

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

1921

[urn:nbn:de:bsz:31-255524](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255524)

JAHRES-BERICHT

DER

ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

RHEIN-SCHIFFFAHRT

1921.



Selbstverlag der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

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

1922.



aK



JAHRES-BERICHT

VON

ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

ZB 1024, 1921

RHEIN-SCHIFFFAHRT

1921



Druck von L. C. Wittich in Darmstadt.

Inhalts-Verzeichnis

	Seite
I. Verhältnisse des Fahrwassers	1—23
A. Wasserstände	1
B. Zustand des Fahrwassers	6
C. Strombauten	16
D. Brücken	23
II. Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt	24—49
A. Häfen (Bau- und Betriebsanlagen)	24
Anhang: Übersicht über die Benutzung der Sicherheitshäfen	35
B. Lotsen- und Wahrschauerstationen	36
C. Schifferschulen	37
D. Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis	39
E. Anlagen zur Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe	40
III. Schifffahrts- und Floß-Polizei	50—70
A. Rheinschiffer-Patente	50
B. Schiffseichungen	53
C. Schiffs- und Floß-Untersuchungen	54
D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1921	55
E. Dienstbuchrevisionen	58
F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel	61
G. Erlaß und Abänderung der schifffahrts- und floßpolizeilichen Vorschriften, der Hafens- polizei- und Gebührenordnungen sowie der Fähr- und Brückenordnungen	62
Anhang: Verzeichnis der in den Rheinuferstaaten zurzeit bestehenden Rhein- schiffahrtsgerichte	68
IV. Güterverkehr	71—117
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)	110
V. Schiffsverkehr	118—125
A. Im allgemeinen	118
B. Schiffsverkehr in Frankreich und Deutschland	123
C. Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze	124
VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen	126—129
VII. Floßverkehr im besonderen	130—132
VIII. Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins	133—145
IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien	146—151
X. Frachten und Versicherungswesen	152—170
A. Frachten	152
B. Schiffs-Versicherungswesen	170
XI. Unfälle	171—175
XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission	176—179

Verzeichnis der Beilagen siehe umstehend

Beilagen-Verzeichnis

	Seite
I a. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1921	183—193
I b. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1921.	
II a. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1921, nämlich:	
1. in den französischen und deutschen Rheinhäfen nach den Aufzeichnungen daselbst	195—197
2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith	198—199
3. in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich	198—199
II b. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahr 1921	201—202
III a. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1921	203—217
III b. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1921 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith	219—225
III c. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1921	227—229
IV a. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1921	231—245
IV b. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1921 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith	247—253
IV c. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1921	255—257
V a. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1921 in 35 französischen und deutschen Rheinhäfen angekommen sind	259—271
V b. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1921, von dem Rhein her kommend, nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind	273—274
VI a. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1921 in 35 französischen und deutschen Rheinhäfen abgegangen sind	275—287
VI b. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1921, nach dem Rhein hin gehend, von den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind	289—290
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);	291—295
2. der Flöße,	296—297
die im Jahr 1921 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis	299—301
Nachträge und Berichtigungen	303
Bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs auf dem Rhein.	

I. Verhältnisse des Fahrwassers.

A. Wasserstände.

Die Wasserstandsverhältnisse des Berichtsjahrs sind gekennzeichnet durch Niedrigwasserstände von einer Dauer und einem solch tiefen Stand, wie sie seit etwa 100 Jahren bei eisfreiem Strom an den Rheinpegeln nicht beobachtet worden sind.

Für die Schifffahrt waren die Wasserstandsverhältnisse recht ungünstig. Der Gl. W. 1908 wurde im Durchschnitt an 300 Tagen unterschritten. Beschränkungen der Schifffahrt und Flößerei haben nur durch Niedrigwasser den größten Teil des Jahres hindurch stattgefunden.

Im allgemeinen zeigte die Wasserstandsbewegung folgenden Verlauf:

Der niedrige Wasserstand gegen Ende des Vorjahres setzte sich noch durch das erste Drittel des Monats Januar fort und hielt sich unter dem Gl. W. 1908. Im Anfang des zweiten Drittels des Monats trat dann ein Steigen ein, welches unter einigen Schwankungen bis zum Ende des Monats anhielt. Nach zehntägigem Fallen wurde der Gl. W. 1908 bereits wieder unterschritten, und unter weiterem Fallen von Mitte Februar bis in das erste Drittel des Monats April traten bereits äußerst niedrige Wasserstände ein. Unter langsamen Steigen erreichte erst anfangs Juni der Rhein den Gl. W. 1908 wieder, überschritt ihn aber nicht. Von dieser Zeit an trat dann infolge des heißen Sommers wieder Fallen ein, welches unter Schwankungen bis Anfang des Monats November anhielt. Nach schnellem Steigen im ersten Drittel dieses Monats, wobei der Gl. W. 1908 nur für einige Tage überschritten wurde, erfolgte wieder ein Fallen des Wassers, bis im ersten Drittel des Monats Dezember Niedrigwasserstände erreicht wurden, wie sie bisher an fast allen Pegeln noch nicht beobachtet worden sind. Eine normale Wasserführung des Rheins trat bis zum Ende des Jahres 1921 nicht ein.

