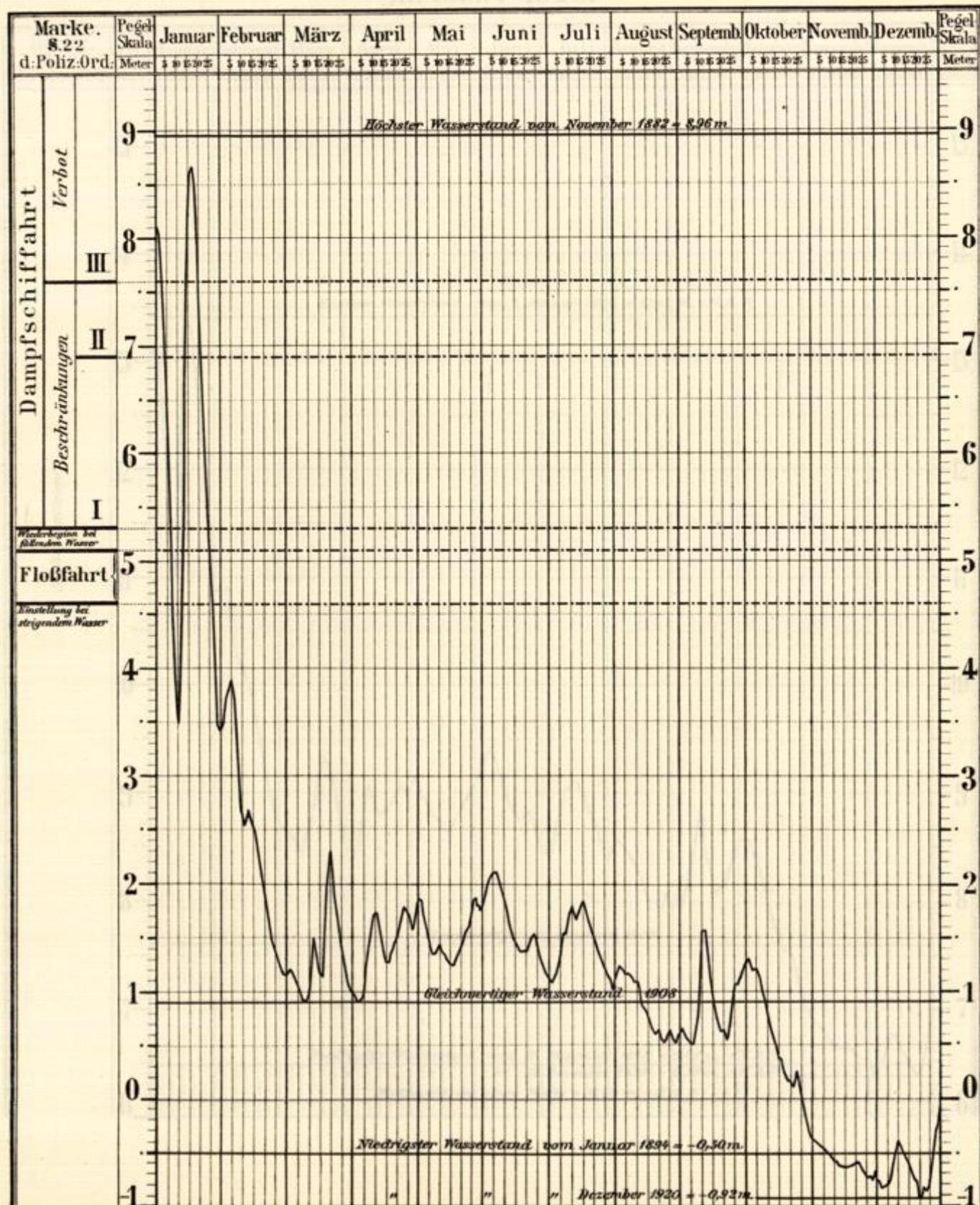
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Coblenz im Jahre 1920.



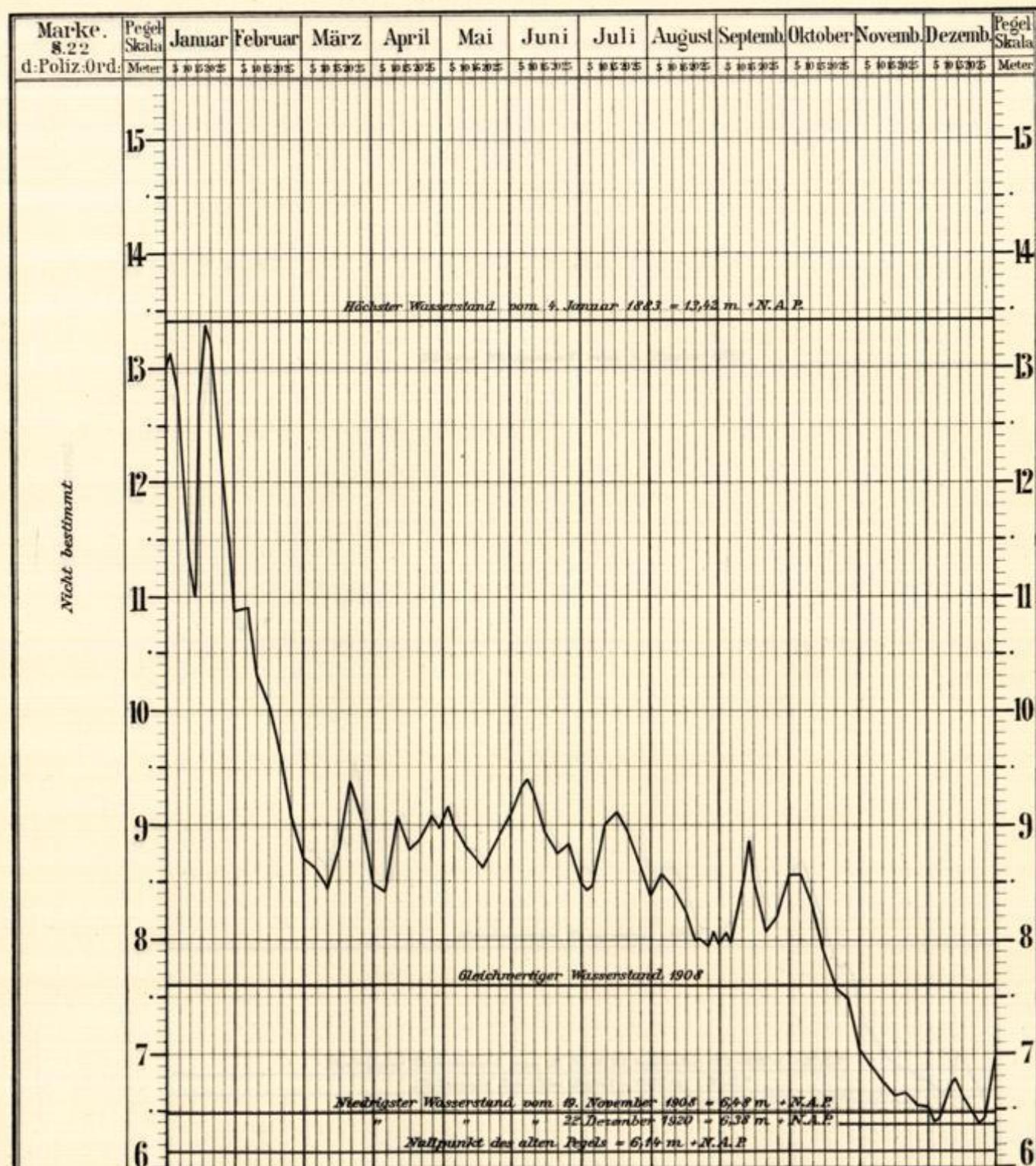
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Cöln im Jahre 1920.



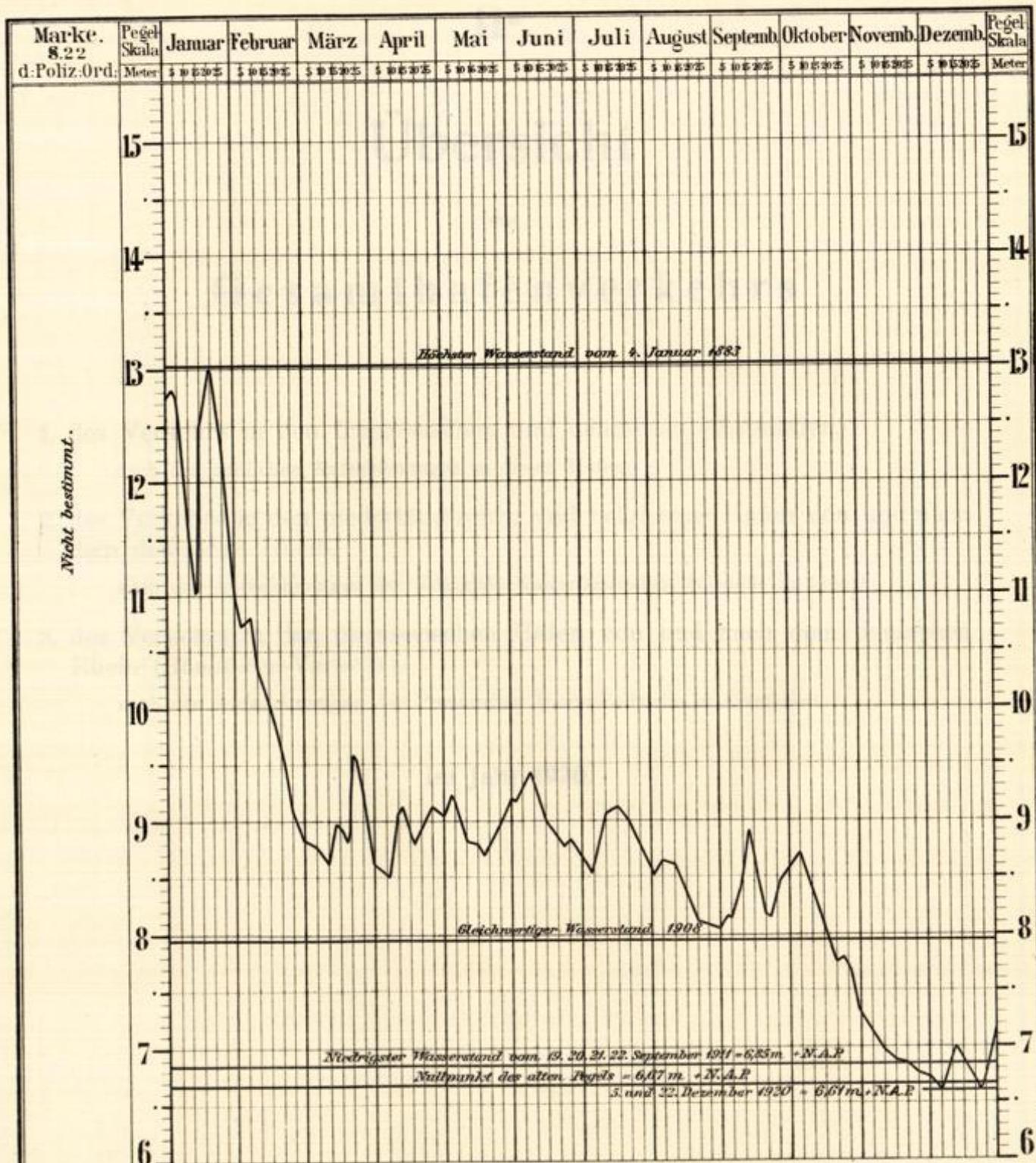
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Duisburg-Ruhrort im Jahre 1920.



Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Nijmwegen + N.A.P. im Jahre 1920.



Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Arnheim + N.A.P. im Jahre 1920.



Anmerkung: Der Durchschnittswert von 1911 bis 1919 ist in den Verzeichnissen mitzuführen

Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen		Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen		Verkehr in den überseeischen Häfen	
1920	1919	1920	1919	1920	1919

IIa.

Übersicht

des

Gesamthafenverkehrs

nämlich:

- des Verkehrs in den französischen und deutschen Rheinhäfen, nach den amtlichen Aufzeichnungen in diesen Häfen;
- des Verkehrs in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein, nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith;
- 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 1920.