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

Am Straßburger Pegel blieb der mittlere Wasserstand das ganze Jahr hindurch unter dem Mittel der Jahre 1901/1920. Die mittleren Monatswasserstände blieben im Januar 0,92 m, im Februar 0,79 m, im März 1,33 m, im April 1,48 m, im Mai 1,14 m, im Juni 0,98 m, im Juli 1,24 m, im August 1,00 m, im September 0,89 m, im Oktober 0,97 m, im November 0,24 m und im Dezember 1,03 m unter dem Mittel der gemittelten Monatswasserstände der Jahre 1901/1920. Der mittlere Jahreswasserstand stellte sich im Berichtsjahr auf 1,66 m, d. h. um 1,00 m niedriger als das Mittel des vorgenannten Zeitraumes und um 0,92 m niedriger als der mittlere Jahreswasserstand des Vorjahres. Der niedrigste Jahreswasserstand wurde am 27. März mit 0,84 m, der höchste mit 3,29 m am 5. November beobachtet.

Am Mannheimer Pegel ist der höchste Jahreswasserstand in der Nacht vom 6./7. November mit 3,55 m, der bisher niedrigste am 29. März mit 1,29 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 2,09 m und war somit um 1,42 m niedriger als der des Vorjahres.

Am Ludwigshafener Pegel ist der höchste Jahreswasserstand am 7. November mit 3,50, der niedrigste am 29. März mit 1,28 m als bisher niedrigster beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 2,08 m und war um 1,43 m niedriger als im Vorjahr.

Am Mainzer Pegel erreichte das Wasser am 29. Januar mit + 1,25 m den höchsten, am 11. und 28. Dezember mit — 0,62 m den niedrigsten Stand. Der mittlere Jahreswasserstand am Mainzer Pegel betrug + 0,028 m; er war um 1,103 m niedriger als im Vorjahr, 1,279 m niedriger als das dreißigjährige Mittel 1891/1920 und um 1,431 m niedriger als das sechzigjährige Mittel 1861/1920.

Am Pegel zu Caub wurde der höchste Jahreswasserstand am 30. Januar mit 2,53 m, der niedrigste am 28. Dezember mit 0,53 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 1,14 m oder 1,21 m weniger als im Vorjahr und 1,24 m weniger wie das Jahresmittel 1896/1920 (2,38 m).

Am Pegel zu Cöln erreichte das Wasser den höchsten Stand des Jahres mit 3,10 m am 30. Januar, den niedrigsten mit 0,08 m am 6. Dezember. Der mittlere Jahreswasserstand war 0,81 m oder 1,50 m niedriger als im Vorjahr und 1,80 m weniger wie das Jahresmittel 1896/1920 (2,61 m).

In Nijmegen wurde der höchste Jahreswasserstand am 31. Januar und 1. Februar mit 9,73 m + N.A.P. und der niedrigste am 20. Dezember mit 6,09 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	an — Tagen,	an — Tagen,	an — Tagen,
„ Maxau	— „	— „	— „
„ Speyer	— „	— „	— „
„ Mannheim-Ludwigshafen	— „	— „	— „
„ Mainz	— „	— „	— „
„ Biebrich	— „	— „	— „
„ Bingen	— „	— „	— „
„ Coblenz	— „	— „	— „
„ Andernach	— „	— „	— „
„ Cöln	— „	— „	— „
„ Düsseldorf	— „	— „	— „
„ Duisburg-Ruhrort	— „	— „	— „
„ Emmerich	— „	— „	— „

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

2. Segelschiffahrt. Auf der 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 nicht unterbrochen und nicht 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 nicht eingetreten.

Badischerseits ist infolge von Hochwasser eine Unterbrechung der Schiffahrt und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfades eine Beschränkung der Schiffahrt nicht eingetreten.

Auf der bayerisch-badischen Stromstrecke sind Beschränkungen der Segelschiffahrt durch stellenweise Überflutung der Leinpfade nicht 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	—	Tagen,
„ Mainz	„	—	„
„ Rudesheim	„	—	„
„ Coblenz	„	—	„
„ Andernach	„	—	„
„ Cöln	„	—	„
„ Düsseldorf	„	—	„
„ Ruhrort	„	—	„
„ Wesel	„	—	„
„ Emmerich	„	—	„

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

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

b) Niedrigwasser und Eisstand.

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

in Straßburg	an	208	Tagen, davon	208	eisfrei,
„ Maxau	„	160	„	160	„
„ Speyer	„	214	„	214	„
„ Ludwigshafen	„	274	„	274	„
„ Mannheim	„	274	„	274	„

in Worms	an 290 Tagen, davon 290 eisfrei,		
„ Mainz	308	„	308
„ Biebrich	302	„	302
„ Rüdelsheim	266	„	264
„ Bingen	257	„	257
„ Caub	274	„	274
„ Coblenz	308	„	305
„ Andernach	321	„	321
„ Cöln	332	„	329
„ Düsseldorf	339	„	334
„ Ruhrort	341	„	336
„ Wesel	338	„	332
„ Emmerich	322	„	322
„ Nijmwegen	316	„	309
„ Tiel	323	„	315
„ Zalt-Bommel	328	„	320
„ Arnheim	328	„	320
„ Vreeswijk	329	„	315

2. Die oberhalb Straßburg-Kehl bis Basel zum Zwecke der Unterhaltung der Rheinuferbauten und der Gewinnung von Wacken, Kies und Sand aus dem Strombett betriebene Kleinschiffahrt war vom Januar bis Mai und vom September bis Dezember an insgesamt 162 Tagen unterbrochen und im Januar, Februar, April, Mai, September bis Dezember an 37 Tagen durch Niedrigwasser und Nebel mehrfach gestört.

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

Die von Straßburg-Kehl bis Lauterburg betriebene Kleinschiffahrt — mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit — zur Beförderung von Rheinbaustoffen war nicht unterbrochen, aber vom Januar bis Mai und vom September bis Dezember wegen Niedrigwasser und Nebel mehrfach beschränkt.

Auf der gleichen Stromstrecke konnte die unter Dampf gehende Großschiffahrt im Berichtsjahr in den Monaten Januar bis Mai und Oktober bis Dezember an 182 Tagen gegen 44 im Vorjahr wegen Niedrigwasser nicht betrieben werden. Die Befrachtung war während der Betriebszeit nicht beschränkt, da die kleinste Fahrwassertiefe an keinem Tage weniger als 1,50 m betrug.

Behinderung durch Nebel trat im Berichtsjahr an 38 Tagen und Unterbrechung durch Nebel an 41 Tagen ein, während im Vorjahr infolge Nebels eine Behinderung an 60 Tagen und eine Unterbrechung an 3 Tagen stattfand.

Auf der Strecke Lauterburg bis Germersheim fand eine Unterbrechung der Großschiffahrt mit Dampf- und Segelschiffen infolge Niedrigwasser mit Wassertiefen von weniger als 1,50 m an 147 Tagen statt.

Eine Beeinträchtigung durch Nebel fand an 8 Tagen statt.

Zwischen Germersheim und Mannheim waren in den Monaten Januar bis Mai und Juli bis Dezember an 239 Tagen die Fahrwassertiefen geringer als 2 m und daher die Ladefähigkeit der großen Fahrzeuge mehr oder minder beschränkt.

Eine Beeinträchtigung durch Nebel fand an 7 Tagen statt.

Unterhalb Mannheim bis Worms waren Fahrwassertiefen von weniger als 2,30 m in den Monaten Januar bis Mai und im Oktober, November und Dezember an 164 Tagen vorhanden.

Durch Nebel war die Schifffahrt in den Monaten Februar, September und Dezember an zusammen 6 Tagen beeinträchtigt.

Die Schifffahrt mit kleinen Fahrzeugen zur Unterhaltung der Rheinuferbauten, Herstellung der Regulierungswerke, Kiesgewinnung, Backsteinverfrachtung usw. war an 54 Tagen durch Niedrigwasser und an den oben angeführten 6 Tagen durch Nebel behindert.

Auf der hessischen Stromstrecke war der Schiffsverkehr infolge niedrigen Wasserstands zwar nicht eingestellt, er war jedoch zeitweilig stark eingeschränkt.

Auf der preußischen Stromstrecke war die Schifffahrt durch niedrige Wasserstände mit Ausnahme der Tage vom 15. Januar bis 5. Februar (22 Tage) das ganze Berichtsjahr durch stark behindert.

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

vom 1.	I. bis 14.	I.	. . . . .	= 14 Tage
„ 6.	II. „ 28.	II.	. . . . .	= 23 „
„ 1.	III. „ 31.	III.	. . . . .	= 31 „
„ 1.	IV. „ 30.	IV.	. . . . .	= 30 „
„ 1.	V. „ 31.	V.	. . . . .	= 31 „
„ 1.	VI. „ 30.	VI.	. . . . .	= 30 „
„ 1.	VII. „ 31.	VII.	. . . . .	= 31 „
„ 1.	VIII. „ 31.	VIII.	. . . . .	= 31 „
„ 1.	IX. „ 30.	IX.	. . . . .	= 30 „
„ 1.	X. „ 31.	X.	. . . . .	= 31 „
„ 1.	XI. „ 30.	XI.	. . . . .	= 30 „
„ 1.	XII. „ 31.	XII.	. . . . .	= 31 „
				<u>insgesamt = 343 Tage</u>

gegen 138 Tage im Vorjahr.