1. des Verkehrs in den französischen und deutschen Rheinhäfen	1.100.824	1.100.824	1.100.824	1.100.824	1.100.824
2. des Verkehrs in den niederländischen und belgischen Häfen	232.828	232.828	232.828	232.828	232.828
3. des Verkehrs in den überseeischen Häfen	201.022	201.022	201.022	201.022	201.022
Gesamt	1.534.674	1.534.674	1.534.674	1.534.674	1.534.674

II.

in Frankreich	1.100.824	1.100.824	1.100.824	1.100.824
in Baden	1.100.824	1.100.824	1.100.824	1.100.824
in Bayern	1.100.824	1.100.824	1.100.824	1.100.824
in Hessen	1.100.824	1.100.824	1.100.824	1.100.824
in Preußen	1.100.824	1.100.824	1.100.824	1.100.824
Gesamt II	1.100.824	1.100.824	1.100.824	1.100.824

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	1 160 854	—	1 160 854	—	289 114	289 114
2	Kehl	282 628	9 381	292 009	8 908	45 063	53 971
3	Lauterburg	201 022	—	201 022	3 173	2 660	5 833
4	Karlsruhe	793 781	252	794 033	—	126 032	126 032
5	Speyer	21 431	24 817	46 248	—	7 277	7 277
6	Mannheim mit Rheinau	5 907 301	158 176	6 065 477	71 523	477 243	548 766
7	Ludwigshafen	1 897 658	55 860	1 953 518	17 071	185 187	202 258
8	Worms	330 153	7 873	338 026	16 829	3 287	20 116
9	Gernsheim	119 614	15 392	135 006	461	247	708
10	Nierstein	1 499	5 412	6 911	101	83 341	83 442
11	Weisenau	18 524	485	19 009	—	5 247	5 247
12	Gustavsburg	1 086 792	444	1 087 236	488	49 698	50 186
13	Mainz	404 279	204 027	608 306	34 423	203 175	237 598
14	Biebrich	19 575	8 834	28 409	3 400	1 132	4 532
15	Schierstein	2 954	40 192	43 146	499	26 862	27 361
16	Budenheim	4 779	—	4 779	—	107 012	107 012
17	Bingen	108 299	15 819	124 118	3 238	64 974	68 212
18	Oberlahnstein	73 107	73 241	146 348	103	173 661	173 764
19	Coblenz	176 747	24 650	201 397	1 176	6 870	8 046
20	Beuel	3 253	118 441	121 694	3 353	46 717	50 070
21	Bonn	3 807	4 210	8 017	160	1 164	1 324
22	Wesseling	10 605	350	10 955	1 484 619	45 085	1 529 704
23	Cöln-Mülheim a. Rh.	534 598	59 220	593 818	459 133	185 835	644 968
24	Leverkusen	176 842	18 290	195 132	1 934	64 210	66 144
25	Reisholz	146 010	4 557	150 567	29 648	7 465	37 113
26	Neuß	121 739	51 296	173 035	506 204	26 135	532 339
27	Düsseldorf	315 279	136 899	452 178	114 607	49 200	163 807
28	Crefeld	161 436	32 010	193 446	7 060	11 017	18 077
29	Uerdingen	93 024	3 672	96 696	8 203	2 711	10 914
30	Rheinhausen	165 722	195 135	360 857	15 426	50 944	66 370
31	Duisburg (einschl. Rhein-Herne-Kanal)	1 378 859	392 491	1 771 350	5 178 702	3 963 411	9 142 113
32	Homburg	1 620	9 683	11 303	413 775	130 382	544 157
33	Alsum mit Schwelgern	597 554	377 954	975 508	353 888	89 776	443 664
34	Walsum	160 163	266 476	426 639	244 792	165 518	410 310
35	Orsoy	10 261	253	10 514	63 924	2 778	66 702
36	Rheinberg	—	132 926	132 926	867	—	867
37	Wesel	66 436	88 601	155 037	656	17 890	18 546
	Summe I	16 558 205	2 537 319	19 095 524	9 048 344	6 718 320	15 766 664
II. Minderwichtige Hafenplätze,							
38	in Frankreich	756	326	1 082	—	4 038	4 038
39	„ Baden	1 466	868	2 334	—	—	—
40	„ Bayern	1 362	—	1 362	—	—	—
41	„ Hessen	43 145	6 808	49 953	—	—	—
42	„ Preußen	365 072	—	365 072	—	—	—
	Summe II	419 803	—	419 803	—	4 038	4 038
dazu	Summe I	16 558 205	2 537 319	19 095 524	9 048 344	6 718 320	15 766 664
	Summe I. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen	—	19 515 327	19 515 327	9 048 344	6 722 358	15 770 702

und deutschen Rheinhäfen

darunter Floßverkehr		Gesamt- hafenverkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
Häfen						
—	—	1 449 968	1	395 382	—	
—	—	345 980	2	63 772	—	
—	—	206 855	3	76 428	—	
47	—	920 065	4	—	38 922	
—	—	53 525	5	11 131	—	
27 584	24 309	6 614 243	6	1 810 027	—	} einschließlich Neckarverkehr.
—	—	2 155 776	7	702 006	—	
—	—	358 142	8	64 514	—	
—	—	135 714	9	—	14 905	
—	—	90 353	10	58 578	—	
—	—	24 256	11	—	8 485	
165	323	1 137 422	12	25 022	—	
196 786	152 461	845 904	13	—	144 549	
—	—	32 941	14	1 933	—	
37 012	26 881	70 507	15	13 888	—	
—	—	111 791	16	48 408	—	
3 775	355	192 330	17	23 870	—	
—	—	320 112	18	—	18 553	
—	—	209 443	19	—	25 603	
—	—	171 764	20	92 340	—	
2 461	—	9 341	21	—	10 446	
—	—	1 540 659	22	320 647	—	
5 469	—	1 238 786	23	276 007	—	
—	—	261 276	24	175 078	—	
—	—	187 680	25	—	16 728	
—	—	705 374	26	194 978	—	
91 251	—	615 985	27	80 137	—	
5 309	—	211 523	28	—	55 396	
215	—	107 610	29	4 378	—	
—	—	427 227	30	123 633	—	
13 781	1 957	10 913 463	31	4 439 212	—	
—	—	555 460	32	—	66 620	
—	—	1 419 172	33	884 800	—	
212	—	836 949	34	395 574	—	
—	—	77 216	35	29 356	—	
—	—	133 793	36	27 671	—	
6 276	2 136	173 583	37	—	8 692	
390 343	208 422	34 862 188	I	10 338 770	408 899	
				9 929 871 t mehr		
Lösch- und Umschlagstellen						
—	—	5 120	38	—	2 091	
—	—	2 334	39	—	1 865	
—	—	1 362	40	1 362	—	
—	—	49 953	41	8 165	—	
—	—	365 072	42	—	9 666	
		423 841	II	9 527	13 622	
				4 095 t weniger		
dazu						
390 343	208 422	34 862 188	I	10 338 770	408 899	
390 343	208 422	35 286 029	1	10 348 297	422 521	
				9 925 776 t mehr		

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	Nijmwegen	—	62 742	62 742	694	—	694
44	Tiel	—	5 511	5 511	43	—	43
45	Zalt-Bommel	—	1 706	1 706	—	—	—
46	Gorinchem	—	7 498	7 498	1 401	—	1 401
47	Dordrecht	—	185 410	185 410	795	—	795
48	Arnhem	—	8 399	8 399	1 695	—	1 695
49	Wageningen	—	2 222	2 222	—	—	—
50	Wijk bij Duurstede	—	753	753	—	—	—
51	Culemborg	—	80	80	—	—	—
52	Vianen	—	1 008	1 008	—	—	—
53	Vreeswijk	—	122 785	122 785	—	—	—
54	Rotterdam	—	3 024 944	3 024 944	3 476 325	—	3 476 325
55	Amsterdam	—	400 469	400 469	197 027	—	197 027
56	Andere niederländische Häfen	—	1 303 717	1 303 717	380 027	—	380 027
57	Belgische Häfen	—	2 189 602	2 189 602	1 886 330	—	1 886 330
	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein	—	7 316 846	7 316 846	5 944 337	—	5 944 337
		3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
58	Bremen	—	—	—	4	—	4
59	Hamburg	—	—	—	517	—	517
60	Stettin	—	—	—	—	—	—
61	Danzig	—	20	20	—	—	—
62	Königsberg	—	31	31	965	—	965
63	Andere deutsche Häfen	—	—	—	248	—	248
64	Englische Häfen	—	25 248	25 248	31 664	—	31 664
65	Russische und andere Häfen	—	—	—	—	—	—
	Summe 3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr)	—	25 299	25 299	33 398	—	33 398
dazu	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein	—	7 316 846	7 316 846	5 944 337	—	5 944 337
	Summe 4. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze)	—	7 342 145	7 342 145	5 977 735	—	5 977 735
dazu	Summe 1. Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen	—	19 515 327	19 515 327	9 048 344	6 722 358	15 770 702
	1920 Gesamthafenverkehr	—	26 857 472	26 857 472	15 026 079	6 722 358	21 748 437
	1919 Gesamthafenverkehr	—	17 968 771	17 968 771	9 967 882	3 647 383	13 615 265
	1920 { mehr	—	18 888 701	18 888 701	5 058 197	3 074 975	8 133 172
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

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	
637	—	63 436	43	45 744	—	
—	—	5 554	44	3 604	—	
—	—	1 706	45	1 706	—	
—	—	8 899	46	6 390	—	
22 589	—	186 205	47	25 950	—	
1 616	—	10 094	48	1 135	—	
—	—	2 222	49	986	—	
—	—	753	50	—	380	
—	—	80	51	—	441	
—	—	1 008	52	1 008	—	
82 940	—	122 785	53	13 584	—	
13 026	—	6 501 269	54	2 974 831	—	
540	—	597 496	55	148 697	—	
38 967	—	1 683 744	56	929 356	—	
—	—	4 075 932	57	2 886 103	—	
160 315	—	13 261 183	2	7 039 094	821	
				7 038 273 t mehr		

nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr)

darunter Floßverkehr				Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t			t	t	
—	—	4	58	4	—	
—	—	517	59	517	—	
—	—	—	60	—	—	
—	—	20	61	20	—	
—	—	996	62	996	—	
—	—	248	63	248	—	
—	—	56 912	64	56 039	—	
—	—	—	65	—	—	
—	—	58 697	3	57 824	—	
				57 824 t mehr		
160 315	—	13 261 183	dazu 2	7 038 273	—	
160 315	—	13 319 880	4	7 096 097	—	
				7 096 097 t mehr		
390 343	208 422	35 286 029	dazu 1	10 348 297	422 521	
550 658	208 422	48 605 909	1920	17 444 394	422 521	
485 882	213 405	31 584 036	1919	17 021 873 t mehr		
64 776	—	17 021 873	mehr			
—	4 983	—	weniger			

Namen	Richtung		Gesamt-Verkehr		Gesamt-Durchgangs-Verkehr betriebl. gegen das Vorjahr
	von dem Rhein zum Rhein	nach dem Rhein	von dem Rhein zum Rhein	nach dem Rhein	
1. Ill-Rhein-Kanal (Rhein bei Straßburg)	1441	1441	17 008	17 008	1 708
2. Necker (Mannheim)	80	7 246	7 326	7 326	1 076
3. Frankenthaler Kanal (Frankenthal)	1 181	—	1 181	1 181	2 804
4. Main (Rhein bei Koblenz)	—	317 022	317 022	1 072 770	87 100
5. Lahn (Rhein bei Niederlahnstein)	—	75 700	75 700	82 672	42 972
6. Mosel (Rhein bei Gölz)	—	—	—	5 204	1 072
7. Rhein (Rhein bei Bonn)	—	—	—	—	—
8. Rhen-Kanal (Duisburg)	—	—	—	—	—
Zusammen	2 221	317 022	319 243	1 975 782	2 884

III^b.

Übersicht

Zufuhr in Schiffen und Floßen in den französischen und deutschen Rheinhäfen

Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins

im Jahr 1920.

im Jahr 1920.

*) Die Statistiken des Verkehrs a. Rh. wurde seit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Statistiken des Verkehrs unter der Bezeichnung „Rhein-Verkehr a. Rh.“ zusammengefaßt.

*) Im Jahresbericht für 1916 sind besonders die wichtigeren Nebenflüsse aufgeführt. Bei 1914 werden nur die wichtigeren Nebenflüsse aufgeführt.