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

Auf der Waal konnten vom 11. März bis 23. Mai, vom 21. Juli bis 20. August und vom 8. September bis 31. Dezember infolge niedriger Wasserstände die größeren Schiffe nicht mit voller Ladung fahren. Störungen der Schifffahrt waren nicht zu verzeichnen.

Auf der oberen und unteren Merwede und der Noord wurde die Schifffahrt von den niedrigen Wasserständen kaum beeinträchtigt, während auf der Neuen Maas Erschwerungen der Schifffahrt infolge niedriger Wasserstände nicht eintraten.

Auf Niederrhein und Leck wurde die Schifffahrt durch Niedrigwasser von Mitte Februar bis zum Jahreschluß beeinträchtigt.

Die Personendampfer der Cöln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft nahmen ihren Weg durch die Waal — statt wie üblich durch Niederrhein und Leck — bei 32 Fahrten zu Tal und 37 Fahrten zu Berg.

3. Treibeis wurde im Berichtsjahr im November und Dezember an einigen Tagen beobachtet. Unterhalb Mannheim wurde dem Rhein vom Neckar her an 5 Tagen Treibeis zugeführt. Auf der hessischen Strecke wurde Treibeis auf dem Rhein nur an wenigen Tagen in den Monaten November und Dezember beobachtet.

Am 28. November, vom 3. bis 6. und 14. bis 15. Dezember führte der Rhein leichtes Treibeis, vom Main herkommend.

Die Schifffahrt war infolge des Eisgangs einige Tage eingestellt.

In Niederland wurde Treibeis auf der niederländischen Strecke des ungeteilten Rheins (Oberrhein) vom 3. bis 8. Dezember und auf der Waal vom 1. bis 9. Dezember beobachtet. Zum Eisstand kam es auf der unteren Waal am 5. Dezember; das Eis wurde jedoch am selben Tag mittelst Dampfer gebrochen.

Auf Niederrhein und Leck wurde die Schifffahrt vom 29. November bis 12. Dezember durch Treibeis und Eisstand beeinträchtigt. Die Schifffahrt war eingestellt vom 3. bis 9. Dezember.

Zum Eisstand kam es auf Niederrhein und Leck vom 4. bis 9. Dezember.

Die Neue Maas zeigte am 30. November Treibeis, das vom 2. bis 8. Dezember schwerer wurde, wodurch die Schifffahrt Behinderung empfand; am 13. Dezember konnte die Schifffahrt wieder gänzlich aufgenommen werden.

Vom 2. bis 10. Dezember wurde Treibeis beobachtet, das auf der oberen und unteren Merwede einige und auf der Noord größere Behinderung für die Schifffahrt gab.

B. Zustand des Fahrwassers.

1. Französisch-badische Stromstrecke.

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

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

Zur Offenhaltung des Wendeplatzes unterhalb Lauterburg wurden 6800 cbm Kies gebaggert.

Die Peilungen des Fahrwassers abwärts Straßburg-Kehl erfolgten bei Wasserständen unter 3 m am Straßburger Pegel während des ganzen Jahres regelmäßig, und zwar seit 21. Februar abwechselnd zwischen Baden und Frankreich.

Die Ergebnisse wurden in der üblichen Weise veröffentlicht. Die Bezeichnung des Fahrwassers durch Landbaken war nirgends erforderlich.

Französischerseits sind 13 Baumstämme und 2 Wurzelstöcke teils durch die Bauverwaltung, teils durch Private aus dem Talweg des Rheins entfernt worden. Außerdem wurde bei km $\frac{129,5 \text{ franz.}}{127,5 \text{ bad.}}$ das Wrack eines 1919 gesunkenen kleinen Baggers und mehrere im Talweg liegende Wrackstücke, bei km $\frac{136,3 \text{ franz.}}{134,3 \text{ bad.}}$ ein Eisenstück gesprengt. Der im August 1918 bei km $\frac{178,200 \text{ franz.}}{176,240 \text{ bad.}}$ gestrandete Kahn „Fendel 23“ wurde gehoben und abgeschleppt.