Laufende Nummer	Namen der Nebenflüsse und Seitenkanäle sowie der Aufzeichnungsstellen	Durchfuhr		darunter Floßverkehr		Gesamt- Durch- gangs- Verkehr t	Der Gesamt-Durchgangs- Verkehr beträgt gegen das Vorjahr	
		von dem Rhein her t	nach dem Rhein hin t	von dem Rhein her t	nach dem Rhein hin t		mehr t	weniger t
1	Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88, Straßburg)	5 223	12 435	—	—	17 658	4 706	—
2	Neckar (Mannheim)	80	7 246	—	—	7 326	—	4 936
3	Frankenthaler Kanal (Frankenthal) . .	4 784	—	—	—	4 784	—	2 854
4	Main (Schleuse zu Kostheim)	1 518 719	457 060	—	217 052	1 975 779	87 159	—
5	Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein) . .	6 916	75 736	—	—	82 652	42 972	—
6	Mosel (Fähre bei Güls)	940	4 194	—	—	5 134	—	1 632
7	Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg- Ruhrort)	486 563	4 857 377	—	—	5 343 940	222 463	—
8	Spoyn-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)	37 591	—	1110	—	37 591	7 982	—
	1920 Gesamt-Durchfuhr	2 060 816	5 414 048	1110	217 052	7 474 864	365 282	9 422
	1919 Gesamt-Durchfuhr	1 841 067	5 277 937	—	188 757	7 119 004	355 860 t mehr	
	1920 { mehr	219 749	136 111	1110	28 295	355 860		
	{ weniger	—	—	—	—	—		

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								
1 454 965	17 405	28 210	671 928	35 659	1320	125 647	2604	18 661	8 835	1415	4923	
16 098		2										37
2			26									38
174												39
363						4						40
6 268			794									41 a
90			312									41 b
			1									41 c
3 182			270									41 d
86	1		27									42 a
												42 b
11			30					1				42 c
4												42 d
20 194	80		1 399	89		2 625	3	1				43
6 450												44
436	121		29			6	1					45
24 515	5		20 950			2 204	9					46 a
6 974			1 970							10		46 b
3 758	1		1 635									47
												48
1 218						608	3094	4 187	6 555			49
10			5									50
												51
117		105 185			7229							52 a
												52 b
												53
11						11						54
871	270		15	10		12	53					55
567			81			96						56
2 341			131			522						57
												58
10												59 a
1 017	1 152	352	200	10 832	380	509	261				160	59 b
614		4 983	3		232	191	1764				325	59 c
3 501 778			965 226			138 771		65 216				60 a
46 751			18 716									60 b
653 786			181 864			56 899		31 299				60 c
7 556		1	1 988			144	2					61
38 017	27		1 001	10		46	5					62
4			1									63
72 845						1 186		244				64 a
												64 b
2 968	3		4 317	55		12		1		16		65
231			236					1				66
			24									67
13 961			19 920									68 a
11 099			1 115									68 b
6			14			360	54	2		4		69
142	47		146	2		9	5	1	1	54	2	70 a
1 755	16		316			40						70 b
												70 c
67	18	2	5			8	2		1			70 d
												70 e
5 989	295		2 963	42		242	16				1	
5 907 301	19 441	138 735	1897 658	46 699	9161	330 153	7873	119 614	15 392	1499	5412	
		27 584										
		27 584										
												72
												73
												74
												75
												76

29 Verdingen		30 Rheinhausen		31 Duisburg		vom Rhein- Herne- Kanal	32 Homburg		33 Alsum mit Schwelgern		34 Walsum		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
				Rhein									1
				100									2
				316									3
					2								4
				3 100	101	125							5
27				51	107	1 000							6 a
					2 595								6 b
					4 281								7 a
	190			270	3 274					875			7 b
													8
122	53			212	662	304				787			9
													10 a
				2 316									10 b
					285								10 c
					23 197	65 385							10 d
				14 046		657							10 e
													10 f
		1 623	2 106	13 521	552	3 455			1 394		1 641		11 a
1										1 761			11 b
				29 850	2 609	9 734			402		487	670	11 c
1	4			656	3								12 a
	1			1 830	5	849							12 b
				50		362							13
													14
					9								15
													16
	11			1	174	304				1			17
	19				17								18
1	1			30	21	492							19 a
2	13			18	73	361						30	19 b
20	5			9 682	24	122							20
		161 795	106 653	310 161	8 364	208 548			552 327	248 939	125 023	146 890	21 a
			3 609		87 669				1 674	24 312			21 b
				325	24 198								21 c
	2				20	10							21 d
				6 328		1 722							22 a
				202		312							22 a
				3 175									22 b
				843					9 879	6 239			22 c
		6 981		6 464						31 839	19 565	24 397	22 d
				28 479	1 650	18 150							22 e
				1 972		1			4 869				22 f
		1 825	19 198	107 326	107 098	12 852					4 335		23
1													24
8				6 381	219	80							25
				659									26
101				11 455		345			503				27
31	1			68	1								28 a
600				58 197									28 b
				37 783		770	1000						28 c
				563	747								28 d
12 444				12 591			320						28 e
4 540				47 310	6								28 f
2 582				44 575			300						28 g
	5			1 172									28 h
13 256	250			1 855									28 i
95				5									29
													30
4	1			287	4	8							31 a
						1 534							31 b
					410					14 578			31 c
													31 d
	215				13 862							212	31 d
	1				210	260							31 e
	731			964	14 830	2 277							31 e
1													31 f
													31 g
				270									31 h
				1 987	52	3 719							32
													33
				2 012									34
1 884				264	63								35
			56 588	440	5 697					45 522		85 560	36
35 721	1503	165 243	195 135	770 162	303 091	333 738	1 620		571 048	374 853	151 051	257 759	37

III^b. Übersicht

der

Zufuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen
von dem deutschen Rhein her

im Jahr 1920

nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und
der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Hafen	Zufuhr in Schiffen und Flößen	Zufuhr in Schiffen		Zufuhr in Flößen	
		in Tausend Tonnen	in Stück	in Tausend Tonnen	in Stück
Amsterdam	100	100	100	100	100
Rotterdam	100	100	100	100	100
Antwerpen	100	100	100	100	100
Brüssel	100	100	100	100	100
London	100	100	100	100	100
Paris	100	100	100	100	100
Indien	100	100	100	100	100
China	100	100	100	100	100
Japan	100	100	100	100	100
Australien	100	100	100	100	100
Brasilien	100	100	100	100	100
USA	100	100	100	100	100
Andere	100	100	100	100	100
Gesamt	100	100	100	100	100

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 16, 17, 18 und 19 nur die Gesamtzufuhr in diesen Häfen angegeben.

Gesamt- Durchfuhr	Spoy-Kanal	Rhein-Herne- Kanal	Mosel	Lahn	Main	Neckar	Ill-Rhein- Kanal	Übersicht	
								Frankenthaler Kanal	Frankenthaler Kanal
100								100	100
110								110	110
120								120	120
130								130	130
140								140	140
150								150	150
160								160	160
170								170	170
180								180	180
190								190	190
200								200	200
210								210	210
220								220	220
230								230	230
240								240	240
250								250	250
260								260	260
270								270	270
280								280	280
290								290	290
300								300	300
310								310	310
320								320	320
330								330	330
340								340	340
350								350	350
360								360	360
370								370	370
380								380	380
390								390	390
400								400	400
410								410	410
420								420	420
430								430	430
440								440	440
450								450	450
460								460	460
470								470	470
480								480	480
490								490	490
500								500	500
510								510	510
520								520	520
530								530	530
540								540	540
550								550	550
560								560	560
570								570	570
580								580	580
590								590	590
600								600	600
610								610	610
620								620	620
630								630	630
640								640	640
650								650	650
660								660	660
670								670	670
680								680	680
690								690	690
700								700	700
710								710	710
720								720	720
730								730	730
740								740	740
750								750	750
760								760	760
770								770	770
780								780	780
790								790	790
800								800	800
810								810	810
820								820	820
830								830	830
840								840	840
850								850	850
860								860	860
870								870	870
880								880	880
890								890	890
900								900	900
910								910	910
920								920	920
930								930	930
940								940	940
950								950	950
960								960	960
970								970	970
980								980	980
990								990	990
1000								1000	1000

IIIc.
Übersicht

**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 1920.

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		Spoy-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	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	127	127	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	131 233	—	—	—	131 233	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	85 179	—	—	—	85 179	
7 a	Zement	—	—	—	502	—	—	—	502	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	300	—	—	—	300	
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	4 925	—	—	—	4 925	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	2 352	—	2 352	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	2 638	—	—	—	2 638	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	2 033	—	—	—	2 033	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	8 110	—	—	—	8 110	
11 b	Luppen von Schweißeseisen	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	—	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	—	161	—	—	—	161	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	67 939	—	67 939	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	143	—	—	—	143	
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	386	—	—	—	386	
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	—	—	—	—	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	50	—	—	—	50	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	3	—	—	—	—	3	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	123 572	—	123 572	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	3938	80	4720	16 952	974	—	350	27 014	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	—	
21 c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	—	—	—	—	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	49 872	—	—	—	49 872	
22 e	Andere Erze	—	—	—	615	—	—	—	615	
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	689	—	—	—	689	
27	Garne und Twiste	—	—	—	11	—	—	—	11	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	10 569	—	—	—	10 569	
28 b	Roggen	—	—	—	3 676	—	—	—	3 676	
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	42 749	—	42 749	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	783	—	—	—	783	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	6 386	—	—	—	6 386	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	124	—	—	7327	7 451	
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	—	—	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	89	—	—	—	89	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 d	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart Querricht. bearb./weich	—	—	—	—	100	—	—	100	
31 e	in Längsr. gesägt, /hart	—	—	—	—	—	—	1110	1 110	
31 e	gespalten usw. /weich	—	—	—	740	—	229	—	229	
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	740	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	2 800	—	—	—	2 800	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	1 067	—	—	—	1 067	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	8	8	
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	—	
zu übertragen		3938	80	4723	330 033	1074	—	236 841	8922	585 611

IVa. 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.¹⁾, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy²⁾, Rheinberg und Wesel

im Jahr 1920.

¹⁾ Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

²⁾ Im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr unter den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen.

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	Berg	Berg	Tal	Berg	Tal	
	Rhein	Neckar	Rhein	Neckar						1
10	113	8								2
	607			1						3
	483	110		283						4
12	27	683	190	3	93					5
		979								6 a
50	525	170								6 b
	25 038	5		3 040						7 a
	150									7 b
283	2 259			6 542			5		238	8
10										9
	520									10 a
										10 b
										10 c
	2 383			6 863						10 d
										10 e
				8 175						10 f
81	110									11 a
				519						11 b
	250			1						11 c
7	324		3	19 002	10	1				12 a
132	60	5		1 601						12 b
	166									13
										14
186										15
										16
8	2 239			231	1	6				17
	134			5 637		1				18
26	133			608				1		19 a
1	2 840		2	713	7	5		3		19 b
6	281			17						20
			70							21 a
				25 908	16 659	682		100	180	21 b
				5 145						21 c
115	225	2	11	24	3					21 d
	6 261									22 a ₁
										22 a ₂
	7 795			49 019						22 b
										22 c
										22 d
										22 e
	10 024			18 524						22 f
										23
2			40							24
	9		9	3						25
2	125									26
	69			5						27
4 843			6 729							28 a
435			3 344							28 b
1 074	1 056			10						28 c
										28 d
							238			28 e
50	2	39								28 f
1 328	1 400		3 910	700						28 g
				168						28 h
1		6389		54	444					28 i
7										29
11	371			3						30
106	189	267		4	18	67	411			31 a
	177			2 297						31 b
										31 c
										31 d ₁
	304			507						31 d ₂
	25 035	155		61						31 e ₁
	465			42						31 e ₂
	21 904			3 830						31 f
				1						31 g
										31 h
9										32
1 465	4 832		772	190						33
	10									34
1		445								35
76	75	99	10	38						36
	12								82 771	
10 337	118 982	9356	15 090	159 769	555	16 747	1349	242	100	82 951

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	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal		
10 337	Rhein 118 982	Neckar 9 356	Rhein 15 090	Neckar 169 769	555	16 747	1349	—	242	100	82 951	37
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
6	526	—	—	62	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	41 c
180	1 541	—	—	1 879	—	—	—	—	—	—	—	41 d
12	84	—	20	8	—	—	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	25	—	122	4	—	—	—	—	—	—	—	42 c
1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	42 d
260	2 957	40	59	168	—	13	15	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	120	—	—	—	—	44
2	11 755	4	—	373	—	5	29	—	—	—	—	45
—	56	6	524	6	—	—	—	—	—	—	—	46 a
—	—	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	46 b
196	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	7	—	95	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	311 377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 a
—	96	—	—	—	—	1	148	—	—	—	—	52 b
33	1 171	—	—	4 088	—	—	—	—	—	—	—	53
330	2	—	—	2 235	—	—	5	—	—	—	—	54
8	4	21	22	7	—	—	—	—	—	—	—	55
35	5	—	—	11	—	—	—	—	—	—	11	56
—	75	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	57
—	13 285	—	—	918	—	—	399	—	—	—	—	58
—	—	—	—	5 119	—	—	656	—	—	—	—	59 a
—	1 226	98	—	1 632	—	—	—	—	—	100	—	59 b
18 026	6 194	26 222	—	—	—	—	31	—	—	—	3	59 c
—	—	—	—	—	—	—	—	460	—	—	—	60 a
457	1 505	3 768	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
29	158	160	—	36	—	—	—	—	—	—	—	60 c
221	1 536	10	53	13	—	—	15	—	—	—	—	61
5	229	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	62
100	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
400	120	10	27	378	—	1	132	—	—	1	239	65
30	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 a
39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 b
—	—	—	—	7	—	48	221	—	—	—	29	69
150	133	—	—	286	—	2	66	—	4	—	4	70 a
400	167	—	—	7 981	—	—	20	—	—	—	3	70 b
—	301	—	—	45	—	—	5	—	1	—	—	70 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
481	3 700	—	504	124	—	12	72	—	—	—	—	70 e
31 828	477 243	39 695	16 516	185 187	555	16 829	3287	461	247	101	83 341	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	24 228	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	24 309	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