Badischerseits sind 1 Baumstamm durch die Bauverwaltung und 2 Wurzelstöcke durch Private aus dem Talweg des Rheins entfernt worden.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand war	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen		
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat			m	am Pegel zu
franz.	bad.						
1. Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl¹⁾.							
10,400	8,800	17.	Februar	1,21	Straßburg (Rheinbrücke)	0,50	Bei Istein
10,400	8,800	24.	März	1,03	"	0,20	" "
10,400	8,800	16.	April	1,27	"	0,40	" "
10,500	8,900	17.	September	1,84	"	0,90	" "
10,500	8,900	17.	Oktober	1,33	"	0,30	" "
10,500	8,900	24.	Dezember	1,19	"	0,25	" "
48,080	46,100	6.	Juni	2,46	"	1,40	" Geiswasser
65,290	63,350	5.	Mai	1,57	"	0,60	" Burkheim
65,340	63,400	19.	Januar	1,29	"	0,40	" "
86,850	85,000	25.	Juli	2,07	"	0,90	" Rust-Oberhausen
86,850	85,000	6.	August	1,95	"	0,80	" "
88,475	86,625	28.	November	1,35	"	0,50	" "

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		An der 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
franz.	bad.					m	m			
2. Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl bis Lauterburg.										
128,180	126,250	14.	Februar	1,20	Straßburg (Rheinbrücke)	1,20	0,91	—	1,79 1,50	Oberhalb Kehler Haf- mündung
128,205	126,275	3.	Januar	1,00	"	1,10	0,71	—		Desgleichen
129,900	128,000	28.	November	1,35	"	1,50	1,06	—		Kehler Hafemündung
129,925	128,025	17.	Oktober	1,33	"	1,50	1,04	—		" "
129,925	128,025	19.	September	1,67	"	1,50	1,38	—		" "
130,000	128,100	27.	Juni	2,23	"	2,30	1,94	—		Kinzigmündung
130,050	128,150	8.	August	1,81	"	1,90	1,52	—		" "
131,660	129,825	2.	Mai	1,34	"	1,60	1,05	—		Bei Auenheim
131,685	129,950	25.	Juli	2,07	"	2,10	1,78	—		" Leutesheim
132,340	130,500	7.	März	0,90	"	1,10	0,61	—		" "
132,340	130,500	4.	April	1,00	"	1,20	0,71	—		" "
156,900	155,000	19.	Dezember	1,08	"	1,30	0,79	—		" Söllingen
156,950	155,050	17.	Oktober	1,10	"	1,70	0,81	—		" "
156,950	155,050	27.	Dezember	1,07	"	1,30	0,78	—		" "
157,900	155,800	27.	Juni	2,23	"	2,40	1,94	—		" "
160,775	158,775	21.	Februar	1,12	"	1,60	0,83	—		" "
166,350	164,450	28.	November	1,35	"	1,80	1,06	—		" "
166,400	164,500	19.	September	1,67	"	2,30	1,38	—		" "
166,625	164,625	7.	März	0,90	"	1,40	0,61	—		" "
168,750	166,850	2.	Mai	1,34	"	1,70	1,05	—		" "
168,850	166,950	25.	Juli	2,07	"	2,20	1,78	—		" "
168,850	166,950	8.	August	1,81	"	1,90	1,52	—		" "
183,325	181,225	4.	April	1,00	"	1,40	0,71	—		" "

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

2. Badisch-bayerische Stromstrecke.

In der Strecke Lauterburg bis Sondernheim hat sich die geregelte Fahrwassertiefe von 2,0 m bei einem Stand von 3,0 m am Pegel zu Maxau erhalten. Da die planmäßige Breite nicht überall vorhanden ist, mußten noch stellenweise Kiesbänke, die sich neu gebildet hatten, umfahren werden.

In der Strecke Sondernheim—Mannheim sind wesentliche Veränderungen im natürlichen Zustand der Stromsohle nicht eingetreten. Nur die Schwellen bei Altlußheim km $\frac{44,8 \text{ bayr.}}{227,350 \text{ bad.}}$ im Angelhof km $\frac{53,00 \text{ bayr.}}{235,20 \text{ bad.}}$ und im Otterstadter Durchschnitt km $\frac{56,000 \text{ bayr.}}{238,300 \text{ bad.}}$ haben sich etwas

erhöht. Zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse in der Regulierungsstrecke und unterhalb dieser wurden Baggerungen vorgenommen und Geschiebe beseitigt:

Bayerischerseits: Unterhalb der Germersheimer Schiffbrücke	8 200 cbm
Vor den Hafeneinfahrten zu Ludwigshafen	50 250 „
Schlamm und Kies.	
Gemeinschaftlich mit Baden: Im Mechtersheimer Durchschnitt	1 680 „
Badischerseits: Im Rheinhafen bei Mannheim	23 940 „
<u>Zusammen 84 070 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 1 Schiffsschraube beseitigt, badischerseits wurden bei Neckerau alte Mauerreste, im Friesenheimer Durchschnitt 2 Stämme, ein Eisenrohr und 1 alter kleiner Dampfkessel und bei Kirschgartshausen 1 Baumstamm beseitigt.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
bayer.	bad.							m	m	m	m
1. Auf der Stromstrecke von Lauterburg bis Germersheim.											
2,300	184,400	18.	Juli	3,63	Maxau	2,20	2,00	—	3,13	1,50	Bei Neuburg
2,300	184,400	1.	August	3,47	„	2,00	1,84	—			„
10,400	192,700	4.	April	2,67	„	1,30	1,04	—			„ Knielingen
10,500	192,800	7.	Februar	3,24	„	1,80	1,61	—			„
10,500	192,800	21.	März	2,62	„	1,30	0,99	—			„
10,500	192,800	12.	Mai	3,41	„	2,00	1,78	—			„
10,600	192,900	7.	März	2,67	„	1,20	1,04	—			„
12,100	194,400	3.	Januar	2,87	„	1,50	1,24	—			„
12,200	194,400	19.	September	3,45	„	2,10	1,82	—			„
12,200	194,400	5.	November	2,84	„	1,50	1,21	—			„
12,200	194,400	19.	Dezember	2,69	„	1,30	1,06	—			„
12,300	194,500	17.	Oktober	2,82	„	1,50	1,19	—			„
12,300	194,500	21.	November	3,29	„	1,90	1,66	—			„

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		Fahr- wasser- tiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Ange- strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an- gestrebt auf				
bayer.	bad.							m	m	m	m
2. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis zur Mannheim—Ludwigshafener Rheinbrücke.											
a) Oberhalb Speyer.											
31,850	214,200	18.	Juli	2,36 2,68	Mannheim (Speyer)	2,05	1,37	—	2,49	1,50	Bei Germersheim
31,850	214,200	5.	September	2,28 2,61	Mannheim (Speyer)	1,90	1,29	—			" "
31,900	214,250	3.	Januar	1,68 1,93	Mannheim (Speyer)	1,20	0,69	—			" "
36,800	218,875	7.	Februar	2,16 2,34	Mannheim (Speyer)	1,60	1,17	—			Oberhalb Philippsburg
38,800	220,700	21.	März	1,44 1,74	Mannheim (Speyer)	1,10	0,45	—			Im Mechttersheimer Durchschnitt
38,850	220,750	17.	Mai	2,03 2,40	Mannheim (Speyer)	1,90	1,04	—			Desgleichen
44,850	227,350	21.	November	1,94 2,33	Mannheim (Speyer)	1,80	0,95	—			Bei Altlußheim
44,850	227,350	19.	Dezember	1,40 1,81	Mannheim (Speyer)	1,40	0,41	—			" "
b) Unterhalb Speyer.											
49,300	231,400	5.	Dezember	1,51 1,93	Mannheim (Speyer)	1,80	0,52	—	2,49	1,50	Unterhalb Speyer
52,750	235,050	21.	November	1,94 2,33	Mannheim (Speyer)	1,80	0,95	—			Im Angelhof
52,900	235,200	17.	Oktober	1,59 1,96	Mannheim (Speyer)	1,40	0,60	—			" "
53,000	235,300	18.	Juli	2,36 2,68	Mannheim (Speyer)	2,30	1,37	—			" "
53,000	235,300	5.	Dezember	1,51 1,93	Mannheim (Speyer)	1,50	0,52	—			" "
56,000	238,300	17.	Oktober	1,59 1,96	Mannheim (Speyer)	1,80	0,60	—			Im Otterstadter Durch- schnitt
3. Auf der Stromstrecke von der Mannheim—Ludwigshafener Rheinbrücke bis zur hessischen Grenze.											
72,600	255,000	17.	Oktober	1,59 1,59	Mannheim (Ludwigshafen)	2,00	1,10	—	2,49	2,00	Bei Mannheim
72,700	255,100	5.	Dezember	1,52 1,52	Mannheim (Ludwigshafen)	2,20	1,03	—			" "
77,700	260,000	21.	November	1,94 1,95	Mannheim (Ludwigshafen)	2,50	1,45	—			Im Friesenheimer Durchschnitt
78,000	260,300	17.	Oktober	1,59 1,59	Mannheim (Ludwigshafen)	2,30	1,10	—			Desgleichen
81,100	263,400	17.	"	1,59 1,59	Mannheim (Ludwigshafen)	2,30	1,10	—			Unterhalb Frankenthal