29		30		31		32		33		34		Nummer	
Verdingen		Rheinhausen		Duisburg		Zum Rhein-Herne-Kanal		Homburg		Alsum mit Schwelgern			Walsum
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
				Rhein									1
				4									2
				11									3
					6								4
2				977	287								5
				247									6 a
				99 491		8 427							6 b
													7 a
		4 400	2 276	113	565								7 b
													8
169	99			356	998								9
					111								10 a
													10 b
									749	1 029			10 c
													10 d
													10 e
				696		845							10 f
				634	3 215								11 a
		1 879	838	19 700	6 392	4 556		22 710	3 130	3 464			11 b
		1 533	2 563	109	1 124					9 875			11 c
					1 369								12 a
1	8	114	19 896	4 229	118 253	4 544		17 929	70 128	3 349	5 989		12 b
			451	1 656	90 141	7 210				9 147	1 157		13
			2 937	19 660	2 984	6 997	1 940			7 099	19 842		14
				1 747	440	160					2 074		15
				4 470	3 379	80				52	261		16
													17
5	76			85	2 004								18
2	23			70	3 920								19 a
		2 993	2 855	82	2 340						7 544	653	19 b
10	5	1 570	658	241	1 725	332							20
14				1 162	413	1 127							21 a
				17 651	8 276	1 399	1982	13 146	1 413				21 b
				3 687	4 478	2 229							21 c
				49	1 559								21 d
	1				24								22 a
					197								22 a
1						7 332							22 b
													22 c
				597									22 d
				19 745		300							22 e
						516							22 f
				569	4 148	3 386		9 966					23
													24
1													25
				79									26
				200									27
	3					1							28 a
				10 607		170							28 b
				2 537		650							28 c
				481									28 d
20				199									28 e
	7			168	38	754							28 f
	1268			1 106		7 841							28 g
													28 h
1				276									28 i
	1			10									29
				2	642	3							30
	1			28	1								31 a
					17 833								31 b
													31 c
					455								31 d
				540	207								31 d
					4 534								31 e
				808	1 085								31 e
1				30	5 558								31 f
													31 g
				1 649				156					31 h
				276									32
				1 243	99								33
													34
				40									35
90	55				24								36
				778	957								
317	1547	15 426	50 944	201 112	631 501	46 309	1982	23 112	42 957	74 287	40 530	29 976	

Table with multiple columns listing goods and quantities. Visible text includes 'Abfuhr in Schiffen und Flößen', 'in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen', and 'im Jahr 1920'. The table lists various commodities such as wood, coal, and agricultural products with their respective quantities.

IV^b.

Übersicht

der

Abfuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin

im Jahr 1920

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 Gesamt-abfuhr in diesen Häfen angegeben.

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	
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Borke, Loh, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	2 738	—	—	—	2 738	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	900	—	—	—	900	
7 a	Zement	—	—	—	3 438	—	—	—	3 438	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	1 143	—	—	—	1 143	
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	3 418	—	—	—	3 418	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	117 810	—	117 810	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	41	—	—	—	41	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 b	Luppen von Schweißisen	—	—	—	223	—	—	—	223	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	300	—	—	—	300	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	145	—	—	—	145	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	376	—	—	—	376	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	20 037	—	20 037	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	102	—	—	—	102	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	445	—	—	—	445	
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	5	—	—	—	5	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	2	—	—	—	2	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	5 563	—	687 125	—	692 688	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	7 580	745	—	—	8 325	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	5 650	—	—	—	5 650	
21 c	Farberden, Graphit.	3498	—	—	1 100	—	—	—	4 608	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	6 705	—	—	—	6 705	
22 a 1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a 2	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	450	—	—	—	450	
22 c	Manganerze, Braunstein.	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	50 858	—	—	—	50 858	
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	
24	Fische und Schattiere	—	—	—	—	—	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 c	Hafer	—	—	—	70	—	—	—	70	
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	10 412	—	10 412	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	220	—	—	106	—	—	—	326	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	—	—	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	17	—	—	—	17	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	6 075	—	—	—	6 075	
31 b	Grubenholz	—	—	—	9 347	—	—	—	9 347	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	22 711	—	—	—	22 711	
31 d 1	Nutzholz (unbearb., oder in/hart	—	—	—	3 952	—	—	—	3 952	
31 d 2	Querricht. bearb. (weich	—	—	—	217 076	—	—	—	217 076	
31 e 1	in Längsr. gesägt, (hart	—	307	—	2 299	100	—	30 144	32 850	
31 e 2	gespalten usw. (weich	—	—	—	18 102	—	—	—	18 102	
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	Kalk, gebrannter.	—	—	—	717	—	—	—	717	
	zu übertragen	3718	307	—	371 654	845	865 528	—	1 242 052	

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	Spoy-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	3 718	307	—	371 654	845	—	865 528	—	1 242 052
37	Kartoffeln	—	—	—	5	—	—	—	—	5
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	161
40	Lumpen	—	—	—	161	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	130 551	—	130 551
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	—	703	—	—	—	—	703
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	39 691	—	39 691
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	596	—	649	—	—	—	—	1 245
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	51	—	—	—	—	51
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	54	—	—	—	—	54
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	235	—	—	—	—	235
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel .	—	844	—	4 228	745	—	—	—	5 817
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	15 074	—	2370	—	—	17 444
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	8 717	5499	—	52 646	74 146	—	—	—	141 008
60 a	Steinkohlen	—	—	—	950	—	—	—	—	950
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	100	—	—	—	—	100
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	14	—	1824	—	—	1 838
66	Wolle	—	—	—	12	—	—	—	—	12
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter) . .	—	—	—	9 092	—	—	—	—	9 092
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	372	—	—	—	—	372
70 b	Farben	—	—	—	768	—	—	—	—	768
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	—	—	292	—	—	188 173	—	188 465
	Summe d. Güter-Durchfuhr	12 435	7246	—	457 060	75 736	4194	4 857 377	—	5 413 048
	Darunter Floßverkehr:									
	Harte Stämme	—	—	—	3 527	—	—	—	—	3 527
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	213 525	—	—	—	—	213 525
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	217 052	—	—	—	—	217 052
	Vieh (Stückzahl):									
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Kategorie		Anzahl		Tonnage	
Flöße	Schiffe	Flöße	Schiffe	Flöße	Schiffe
Va.					
Übersicht					
der					
Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1920 in den					
französischen und deutschen Rheinhäfen					
<p>Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Beuel, Wesseling, Cöln-Mülheim a. Rh.¹⁾, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg (Rhein und Rhein-Herne-Kanal), Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy, Rheinberg und Wesel</p>					
angekommen sind.					
Flöße					

¹⁾ Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Straßburg			Kehl		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	78	—	78	12	1	13
Davon unbeladen	—	—	—	—	1	1
Tragfähigkeit in Tonnen	59 848	—	59 848	8 686	772	9 458
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	22 165	—	22 165	1 294	—	1 294
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	1 290	3	1 293	337	76	413
Davon unbeladen	47	3	50	—	51	51
Tragfähigkeit in Tonnen	1 729 181	2 313	1 731 494	378 943	42 605	421 548
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	1 138 689	—	1 138 689	281 334	9 381	290 715
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe						
	1 368	3	1 371	349	77	426
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	1 160 854	—	1 160 854	282 628	9 381	292 009
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	71	16	87
Bayerische	—	—	—	16	2	18
Hessische	—	—	—	5	—	5
Preußische	—	—	—	94	4	98
Württembergische	—	—	—	1	—	1
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	20	—	20	—	—	—
Deutsche im ganzen	831	1	832	187	22	209
Niederländische	474	2	476	150	8	158
Belgische	43	—	43	12	—	12
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	47	47
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz	Stämme	—	—	—	—	—
	Schnittware	—	—	—	—	—
	Scheite	—	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme	—	—	—	—	—
	Schnittware	—	—	—	—	—
	Scheite	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen						
	—	—	—	—	—	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen						
	—	—	—	—	—	—

Übersicht
Schiffe und Flöße, welche im französischen und deutschen Rheinebene angekommen sind.

Die nachgewiesene Menge an Holz wurde mit Wirkung vom 1. April 1904 ab mit der Reichsmessung unter der Bezeichnung „Cote-Messung a. R.“ vereinigt.

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen	Ludwigshafen			Worms		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	395	44	439	190	153	343
Davon unbeladen	19	—	19	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	230 297	34 534	264 831	90 437	69 703	160 140
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	11 098	187	11 285	4 238	176	4 414
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	2 677	487	3 164	478	126	604
Davon unbeladen	1 199	23	1 222	5	87	92
Tragfähigkeit in Tonnen	3 152 167	107 592	3 259 759	456 866	28 479	485 345
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	1 886 560	12 55 673	1 942 233	325 915	7 697	333 612
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe						
	3 072	531	3 603	668	279	947
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	1 897 658	12 55 860	1 953 518	330 153	7 873	338 026
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	637	392	1 029	132	51	183
Bayerische	252	348	600	18	58	76
Hessische	117	19	136	63	22	85
Preussische	1 375	14	1 389	309	48	357
Württembergische	14	5	19	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten	1	—	1	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	1	1	2
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	2 396	478	2 874	523	180	703
Niederländische	634	49	683	144	98	242
Belgische	37	2	39	1	1	2
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	5	2	7	—	—	—
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	—	—	—	—	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen	—	—	—	—	—	—

Gernsheim			Weisenau			Gustavsburg			Mainz		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	18	42	5	2	7	29	45	74	327	258	585
1	7	8	5	1	6	—	19	19	4	33	37
7 191	10 180	17 371	3 529	1 456	4 985	25 397	32 785	58 182	191 100	143 844	334 944
11	5	16	—	—	—	2 350	—	2 350	13 924	1 105	15 029
178	103	281	38	5	43	1 600	83	1 683	989	261	1 250
—	6	6	9	3	12	8	70	78	10	166	176
149 632	20 513	170 145	31 291	4 879	36 170	1 521 935	72 561	1 594 496	607 389	124 711	732 100
119 603	15 387	134 990	18 524	485	19 009	1 084 277	444	1 084 721	390 355	6 136	396 491
202	121	323	43	7	50	1 629	128	1 757	1 316	519	1 835
119 614	15 392	135 006	18 524	485	19 009	1 086 627	444	1 087 071	404 279	7 241	1 411 520
13	12	25	3	3	6	60	17	77	102	79	181
10	13	23	4	—	4	70	15	85	51	99	143
58	85	143	4	2	6	61	12	73	451	89	540
114	10	124	26	—	26	1 381	32	1 413	409	106	515
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
195	120	315	37	5	42	1 574	76	1 650	1 010	368	1 382
7	—	7	6	2	8	51	51	102	258	150	408
—	1	1	—	—	—	—	3	3	40	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	2	4	—	4
									Fische		
									Anzahl 1033		
									Bestand der Fische in Tonnen:		
									Stämme 2 243		
									hartes Holz 165		
									Schwämme 194 525		
									weiches Holz 18		
									Zusammen an Fischbestand in		
									Tonnen 196 786		
									Angekommene beifischbare Güter		
									in Tonnen		