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	m	m	
Hessische Stromstrecke.										
279,5	1.	Februar	-0,04	Worms	2,80	2,10	—	-0,14	2,00	An der Pfrimmündung unterhalb Worms
279,5	1.	März	-0,99	"	1,70	1,15	—			Desgleichen
279,5	5.	Juli	+0,26	"	3,20	2,40	—			"
279,5	6.	September	-0,47	"	2,50	1,67	—			"
282,3	7.	Juni	+0,13	"	2,70	2,27	—			An der Ausmündung des Altrheins an der Maulbeerau
286,5	3.	Mai	-0,95	"	1,90	1,19	—			Oberhalb der Weschnitzmündung
286,5	6.	Dezember	-1,09	"	1,60	0,95	—			Desgleichen
286,9	6.	September	-0,47	"	2,50	1,67	—			"
287,0	5.	Juli	+0,26	"	3,20	2,40	—			"
287,0	2.	August	-0,51	"	2,30	1,63	—			"
287,0	4.	Oktober	-0,73	"	1,90	1,41	—			"
287,0	1.	November	-1,11	"	1,40	1,03	—			"
287,5	4.	Januar	-0,91	"	1,90	1,23	—			An d. Weschnitzmündung
307,2	5.	April	-0,67	Oppenheim	1,40	0,81	—	+0,52	2,00	An der Ausmündung des Erfelder Altrheins
319,7	1.	Februar	+0,61	"	2,80	2,09	—	0,52	2,00	Bei Nackenheim
320	7.	Juni	+0,68	"	2,80	2,16	—	0,52	2,00	" "
320	5.	Juli	+0,80	"	2,80	2,28	—	0,52	2,00	" "
320	2.	August	0,0	"	2,20	1,48	—	0,52	2,00	" "
320	6.	September	+0,03	"	2,00	1,51	—	0,52	2,00	" "
320	4.	Oktober	0,22	"	1,90	1,26	—	0,52	2,00	" "
320	8.	November	+1,06	"	3,10	2,54	—	0,52	2,00	" "
320	1.	März	-0,33	Mainz	1,60	1,22	—	0,45	2,00	" "
320	5.	April	-0,53	"	1,60	1,02	—	0,45	2,00	" "
320/320,4/326,4	3.	Mai	-0,37	"	1,80	1,18	—	0,45	2,00	Bei Nackenheim u. oberh. d. Zementfabr. Weisenau
320/326	13.	Dezember	-0,53	"	1,60	1,02	—	0,45	2,00	Desgleichen
320,3	4.	Januar	-0,13	"	1,90	1,42	—	0,45	2,00	Bei Nackenheim

4. Hessisch-preußische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers war im Berichtsjahr dauernd befriedigend. Es wurden gebaggert im Fahrwasser bei Rüdesheim und Geisenheim 6265 cbm und im Rüdesheimer Hafen 2822 cbm auf alleinige Kosten Preußens. Auf gemeinschaftliche Kosten Preußens und Hessens wurden in der Ausfahrt der „Großen Gies“ 13695 cbm gebaggert. Im übrigen geschah die Offenhaltung der

Fahrinne durch Privatunternehmer, diese baggerten insgesamt 24 856 cbm gegen Entrichtung einer Abgabe für den entnommenen Sand und Kies. Bei Wasserständen unter M. W. wurden die Pegelstände von Mannheim und Mainz in Bingen und Rüdeshcim in der seither üblichen Weise bekanntgegeben. 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.										
10,7—11,0	13.	September	1,07	Bingen	2,00	1,79	—	1,28	2,00	Kleine Gies (oberhalb Erbach)
15,1—15,4	13.	„	1,07	„	2,00	1,79	—	1,28	2,00	Kleine Gies (oberhalb Oestrich)
15,9—16,0	13.	„	1,07	„	1,70	1,79	0,09	1,28	2,00	Große Gies (Ausfahrt), beseitigt
17,5—17,6	13.	„	1,07	„	2,40	1,79	—	1,28	2,00	Vor Frei-Weinheim.
20,5—20,8	13.	„	1,07	„	2,10	1,79	—	1,28	2,00	Oberhalb Geisenheim.
23,9—24,1	13.	„	1,07	„	1,90	1,79	—	1,28	2,00	Rüdeshcim Wasser (Einfahrt)
26,1—26,3	13.	„	1,07	„	2,10	1,79	—	1,28	2,00	Rüdeshcim Wasser (Ausfahrt)