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Biebrich			Schierstein			Budenheim		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.									
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):									
Personenschiffe	122	27	149	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:									
Im ganzen	26	53	79	—	—	—	1	—	1
Davon unbeladen	—	38	38	—	—	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	19 047	36 557	55 604	—	—	—	1 305	—	1 305
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in									
Tonnen	400	101	501	—	—	—	28	—	28
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):									
Im ganzen	37	66	103	5	19	24	20	145	165
Davon unbeladen	1	14	15	2	1	3	—	145	145
Tragfähigkeit in Tonnen	35 226	13 587	48 813	3 841	4 152	7 993	24 206	116 647	140 853
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in									
Tonnen	19 175	8 733	27 908	2 954	3 180	6 134	4 751	—	4 751
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe									
	185	146	331	5	19	24	21	145	166
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen									
	19 575	8 834	28 409	2 954	3 180	6 134	4 779	—	4 779
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:									
Badische	10	11	21	—	—	—	10	—	10
Bayerische	—	8	8	—	1	1	—	—	—
Hessische	8	47	55	—	18	18	—	—	—
Preußische	91	37	128	4	—	4	5	142	147
Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	109	103	212	4	19	23	15	142	157
Niederländische	76	43	119	1	—	1	5	3	8
Belgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andero	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Flöße.									
Anzahl	—	—	—	62	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz {									
Stämme	—	—	—	—	1 480	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {									
Stämme	—	—	—	—	35 532	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen									
	—	—	—	—	37 012	—	—	—	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen									
	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Bingen			Oberlahnstein			Coblenz			Bene		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.											
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- u. Wasserschiffe):											
160	163	323	78	54	132	166	195	361	—	—	—
78 001	80 114	158 115	8 257	4 434	12 691	52 347	47 074	99 421	—	—	—
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe):											
185	186	371	127	131	258	340	146	486	6	166	172
162 702	100 863	263 565	85 406	73 161	158 567	237 716	26 289	264 005	3 586	147 436	151 022
III. Gesamtzahl der angetragenen Schiffe:											
105 678	11 709	117 387	72 888	73 160	146 048	175 022	23 134	198 156	3 253	118 441	121 694
143 345	349	694	218	373	591	579	414	993	6	166	172
108 299	12 044	120 343	73 107	73 241	146 348	176 747	24 650	201 397	3 253	118 441	121 694
IV. Gesamtzahl der angetragenen Schiffe:											
207	25	54	5	2	7	36	25	61	—	—	—
17	26	43	2	—	2	10	1	11	—	—	—
12	36	48	1	—	1	2	1	3	—	—	—
163	144	307	133	350	483	320	281	601	—	—	—
221	231	452	141	352	493	368	308	676	6	158	164
121	117	238	77	21	98	183	106	289	—	8	8
3	—	3	—	—	—	28	—	28	—	—	—
1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fisbe.											
Anzahl:											
Bestand der Fische in Tonnen:											
Harte Holzschiffe:											
Weiche Holzschiffe:											
Zusammen an Fischebestand in Tonnen:											
Zusammen an Fischebestand in Tonne:											

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Wesseling			Cöln-Mülheim a. Rh.		
	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu Berg	zu Tal	zu- sammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	—	—	—	436	142	578
Davon unbeladen	—	—	—	2	1	3
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	333 895	93 054	426 949
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	—	—	—	62 701	10 389	73 090
II Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppekähne):						
Im ganzen	62	1 836	1 898	1 040	201	1 241
Davon unbeladen	46	1 834	1 880	6	7	13
Tragfähigkeit in Tonnen	71 212	2 071 938	2 143 150	831 370	88 242	919 612
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	10 605	350	10 955	471 897	43 362	515 259
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe						
	62	1 836	1 898	2 209	1 042	3 251
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	10 605	350	10 955	534 598	53 751	588 349
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	179	88	267
Bayerische	—	—	—	25	14	39
Hessische	—	—	—	2	5	7
Preußische	—	—	—	1 207	733	1 940
Württembergische	—	—	—	1	1	2
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	45	—	45
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	43	1 796	1 839	1 459	841	2 300
Niederländische	18	40	58	608	189	797
Belgische	1	—	1	136	2	138
Britische	—	—	—	5	—	5
Andere	—	—	—	1	—	1
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	13	—	13
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz					226	
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz					5 239	
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	4	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	—	—	—	5 465	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen	—	—	—	—	—	—

Leverkusen			Reisholz			Neuß		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
131 14	67	81	38	6	44	41	3	44
71 1	9	10	—	—	—	2	1	3
10 134	45 056	55 190	25 231	3 498	28 729	29 279	1 761	31 040
1776	1 773	3 549	5 016	177	5 193	3 534	75	3 609
172	29	201	694	93	787	415	462	877
25	4	29	9	82	91	154	397	551
194 948	20 982	215 930	190 940	45 410	236 350	342 778	531 321	874 099
175 066	16 517	191 583	140 994	4 380	145 374	118 205	51 221	169 426
186	96	282	733	99	832	456	465	921
176 842	18 290	195 132	146 010	4 557	150 567	121 739	51 296	173 035
—	—	—	—	—	—	55	116	171
—	—	—	—	—	—	32	29	61
—	—	—	—	—	—	10	8	18
—	—	—	—	—	—	187	299	486
—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
133	56	189	679	98	777	284	453	737
52	39	91	44	1	45	147	12	159
1	1	2	9	—	9	25	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	—	1	—	—	—
						Fische Anzahl Bestand der Fische in Tonnen: — Stämme — hartes Holz — Schälware — Schelte — Stämme — weiches Holz — Schälware — Schelte		
						Zusammen an Holzbestand in Tonnen 177 21 Angewonnene beigefabene Güter in Tonnen		

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Düsseldorf			Crefeld		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	144	179	323	7	22	29
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	254	116	370	91	60	151
Davon unbeladen	—	2	2	4	13	17
Tragfähigkeit in Tonnen	189 460	81 237	270 697	66 600	39 850	106 450
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	24 562	10 024	30 586	3 512	858	4 370
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	636	341	977	399	86	485
Davon unbeladen	41	106	147	12	18	30
Tragfähigkeit in Tonnen	450 380	193 680	644 060	250 128	53 104	303 232
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	290 717	39 624	330 341	157 924	25 843	183 767
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe						
	1 034	636	1 670	497	168	665
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	315 279	45 648	360 927	161 436	26 701	188 137
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	104	112	216	—	—	—
Bayerische	18	34	52	—	—	—
Hessische	9	6	15	—	—	—
Preußische	498	322	820	—	—	—
Württembergische	—	1	1	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten	4	—	4	—	—	—
Reichsdeutsche	1	—	1	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	634	475	1 109	262	137	399
Niederländische	355	159	514	197	25	222
Belgische	44	2	46	38	6	44
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	1	—	1	—	—	—
Flöße.						
Anzahl	34	—	—	15	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz						
Stämme	—	91 249	—	—	5 309	—
Schnittware	—	2	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	91 251	—	—	5 309	—
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen	—	—	—	—	—	—

Uerdingen			Rheinhausen			Duisburg		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	Rhein	Vom Rhein	zusammen
						zu Berg	zu Tal	Herne-Kanal
91	149	240	—	—	—	28	127	155
—	—	—	—	—	—	—	—	—
90	58	148	20	3	23	232	291	537
5	28	33	19	3	22	99	213	315
59 787	39 044	98 831	6 913	2 041	8 954	173 175	231 946	410 361
5 028	1 393	6 421	548	—	548	14 366	4 356	20 736
199	23	222	321	178	499	3 992	8 257	13 674
2	12	14	139	3	142	2 540	7 134	10 012
159 319	11 293	170 612	318 949	213 566	532 515	3 778 846	9 043 724	13 683 416
87 996	2 064	90 060	165 174	195 135	360 309	864 676	374 354	1 736 833
380	230	610	341	181	522	4 252	8 675	14 366
93 024	3 457	96 481	165 722	195 135	360 857	879 042	378 710	1 757 569
31	22	53	—	—	—	199	841	1 113
5	10	15	—	—	—	90	236	342
3	—	3	—	—	—	21	186	224
149	71	220	—	—	—	971	5 749	7 888
1	—	1	—	—	—	2	5	7
12	7	19	—	—	—	6	9	141
—	—	—	—	—	—	17	39	56
201	110	311	194	150	344	1 306	7 065	9 763
168	120	288	135	31	166	2 536	1 415	3 990
11	—	11	12	—	12	404	191	603
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	6	4	10
						<p>Fische</p> <p>Anzahl</p> <p>Bestand der Fische in Tonnas:</p> <p>hartes Holz</p> <p>weiches Holz</p> <p>13 763</p> <p>28</p> <p>Zusammen an Fischen in Tonnas</p> <p>13 781</p> <p>Angekommene heilbare Güter in Tonnas</p>		
215	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind angekommen:	Homburg			Alsum mit Schwelgern		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	222	222	444	242	242	484
Davon unbeladen	88	88	176	91	91	182
Tragfähigkeit in Tonnen	1378	1378	2756	1930	1930	3860
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	139	139	278	146	146	292
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	147	673	820	563	1107	1670
Davon unbeladen	143	653	796	440	840	1280
Tragfähigkeit in Tonnen	145 707	535 381	681 088	719 776	907 124	1 626 900
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	1 620	9 683	11 303	597 515	376 808	974 323
III. Gesamtzahl der angekommenen Schiffe						
	147	673	820	565	1 110	1 675
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	1 620	9 683	11 303	597 554	377 954	975 508
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	—	—	—
Bayerische	—	—	—	—	—	—
Hessische	—	—	—	—	—	—
Preußische	—	—	—	—	—	—
Württembergische	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	110	639	749	102	776	878
Niederländische	36	34	70	424	326	750
Belgische	—	—	—	38	7	45
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	1	—	1	1	1	2
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz	Stämme		—	—		—
	Schnittware		—	—		—
	Scheite		—	—		—
weiches Holz	Stämme		81	—		81
	Schnittware		—	—		—
	Scheite		—	—		—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen						
	—		81	—		81
Angekommene beigeladene Güter in Tonnen						
	—		—	—		—

Walsum			Orsoy			Rheinberg			Wesel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	27	15	42	—	—	—	34	105	139
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	6	6	7	2	9	—	—	—	18	56	74
—	2	2	—	—	—	—	—	—	7	6	13
—	2 997	2 997	4 160	1 350	5 510	—	—	—	16 553	41 346	57 899
—	188	188	1 133	53	1 186	—	—	—	2 266	882	3 148
180	480	660	25	52	77	—	149	149	190	269	459
50	103	153	13	51	64	—	—	—	5	23	28
204 620	403 885	608 505	31 795	54 109	85 904	—	166 270	166 270	86 730	105 775	192 505
160 163	266 076	426 239	9 128	200	9 328	—	132 926	132 926	64 170	81 443	145 613
180	486	666	59	69	128	—	149	149	242	430	672
160 163	266 264	426 427	10 261	253	10 514	—	132 926	132 926	66 436	82 325	148 761
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	8	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	161	304	465
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	457	516	14	46	60	—	139	139	170	314	484
109	29	138	44	23	67	—	10	10	68	112	180
11	—	11	1	—	1	—	—	—	4	4	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	212	—	—	—	—	—	—	—	6 276	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	212	—	—	—	—	—	—	—	6 276	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Spoy-Kanal	Rhein-Herne-Kanal	Mosel	Lahn	Main	Frankenthaler Kanal	Neckar	III-Rhein-Kanal	Nach Hebenflächen gehend, sind Schiffe und Flöße von dem Rhein her durchgegangenen bei
Durchgangs- stelle zu Keeken	Schleppamt Duisburg- Ruhrtort	Fähre bei Güls	Schleuse zu Nieder- lahnstein	Schleuse zu Kostheim	Franken- thal	Mannheim	Schleuse 88 bei Straßburg	
Vb.								
Übersicht								Schiffe.
der								I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):
Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1920, von dem Rhein her kommend,								Leinwandschiffe
nach								Schlepper
dem III-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim),								Zwei-Ketten-Schiffe
dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim)								Güterschiffe:
der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls), dem								in ganzen
Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort) und dem Spoy-Kanal								II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppschiffe):
(Durchgangsstelle zu Keeken)								III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe
durchgegangenen sind.								IV. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonnen
Flöße.								Arzahl
Bestand der Flöße in Tonnen:								hartes Holz
Stämme								Schnittware
Schnittware								Schutte
weiches Holz								Stämme
Schnittware								Schnittware
Schutte								Schutte
Zusammen an Floßbestand in								
Tonnen								
Durchgegangene beladene								
Güter in Tonnen								

Die Statistik wurde mit Wirkung vom 1. April 1921 für die Rheinlande, die Mosel, den Main, die Lahn, den Neckar, den Frankenthaler Kanal, den III-Rhein-Kanal, den Rhein-Herne-Kanal und den Spoy-Kanal unter der Bezeichnung 'Güter-Mengen' zusammengestellt.

Nach Nebenflüssen gehend, sind Schiffe und Flöße von dem Rhein her durchgegangen bei	Ill.-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- Ruhrort	Durchgangs- stelle zu Keeken
Schiffe.								
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):								
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:								
Im ganzen	—	—	—	93	—	—	—	17
Davon unbeladen	—	—	—	2	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	34 629	—	—	—	5 072
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	15 344	—	—	—	1 206
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):								
Im ganzen	423	61	42	2 632	98	15	8 194	144
Davon unbeladen	56	—	—	164	91	11	7 325	1
Tragfähigkeit in Tonnen	15 624	12 895	4 791	1 856 631	88 226	4337	—	61 249
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	5 223	5 655	4 784	1 503 375	6 916	940	486 563	35 275
III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe								
	423	61	42	2 725	98	15	8 194	161
IV. Gesamtgewicht der durchgegan- enen Güter in Tonnen								
	5 223	5 655	4 784	1 518 719	6 916	940	486 563	36 481
Flöße.								
Anzahl	—	—	—	—	—	—	—	2
Bestand der Flöße in Tonnen:								
hartes Holz	Stämme . . .	—	—	—	—	—	—	—
		Schnittware .	—	—	—	—	—	—
			Scheite . . .	—	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme . . .	—	—	—	—	—	—	—
		Schnittware .	—	—	—	—	—	1 110
			Scheite . . .	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen								
	—	—	—	—	—	—	—	1 110
Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen								
	—	—	—	—	—	—	—	—

Kehl		Lauterburg		Speyer		Mannheim		Ludwigshafen		Worms		Gernsheim		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Budenheim		Bingen		Oberlahnstein		Coblenz		Beuel		Wesseling		Cöln-Mülheim a. Rh. ¹⁾		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld		Uerdingen		Rheinhausen		Duisburg (Rhein und Rhein-Herne-Kanal)		Homberg		Alsum		mit Schwelgern		Walsum		Orsoy		Rheinberg		Wesel	
VI a.																																																																			
Übersicht																																																																			
der																																																																			
Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1920 in den																																																																			
französischen und deutschen Rheinhäfen																																																																			
abgegangen sind.																																																																			
Schiffe.																																																																			
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- und andere Motorschiffe):																																																																			
- Personenschiffe																																																																			
- Schiffe																																																																			
- Tank- (Kettan-) Schiffe																																																																			
- Güterschiffe																																																																			
- Im Jahre 1920 abgegangen																																																																			
- Davon unbedeutend																																																																			
- In Betrachtung in Betracht																																																																			
An Schiffe mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnage																																																																			
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppland):																																																																			
- Im Jahre 1920 abgegangen																																																																			
- Davon unbedeutend																																																																			
- In Betrachtung in Betracht																																																																			
An Schiffe abgegangene Güter in Tonnage																																																																			
III. Gesamtschiffe																																																																			
- Im Jahre 1920 abgegangen																																																																			
- Davon unbedeutend																																																																			
- In Betrachtung in Betracht																																																																			
An Schiffe abgegangene Güter in Tonnage																																																																			
Flöße.																																																																			
Anzahl																																																																			
Bestand der Flöße in Tonnage:																																																																			
- hartes Holz																																																																			
- weiches Holz																																																																			
- in Tonnage																																																																			
- abgegangene beladene Güter in Tonnage																																																																			

¹⁾ Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Straßburg			Kehl		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	—	82	82	2	14	16
Davon unbeladen	—	24	24	2	5	7
Tragfähigkeit in Tonnen	—	62 959	62 959	1 021	10 707	11 728
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	4 740	4 740	—	208	208
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	1	1 345	1 346	85	332	417
Davon unbeladen	—	949	949	44	279	323
Tragfähigkeit in Tonnen	832	1 792 148	1 792 980	45 430	385 127	430 557
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	284 373	284 373	8 908	44 856	53 763
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe						
	1	1 427	1 428	87	346	433
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen						
	—	289 113	289 113	8 908	45 063	53 971
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	19	66	85
Bayerische	—	—	—	—	18	18
Hessische	—	—	—	—	5	5
Preußische	—	—	—	5	92	97
Württembergische	—	—	—	—	1	1
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
	—	18	18	—	—	—
Französische	—	18	18	—	—	—
Deutsche im ganzen	1	852	853	24	182	206
Niederländische	—	510	510	12	150	162
Belgische	—	47	47	1	14	15
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	50	—	50
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen	—	—	—	—	—	—

Die Statistik des Verkehrs in den Häfen von Straßburg und Kehl wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Statistik des Verkehrs in den Häfen von Straßburg und Kehl vereinigt.

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Ludwigshafen			Worms		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	48	391	439	186	155	341
Davon unbeladen	—	9	9	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	38 114	226 717	264 831	89 617	70 228	159 845
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	112	16 567	16 679	170	1 812	1 982
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	794	2 354	3 148	171	447	618
Davon unbeladen	446	1 988	2 434	45	439	484
Tragfähigkeit in Tonnen	516 890	2 750 671	3 267 561	60 537	423 056	483 593
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	16 959	168 620	185 579	16 659	1 475	18 134
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe						
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen						
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	122	610	732	86	101	187
Bayerische	361	239	600	68	22	90
Hessische	22	116	138	21	63	84
Preußische	155	1 211	1 366	73	283	356
Württembergische	7	12	19	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	1	1	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	1	1	2
— Französische	—	—	—	—	—	—
— Deutsche im ganzen	667	2 189	2 856	249	470	719
— Niederländische	157	528	685	107	131	238
— Belgische	16	23	39	1	1	2
— Britische	—	—	—	—	—	—
— Andere	2	5	7	—	—	—
Flöße.						
Anzahl						
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz	Stämme	—	—	—	—	—
	Schnittware	—	—	—	—	—
	Scheite	—	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme	—	—	—	—	—
	Schnittware	—	—	—	—	—
	Scheite	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen						
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen						

Gernsheim			Weisenau			Gustavsburg			Mainz		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe											
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- und andere Motorschiffe):											
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	17	43	—	7	7	27	48	75	320	270	590
19	4	23	—	—	—	—	2	2	10	8	18
7 662	9 941	17 603	—	4 985	4 985	23 601	34 713	58 314	182 441	152 466	334 907
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schiffe):											
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	247	248	—	1 567	1 567	37	2 709	2 746	2 617	8 858	11 475
101	179	280	1	42	43	163	1 508	1 671	330	932	1 262
98	179	277	1	30	31	44	1 330	1 374	70	786	856
17 605	151 626	169 231	233	35 837	36 070	144 739	1 421 677	1 566 416	212 109	526 070	738 179
III. Gesamtzahl der abgesetzten Schiffe:											
210 5460	—	460	—	3 680	3 680	451	46 666	47 117	31 806	41 856	73 662
381 127	196	323	1	49	50	190	1 556	1 746	650	1 202	1 852
210 5461	247	708	—	5 247	5 247	488	49 375	49 863	34 423	50 714	85 137
IV. Gesamtgewicht der abgesetzten Schiffe:											
9	15	24	—	6	6	25	50	75	83	90	173
13	20	33	—	4	4	33	51	84	81	85	166
83	62	145	1	15	6	9	67	76	83	445	528
22	92	114	—	26	26	86	1 316	1 402	177	353	530
—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
127	189	316	1	41	42	154	1 485	1 639	425	974	1 399
—	6	6	—	8	8	35	67	102	205	205	410
—	1	1	—	—	—	1	2	3	17	22	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	2	2	3	4	4
Fische											
Anzahl:											
Bestand der Fische in Tonnen:											
Stämme: 5 457											
Schiffware: —											
Stämme: 146 493											
Schiffware: 151 111											
Zusammen an Fischen und in Tonnen: 152 461											
Abgesetzte Fische in Tonnen: —											

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Biebrich			Schierstein			Budenheim		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.									
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):									
Personenschiffe	57	149	206	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:									
Im ganzen	42	37	79	—	—	—	1	—	1
Davon unbeladen	28	3	31	—	—	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	29 799	24 857	54 656	—	—	—	1 305	—	1 305
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen									
	418	1 107	1 525	—	—	—	—	—	—
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):									
Im ganzen	72	31	103	16	18	24	15	149	164
Davon unbeladen	55	30	85	16	15	21	4	5	9
Tragfähigkeit in Tonnen	18 137	22 517	40 654	3 322	4 671	7 993	18 504	120 853	139 357
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen									
	2 982	1 25	3 007	—	480	480	—	107 012	107 012
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe									
	171	217	388	16	18	24	16	149	165
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen									
	3 400	1 132	4 532	—	480	480	—	107 012	107 012
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:									
Badische	14	6	20	—	1	1	9	—	9
Bayerische	6	2	8	—	—	—	—	—	—
Hessische	50	5	55	16	2	18	—	—	—
Preußische	56	103	159	—	4	4	4	144	148
Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Französische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	126	116	242	16	7	23	13	144	157
Niederländische	45	101	146	—	1	1	3	4	7
Belgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Flöße.									
Anzahl	—	—	—	32	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz	Stämme		—	—	751	—	—	—	—
	Schnittware		—	—	—	—	—	—	—
	Scheite		—	—	—	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme		—	—	26 130	—	—	—	—
	Schnittware		—	—	—	—	—	—	—
	Scheite		—	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen									
	—	—	—	—	26 881	—	—	—	—
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
—	—	—	23	51	74	185	163	348	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
162	161	323	4	23	27	14	70	84	—	—	—
2	—	2	—	—	—	—	1	1	—	—	—
77 692	80 119	157 811	2 375	15 569	17 944	11 733	50 028	61 761	—	—	—
717	2 049	2 766	103	775	878	1 152	2 986	4 138	—	—	—
109	263	372	54	169	223	123	327	450	14	121	135
51	162	213	54	4	58	122	294	416	—	42	42
49 342	214 868	264 210	12 473	186 379	198 852	32 122	235 981	268 103	3 608	87 818	91 426
2 166	62 925	65 091	—	172 886	172 886	24	3 884	3 908	3 353	46 717	50 070
271	424	695	81	243	324	322	560	882	14	121	135
2 883	64 974	67 857	103	173 661	173 764	1 176	6 870	8 046	3 353	46 717	50 070
22	32	54	1	39	40	8	23	31	—	—	—
9	33	42	—	12	12	—	12	12	—	—	—
23	25	48	—	1	1	—	3	3	—	—	—
99	209	308	70	114	184	243	307	550	—	—	—
—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
153	299	452	71	169	240	251	345	596	14	90	104
116	123	239	10	74	84	71	192	263	—	31	31
2	1	3	—	—	—	—	23	23	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	355	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	355	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Wesseling			Cöln-Mülheim a. Rh.		
	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu Berg	zu Tal	zu- sammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	648	641	1 289
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	—	—	—	158	1512	1670
Davon unbeladen	—	—	—	8	4	12
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	108 942	421 155	530 097
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	9 045	42 150	51 195
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	1 764	128	1 892	546	1 488	1 034
Davon unbeladen	4	74	78	8	81	89
Tragfähigkeit in Tonnen	1 982 714	146 647	2 129 361	527 816	413 509	941 325
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	1 484 619	45 085	1 529 704	450 088	143 685	593 773
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe						
	1 764	128	1 892	1 352	1 641	1 293
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen						
	1 484 619	45 085	1 529 704	459 133	185 835	644 968
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	121	138	259
Bayerische	—	—	—	52	9	61
Hessische	—	—	—	—	—	—
Preußische	—	—	—	18	2	20
Württembergische	—	—	—	982	950	1 932
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	1	1	2
Reichsdeutsche	—	—	—	5	51	56
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	1 728	108	1 836	1 179	1 151	2 330
Niederländische	36	19	55	168	425	593
Belgische	—	1	1	2	59	61
Britische	—	—	—	1	6	7
Andere	—	—	—	2	—	2
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen						
	—	—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen						
	—	—	—	—	—	—

Leverkusen			Reisholz			Neub		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	64	89	4	8	12	32	5	37
—	1	1	—	—	—	31	5	36
17 150	41 296	58 446	1 934	5 384	7 318	22 912	2 781	25 693
1 218	1 706	2 924	356	544	900	417	—	417
17	150	167	87	669	756	557	332	889
8	51	59	4	659	663	24	267	291
10 690	128 940	139 630	42 946	164 373	207 319	629 982	250 721	880 703
716	62 504	63 220	29 292	6 921	36 213	505 787	26 135	531 922
42	214	256	91	681	772	589	337	926
1 934	64 210	66 144	29 648	7 465	37 113	506 204	26 135	532 339
—	—	—	—	—	—	126	45	171
—	—	—	—	—	—	42	14	56
—	—	—	—	—	—	16	2	18
—	—	—	—	—	—	350	150	500
—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	163	199	89	644	733	535	211	746
5	49	54	1	31	32	49	105	154
1	2	3	—	6	6	5	21	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

Leverkusen			Reisholz			Neub		
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Düsseldorf			Crefeld		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
— Personenschiffe	138	164	302	4	—	4
— Schlepper	—	—	—	—	—	—
— Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	72	289	361	87	68	155
Davon unbeladen	—	14	14	77	56	133
Tragfähigkeit in Tonnen	51 846	221 748	273 594	64 100	44 817	108 917
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in						
— Tonnen	2 520	19 959	22 479	218	240	458
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	722	1 098	1 820	18	489	507
Davon unbeladen	584	995	1 579	13	460	473
Tragfähigkeit in Tonnen	224 259	457 956	682 215	16 662	288 730	305 392
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in						
— Tonnen	112 087	29 241	141 328	6 842	10 777	17 619
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe						
	932	1 551	2 483	109	557	666
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen						
	114 607	49 200	163 807	7 060	11 017	18 077
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
— Badische	93	120	213	—	—	—
— Bayerische	27	16	43	—	—	—
— Hessische	2	9	11	—	—	—
— Preußische	694	1 038	1 732	—	—	—
— Württembergische	—	—	—	—	—	—
— Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	4	4	—	—	—
— Reichsdeutsche	—	2	2	—	—	—
— Französische	—	—	—	—	—	—
— Deutsche im ganzen	816	1 189	2 005	48	359	407
— Niederländische	116	328	444	60	154	214
— Belgische	—	30	30	1	44	45
— Britische	—	3	3	—	—	—
— Andere	—	1	1	—	—	—
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz	{	Stämme	—	—	—	—
		Schnittware	—	—	—	—
		Scheite	—	—	—	—
weiches Holz	{	Stämme	—	—	—	—
		Schnittware	—	—	—	—
		Scheite	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen						
		—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen						
		—	—	—	—	—

* 81

Verdingen			Rheinhausen			Duisburg		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	Rhein zu Berg	zu Tal	Zum Rhein- Erne-Kanal zusammen
129	131	260	—	—	—	73	22	95
83	62	145	—	23	23	258	263	521
55	9	64	—	1	1	197	121	318
54 393	42 516	96 909	—	9 739	9 739	180 511	217 625	401 767
3 265	1 393	4 658	—	5 009	5 009	8 897	13 506	22 403
31	191	222	33	459	492	7 021	4 829	13 296
19	187	206	5	339	344	1 524	648	3 452
19 363	133 298	152 661	33 175	471 635	504 810	7 584 453	4 929 533	13 382 770
4 938	1 318	6 256	15 426	45 935	61 361	5 169 805	3 879 626	9 117 753
243	384	627	33	482	515	7 352	5 114	13 922
8 203	2 711	10 914	15 426	50 944	66 370	5 178 702	3 893 132	9 140 156
16	37	53	—	—	—	743	262	1 087
10	5	15	—	—	—	204	86	335
—	3	3	—	—	—	189	25	238
72	159	231	—	—	—	5 447	1 105	7 637
—	1	1	—	—	—	5	2	8
5	13	18	—	—	—	17	13	122
—	—	—	—	—	—	10	42	52
103	218	321	32	318	350	6 615	1 535	9 479
138	157	295	1	152	153	685	3 090	3 870
2	9	11	—	12	12	51	482	564
—	—	—	—	—	—	1	7	9
						Fische Anzahl 4 Bestand der Fische in Tonnen: harte Holz weiche Holz 1957 Zusammen an Fischbestand in Tonnen 1957 Abgenommene heilbare Güter in Tonnen		

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Homburg			Alsum mit Schwelgern		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	—	—	—	5	1	6
Davon unbeladen	—	—	—	5	—	5
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	3 669	360	4 029
Auf Schiffen mit eigener Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	—	124	124
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	649	151	800	1 425	415	1 840
Davon unbeladen	—	—	—	1 087	172	1 259
Tragfähigkeit in Tonnen	520 862	151 207	672 069	1 347 374	297 265	1 644 639
Auf Schiffen ohne eigene Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	413 775	130 382	544 157	353 888	89 652	443 540
III. Gesamtzahl der abgegangenen Schiffe						
	649	151	800	1 430	416	1 846
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen						
	413 775	130 382	544 157	353 888	89 776	443 664
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	—	—	—
Bayerische	—	—	—	—	—	—
Hessische	—	—	—	—	—	—
Preußische	—	—	—	—	—	—
Württembergische	—	—	—	—	—	—
Sonstige deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	620	110	730	897	173	1 070
Niederländische	29	40	69	503	227	730
Belgische	—	—	—	28	16	44
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	1	1	2	—	2
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	—	—	—	—	—
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen	—	—	—	—	—	—

Walsum			Orsoy			Rheinberg*			Wesel		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
—	—	—	25	7	32	—	—	—	60	21	81
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	8	8	5	2	7	—	—	—	15	56	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	50	58
—	4 320	4 320	2 960	1 350	4 310	—	—	—	14 427	41 346	55 773
—	1 012	1 012	9	166	175	—	—	—	426	69	495
529	395	924	58	7	65	135	—	135	295	163	458
38	9	47	—	—	—	133	—	133	293	137	430
383 502	238 079	621 581	68 579	3 463	72 042	154 267	—	154 267	118 681	73 278	191 959
244 792	164 506	409 298	63 915	2 612	66 527	867	—	867	230	15 685	15 915
529	403	932	88	16	104	135	—	135	370	240	610
244 792	165 518	410 310	63 924	2 778	66 702	867	—	867	656	15 754	16 410
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	271	170	441
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
520	251	771	53	4	57	125	—	125	282	178	460
8	145	153	35	12	47	10	—	10	84	58	142
1	7	8	—	—	—	—	—	—	4	4	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2136	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2136	—	—

Der Verkehr von dem Spoy-Kanal nach dem Rhein hin wird seit 1882 nicht mehr angeschlossen.

Spoy-Kanal	Rhein-Herne-Kanal	Mosel	Lahn	Main	Franken-thaler Kanal	Neckar	Ill-Rhein-Kanal	Von Rheinfelden kommend sind Schiffe und Flöße nach dem Rhein hin durchgegangen bei
Durchgangs-stelle zu Keeken	Schleppamt Duisburg-Ruhrort	Fähre bei Güls	Schleuse zu Niederlahnstein	Schleuse zu Kostheim	Frankenthal	Mannheim	Schleuse 88 bei Straßburg	
								Schiffe.
								I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):
								Personenschiffe
								Schlepper
								Tau- (Klein-) Schiffe
								Güterschiffe:
								Im Ganzen
								II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Schleppschiffe, Schleppkähne):
								III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe
								IV. Gesamtgewicht der durchgegangenen Güter in Tonnen
								Flöße.
								Anzahl
								Bestand der Flöße in Tonnen:
								Stämme
								Schnittware
								Schiffe
								Stämme
								Schnittware
								Schiffe
								Kommen an Flußbestand in Tonnen
								Durchgegangene beladene Güter in Tonnen

VI^b.
VII.
Übersicht

der **Nachweisung**

Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1920, 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	Spoyn-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
Schiffe.								
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampf- schiffe und andere Motorschiffe):								
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:								
Im ganzen	—	—	—	91	—	—	—	—
Davon unbeladen	—	—	—	25	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	36 145	—	—	—	—
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	13 593	—	—	—	—
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):								
Im ganzen	424	63	42	2 687	96	18	8 514	—
Davon unbeladen	358	—	42	2 101	7	—	314	—
Tragfähigkeit in Tonnen	15 986	12 845	4791	1 880 080	87 002	5222	—	—
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	12 435	9 221	—	226 415	75 736	4194	4 857 377	—
III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe								
	424	63	42	2 778	96	18	8 514	—
IV. Gesamtgewicht der durchgegan- genen Güter in Tonnen								
	12 435	9 221	—	240 008	75 736	4194	4 857 377	—
Flöße.								
Anzahl	—	—	—	1147	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:								
hartes Holz	Stämme	—	—	—	3 527	—	—	—
		Schnittware	—	—	—	—	—	—
			Scheite	—	—	—	—	—
weiches Holz	Stämme	—	—	—	213 525	—	—	—
		Schnittware	—	—	—	—	—	—
			Scheite	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen								
	—	—	—	217 052	—	—	—	—
Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen								
	—	—	—	—	—	—	—	—

1. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)

und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne), des

Gewichts ihrer Ladungen sowie ihrer Heimatsstaaten (Flaggen);

Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne)		Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)	
Zusammen	einzelne	Zusammen	einzelne
1	2	3	4
VII.			
Nachweisung			

- der Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe) und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne), des Gewichts ihrer Ladungen sowie ihrer Heimatsstaaten (Flaggen);
- der Flöße, welche im Jahr 1920

bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.

Monat	Zusammen	einzelne	Zusammen	einzelne
Januar	0	0	0	0
Februar	13	13	0	0
März	3	3	0	0
April	9	9	0	0
Mai	17	17	0	0
Juni	21	21	0	0
Juli	15	15	0	0
August	14	14	0	0
September	13	13	0	0
Oktober	9	9	0	0
November	8	8	0	0
Dezember	8	8	0	0
Zusammen	128	128	0	0
einzelne	128	128	0	0
Zusammen	207	207	103	104

1. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)

A. Nach den Aufzeichnungen der Verkehr mit niederländischen,

Schiffe. Monat	Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)							Schiffe ohne eigene (Segelschiffe, Schlepp-		
	Per- sonen- schiffe	Schlep- per	Tau- (Ketten-) Schiffe	Güterschiffe		Auf Schiffen mit eigener Triebkraft durch- gegangene Güter t	Anzahl		Zusammen Trag- fähigkeit t	
				Anzahl			im ganzen	davon unbeladen		
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	im ganzen	davon unbeladen	t	im ganzen	davon unbeladen	t		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
a) Zu										
Januar	9	—	—	41	—	21 438	14 599	412	76	414 069
Februar	10	—	—	45	1	37 549	20 565	565	147	541 845
März	3	—	—	28	2	19 953	7 902	584	282	420 932
April	7	—	—	40	2	28 817	14 765	726	318	580 676
Mai	19	—	—	61	—	53 096	27 109	970	368	834 068
Juni	21	—	—	60	4	50 596	25 878	1 291	594	894 099
Juli	17	—	—	62	2	51 936	25 464	1 299	608	940 362
August	15	—	—	56	5	46 802	19 498	1 187	571	899 960
September	9	—	—	55	3	43 308	19 725	962	411	806 939
Oktober	6	—	—	70	6	54 850	21 693	1 060	455	972 192
November	8	—	—	62	1	45 654	20 142	1 242	227	1 117 722
Dezember	5	—	—	60	2	40 857	19 803	1 108	373	906 125
Zusammen a	129	—	—	640	28	494 856	237 143	11 406	4430	9 328 989
b) Zu										
Januar	9	—	—	46	9	30 030	9 514	517	166	463 980
Februar	13	—	—	49	9	35 734	13 051	711	101	663 269
März	2	—	—	47	12	28 939	8 769	802	81	632 786
April	9	—	—	50	8	35 885	13 356	766	107	556 182
Mai	17	—	—	46	2	29 951	12 656	911	52	780 248
Juni	21	—	—	64	7	48 495	16 353	1 022	59	784 021
Juli	15	—	—	77	8	53 964	20 109	1 330	63	822 323
August	14	—	—	55	2	39 647	15 518	1 232	72	1 061 197
September	15	—	—	51	1	38 885	17 306	1 235	105	1 007 858
Oktober	9	—	—	64	9	46 463	17 397	1 187	107	1 074 111
November	6	—	—	68	4	48 062	15 760	927	102	790 176
Dezember	8	—	—	55	3	40 446	12 502	1 087	148	911 719
Zusammen b	138	—	—	672	74	476 501	172 291	11 727	1163	9 547 870
Hierzu a	129	—	—	640	28	494 856	237 143	11 406	4430	9 328 989
Gesamtzahl A	267	—	—	1312	102	971 357	409 434	23 133	5593	18 876 859

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			15	16	17	18	19	20	21
									*) nur Luxemburg

Berg.

262 180	462	276 779	111	290	58	1	2	Januar	
341 688	620	362 253	187	382	48	—	3	Februar	
211 032	615	218 934	87	454	72	1	1	März	
340 352	773	355 117	178	527	65	1	2	April	
578 422	1 050	605 531	294	678	76	—	2	Mai	
644 742	1 372	670 620	312	980	77	—	3	Juni	
619 265	1 378	644 729	252	1 050	76	—	—	Juli	
595 250	1 258	614 748	251	947	58	1	1	August	
520 662	1 026	540 387	232	730	59	2	3	September	
525 349	1 136	547 042	302	771	58	2	3	Oktober	
663 031	1 312	683 173	340	873	95	1	3	November	
396 920	1 173	416 723	363	676	130	—	4	Dezember	
5 698 893	12 175	5 936 036	2909	8 358	872	9	27	Zusammen a	

Tal.

256 600	572	266 114	146	334	92	—	—	Januar	
489 225	773	502 276	221	464	85	1	2	Februar	
468 130	851	476 899	234	545	67	—	5	März	
356 817	825	370 173	203	528	91	2	1	April	
633 765	974	646 421	219	657	91	—	7	Mai	
628 900	1 107	645 253	207	790	107	—	3	Juni	
688 369	1 422	708 478	239	1 093	86	—	4	Juli	
817 349	1 301	832 867	268	963	62	1	7	August	
816 261	1 301	833 567	275	938	84	—	4	September	
913 549	1 260	930 946	347	826	82	3	2	Oktober	
504 070	1 001	519 830	374	540	86	—	1	November	
513 211	1 150	525 713	330	705	113	—	2	Dezember	
7 086 246	12 537	7 258 537	3063	8 383	1046	7	38	Zusammen b	
5 698 893	12 175	5 936 036	2909	8 358	872	9	27	Hierzu a	
12 785 139	24 712	13 194 573	5972	16 741	1918	16	65	Gesamtzahl A	

B. Nach den Aufzeichnungen der Königlich

Verkehr mit niederländischen,

Monat	Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)						Schiffe ohne eigene (Segelschiffe, Schlepp-			
	Per- sonen- schiffe	Schlep- per	Tau- (Ketten-) Schiffe	Güterschiffe		Auf Schiffen mit eigener Triebkraft durch- gegangene Güter	Anzahl		Zusammen Trag- fähigkeit	
				Anzahl			im ganzen	davon unbeladen		
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	im ganzen	davon unbeladen	Zusammen Trag- fähigkeit	im ganzen	davon unbeladen	Zusammen Trag- fähigkeit		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
a) Zu										
Januar	7	—	—	39	—	27 430	20 009	451	90	448 926
Februar	8	—	—	44	2	31 446	14 487	541	139	534 455
März	2	—	—	22	3	15 943	6 954	650	332	468 498
April	7	—	—	35	1	26 628	12 341	740	319	586 175
Mai	20	—	—	56	2	41 371	21 737	1 002	372	868 414
Juni	18	—	—	60	6	44 690	23 520	1 244	525	971 226
Juli	13	—	—	61	4	45 681	20 793	1 257	578	920 512
August	15	—	—	51	3	37 612	13 547	1 197	577	914 911
September	8	—	—	55	5	39 427	14 148	998	416	847 376
Oktober	6	—	—	66	3	53 198	18 734	1 057	435	983 065
November	7	—	—	51	—	36 285	13 639	1 258	234	1 123 211
Dezember	5	—	—	58	4	36 006	15 837	1 148	378	932 681
Zusammen a	116	—	—	598	33	435 717	195 746	11 543	4395	9 599 450
b) Zu										
Januar	13	—	—	36	4	23 527	6 190	494	165	429 704
Februar	12	—	—	52	5	37 383	12 112	742	106	665 574
März	5	—	—	48	9	33 195	6 828	849	80	667 391
April	9	—	—	46	8	34 216	10 635	842	121	681 782
Mai	17	—	—	45	4	30 653	12 384	846	50	680 673
Juni	22	—	—	67	7	47 815	14 652	1 002	61	762 470
Juli	15	—	—	70	6	53 582	17 496	1 208	63	827 499
August	16	—	—	56	4	43 511	15 765	1 248	60	963 925
September	7	—	—	57	4	41 154	13 600	1 166	115	976 960
Oktober	8	—	—	59	7	48 156	15 705	1 197	101	1 087 109
November	6	—	—	56	4	39 633	10 852	923	97	812 748
Dezember	7	—	—	55	8	35 943	9 037	1 071	130	915 914
Zusammen b	137	—	—	647	70	468 768	145 256	11 588	1149	9 471 749
Hierzu a	116	—	—	598	33	435 717	195 746	11 543	4395	9 599 450
Gesamtzahl B	253	—	—	1245	103	904 485	341 002	23 131	5544	19 071 199

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.									
296 438	497	316 447	134	305	58	—	—	Januar	
302 888	593	317 375	186	362	45	—	—	Februar	
226 084	674	233 038	94	495	85	—	—	März	
335 689	782	348 030	183	530	68	—	1	April	
607 459	1 078	629 196	316	679	82	—	1	Mai	
626 651	1 322	650 171	333	901	86	—	2	Juni	
685 952	1 331	706 745	244	1 004	81	—	2	Juli	
558 076	1 263	571 623	273	921	68	1	—	August	
533 679	1 061	547 827	251	739	67	2	2	September	
546 134	1 129	564 868	314	738	76	1	—	Oktober	
652 158	1 316	665 797	364	832	118	1	1	November	
410 244	1 211	426 081	391	657	159	—	4	Dezember	
5 781 452	12 257	5 977 198	3083	8 163	993	5	13	Zusammen a	
Tal.									
240 097	543	246 287	152	314	77	—	—	Januar	
503 520	806	515 632	230	472	104	—	—	Februar	
473 725	902	480 553	236	602	64	—	—	März	
495 073	897	505 708	217	576	104	—	—	April	
510 282	908	522 666	222	607	76	—	3	Mai	
605 044	1 091	619 696	211	773	105	2	—	Juni	
673 660	1 293	691 156	245	957	89	—	2	Juli	
828 280	1 320	844 045	277	964	74	—	5	August	
777 180	1 230	790 780	267	886	74	1	2	September	
924 141	1 264	939 846	344	840	78	2	—	Oktober	
504 659	985	515 511	385	521	78	—	1	November	
501 365	1 133	510 402	331	697	105	—	—	Dezember	
7 037 026	12 372	7 182 282	3117	8 209	1028	5	13	Zusammen b	
5 781 452	12 257	5 977 198	3083	8 163	993	5	13	Hierzu a	
12 818 478	24 629	13 159 480	6200	16 372	2021	10	26	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 beigeladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
a) Zu Berg.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Zu Tal.										
Januar	1	—	—	—	404	—	—	404	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	13	663	—	—	14 991	31	—	15 685	—	
April	8	245	—	—	14 068	25	—	14 338	—	
Mai	11	—	—	—	11 634	802	—	12 436	—	
Juni	10	—	—	—	16 385	896	—	17 281	—	
Juli	10	730	—	—	13 396	10	—	14 136	—	
August	10	30	—	—	14 302	11	—	14 343	—	
September	15	935	—	—	20 434	943	—	22 312	—	
Oktober	10	304	—	—	16 413	194	—	16 911	—	
November	5	237	—	—	6 892	2	—	7 131	—	
Dezember	8	954	—	—	12 823	23	—	13 800	—	
Zusammen b	101	4098	—	—	141 742	2 937	—	148 777	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	101	4098	—	—	141 742	2 937	—	148 777	—	

B. Nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Monat	Anzahl der durchgegangenen Flöße	Bestand der Flöße						Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes	Durchgegangene beigeladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
Güterverzeichnis.										
(Nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 28. Januar 1915.)										
a) Zu Berg.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Zu Tal.										
Januar	1	—	—	—	404	3	—	407	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	13	663	—	—	17 452	49	—	18 164	—	
April	9	156	—	—	16 622	42	—	16 820	—	
Mai	10	—	—	—	15 622	44	—	15 666	—	
Juni	11	—	—	—	17 815	48	—	17 863	—	
Juli	10	505	—	—	13 616	34	—	14 155	—	
August	11	30	—	—	13 006	28	—	13 064	—	
September	16	935	—	—	24 941	310	—	26 186	—	
Oktober	10	304	—	—	16 568	64	—	16 936	—	
November	5	237	—	—	7 172	11	—	7 420	—	
Dezember	8	953	—	—	12 655	26	—	13 634	—	
Zusammen b	104	3783	—	—	155 873	659	—	160 315	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	104	3783	—	—	155 873	659	—	160 315	—	

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 Schweißisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billetts).
- 11c. Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und alter Stahl, alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radteile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weißblechabfälle).
- 12a. Eisen und Stahl in Stäben (gewalzt, geschmiedet oder gezogen), auch geformt (fassoniert) — ausgenommen Draht und die nachstehend besonders genannten Walzwerkserzeugnisse in Stabform (z. B. Eisenbahnschienen) —, ferner Bandisen, 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, Hakennägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen und Weichenteile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.
14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).
15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Räderteile, Bremsklötze, sämtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.
16. Dampfkessel und Dampffässer, Kondensationsröhren, Gas-, Wasser- und andere Behälter (Reservoirs), auch mit Ausrüstung (Armatur) versehen, Hähne, Ventile, Schieber und ähnliche Ausrüstungs-(Armatur-)Stücke für Dampfkessel, Dampffässer und Behälter (Reservoirs) sowie für

- Rohrleitungen, alle diese aus Eisen allein oder in Verbindung mit anderen unedlen Metallen; ferner Maschinen und Maschinenteile, auch wenn nur die Hauptbestandteile aus Eisen oder Stahl bestehen.
17. Eiserne Röhren und Säulen.
 18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert, in Ringen.
 - 19a. Eisen- und Stahlwaren, vorstehend nicht genannt.
 - 19b. Uedle Metalle (mit Ausnahme von Blei und Eisen) und Waren daraus (Zink siehe Nr. 67).
 20. Eisenerz (mit Ausnahme von Schwefelkies).
 - 21a. Erde, gewöhnliche, auch Gartenerde und Rasenplatten, Kies, Grand, Sand, Mergel, Schlamm, Schlick.
 - 21b. Ton, auch Chinaclay, Porzellanerde, Kaolin, Pfeifenton, Pfeifenerde, feuerfester Ton, Lehm, auch gebrannt, gemahlen oder geschlämmt, Schamotte- und Dinasmörtel.
 - 21c. Farberden (auch Kreide), Amberger Erde, roh sowie als rohe Farberden verwendbare Abfälle und Nebenerzeugnisse der Industrie; Graphit, roh (in Stücken), gemahlen oder geschlämmt.
 - 21d. Sonstige Erden und rohe mineralische Stoffe, anderweit nicht genannt oder einbegriffen, wie wasserbindende (hydraulische) Zuschläge, z. B. Tuff, Traß, Puzzolan, Puzzolanerde, Santorin (Santorinerde), Kieselgur (Infusorienerde), Alaunstein, Alaunschiefer, Alsaunerde, Talkerde, Walkerde.
 - 22a. Bleierze (Bleiglanz usw.), Kobalterze, Nickelerze.
 - 22a. Zinkerze (Blende, Galmei).
 - 22b. Kupfererze, Kupferstein, auch Abbrände von Kupfererzen.
 - 22c. Manganerze, Braunstein.
 - 22d. Schwefelkies.
 - 22e. Andere Erze.
 - 22f. Zur Verhüttung bestimmte Schlacken.
 23. Farbhölzer in Blöcken und Stücken, auch Farbhölzauszüge (Farbhölzextrakte) und Quercitron.
 24. Fische und Scheltiere.
 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. 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. —: weich.
 - 31e. 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. —: weich.
 - 31f. Korb- und Floßweiden, ungeschält oder geschält, auch gefärbt usw., Reisetäbe, ungeschält und geschält, Faschinen.
 - 31g. Brennholz, Reisig, Späne (Abfallspäne) und andere nur als Brennholz verwertbare Holzabfälle, Holzschwarten (die äußeren Längsabschnitte von Rundholz), nicht über 6 m lang; Heidebesen, Reiserbesen.
 - 31h. Edelhölzer, wie Erika, Kokus-, Zedern-, Buchsbaum-, Ebenholz, Mahagoni-, Polisanter-, Tiek- und Pockholz, roh oder bearbeitet.
 32. Holzzeugmasse, Holzmehl, auch Sägemehl und Sägespäne (wenn nicht zu Brennzwecken bestimmt), Strohmasse, Strohteigmasse, feuchte.
 33. Hopfen.
 34. Jute.
 35. Kaffee, Kaffee-Ersatzstoffe, Kakao, Tee.
 36. Kalk, gebrannter.
 37. Kartoffeln.
 38. Knochen, auch gereinigt und zerkleinert.
 39. Knochenkohle, Beinschwarz.
 40. Lumpen.
 - 41a. Weizenmehl.
 - 41b. Roggenmehl.
 - 41c. Kleie.
 - 41d. Andere Müllereierzeugnisse.
 - 42a. Obst, frisches und getrocknetes, Beeren.
 - 42b. Weintrauben.
 - 42c. Küchengewächse (Gemüse, Zwiebeln usw.).
 - 42d. Pflanzen.

43. Öle (mit Ausnahme der Mineralöle), Fette, Tran und Talg.
44. Ölkuchen, Ölkuchenschrot und Ölkuchennehl aller Art, entölte Samen.
45. Papier und Pappe, Papierspäne, Strohpappe.
- 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, Schmelztiigel 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)¹⁾.
- 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.

¹⁾ Als Stückgüter (Sammelgüter) sind nachzuweisen die in anschreibepflichtigen Fahrzeugen, das sind Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von 500 kg und mehr, enthaltenen Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnisses 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 1919.

- Auf Seite 16 Abschnitt I. B. 6 unter Niederrhein und Leck muß es heißen:
 statt Oosterbeck „Oosterbeek“.
- „ „ 48 Abschnitt II. E. 6 Nederland, lfde. Nr. 13, tritt an Stelle von Verniningen
 „**Kruiningen** ohne die ()“.
- „ „ 57 Abschnitt III. D. B. In Nederland a) muß es heißen:
 statt Gelderenalsen „Geldermalsen“,
 statt Shiedeacht „**Sliedrecht**“,
 statt Nianen „**Vianen**“.
- „ „ 147 Abschnitt IX unter niederländische Mitteilungen muß es heißen:
 statt Stromboot „**Stoomboot**“,
 statt J. W. Koenigsfeld „**J. H. Koenigsfeld**“,
 statt Johs. Otten & Sohn „Johs. Otten & **Zoon**“,
 statt H. Korsken jr. „**H. Kersken jr.**“.

TALVERKEH

Carlsruhe, im April 1922

W. f. W. M. M.

Bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs auf dem Rhein in Millionen Tonnen im Jahre 1920.