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

In der Gebirgsstrecke und der sich unterhalb anschließenden Stromstrecke bis zur Lahnmündung, in welchen Strecken die Bettwandungen überwiegend aus Felsen und grobem Geröll bestehen und Lage und Querschnitt der Fahrinne im allgemeinen wenig veränderlich sind, hat das Fahrwasser fast überall die planmäßige Tiefe und Breite gehabt und nur geringfügige Unterhaltungsarbeiten erfordert. Nicht ebenso günstig waren während eines Teils des Berichtsjahres die Fahrwasserhältnisse auf einigen Strecken des Mittel- und Niederrheins unterhalb der Lahnmündung, wo das Geschiebe, das der Strom talwärts führt, allmählig von Gerölle in Kies und Sand übergeht und leichter beweglich wird und wo zudem in längeren Strecken zum Teil beträchtliche Sohlenvertiefungen und Senkungen des Niedrigwasserspiegels im Laufe der letzten Jahrzehnte eingetreten sind. Die langdauernden Niedrigwasserstände im Dezember 1920, noch mehr im April und November 1921 haben in dieser Stromstrecke eine Reihe von schlechten Stellen mit mangelnder Fahrtiefe in die Erscheinung treten lassen, die die volle Ausnutzung der übrigen Wasserstraße stark behindert haben. Derartige Zufälligkeiten, die besonders in Strecken mit leicht beweglichen Geschiebemassen und in nicht fertig regulierten Strecken auftreten, sind geeignet, den Schiffahrtsbetrieb, obwohl nur vorübergehend, zu behindern und selbst zu gefährden. Namentlich sind über den Zustand der Stromstrecke zwischen Urmitz und Neuwied, einer durch die Stromspaltung bei Neuwied ohnedies ungünstigen Strecke, und der Stromstrecke bei Wesel Beschwerden erhoben worden. Die Handelskammer für den Niederrhein in Ruhrort beklagt es in ihrem Jahresbericht für 1921, daß infolge der mangelnden Fahr-

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

wassertiefe bei Neuwied und Wesel bei den niedrigen Herbstwasserständen Hunderte von Schiffen längere Zeit zum Aufenthalt und zu kostspieligen Leichterungen gezwungen gewesen wären.

Von Einfluß auf das Entstehen von Strecken mit mangelnder Fahrwassertiefe und Breite mag es gewesen sein, daß der als Vergleichsmaßstab für die Schiffbarkeit des Rheins dienende und für die Bemessung der Fahrwassertiefen maßgebliche sogenannte „Gleichwertige Wasserstand 1908“ seit seiner Festsetzung im Jahr 1908 bei vielen Pegeln des Mittel- und Niederrheins stellenweise recht erhebliche Änderungen erfahren hat und mehr und mehr ungleichwertig geworden ist. Die Zentralkommission hat in ihrer Sitzung vom 1. Mai 1922 beschlossen, alsbald eine Prüfung und Neufeststellung des für die Regulierung und Unterhaltung des Stroms maßgebenden Niedrigwasserstands vorzunehmen.

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen ebm
1	Im Oberweseler Hafen	1 890
2	An der Oberbachmündung bei Oberwesel	875
3	Bei St. Goar	13 850
4	Bei St. Goarshausen (Fähre)	10
5	Im Hafen Ehrenbreitstein	3 000
6	In der Rheinlache bei Coblenz	1 000
7	Bei Weißenthurm	10 716
8	In den Häfen Oberwinter und Cöln-Mülheim	18 905
9	Auf der Stromstrecke von Haus Knipp bis zur holländischen Grenze	25 000
	Zusammen	75 246

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 1921 vorgenommen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen ebm
1	In der Stromstrecke Bingerbrück—Oberwesel im offenen Strom	2 070
2	Vor Almannshausen	2 310
3	In der Stromstrecke Oberwesel—Andernach	38 465
4	In der Stromstrecke Andernach—Flittard	44 848
5	An der Lausward	32 788
6	Gegenüber Düsseldorf	56 634
7	Oberhalb Uerdingen	70 608
8	Am Homberger Ort	16 265
9	Vor der Ruhrmündung	6 718
10	Unterhalb der Hochfelder Brücke	6 819
11	Auf der Stromstrecke von Haus Knipp bis zur holländischen Grenze	22 000
	Zusammen	300 525

Die geringsten Fahrwassertiefen im Jahr 1921 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	m		
Von Bingen bis St. Goar.										
Im Binger Loch (km 28,6) ist die normale Tiefe von 2,0 m unter dem gleichwertigen Wasserstand 1908 in 30 m Breite vorhanden, ober- und unterhalb des Binger Lochs in 70 m Breite. Im „Zweiten, 90 m breiten Fahrwasser“ (km 28,3 bis 29,3) liegt die Sohle auf — 0,30 m und tiefer am Binger Pegel.										
28,1—28,2	12.	September	1,00	Bingen	1,30	1,00	—	1,28	1,28	Links der Mäuseturminsel
28,1—28,2	12.	„	1,00	„	1,80	1,72	—	1,28	2,00	Im Hauptfahrwasser
29,0—29,1	12.	„	1,00	„	1,40	1,22	—	1,28	1,50	„ „Zweiten Fahrwasser“
42,5—42,6	12.	„	1,07	Caub	2,30	1,64	—	1,43	2,00	„ „Wilden Gefähr“
43,6—43,7	12.	„	1,07	„	2,30	1,64	—	1,43	2,00	„ „Cauber Wasser“
Von St. Goar bis Coblenz.										
60,3	17.	März	1,48	St. Goar	1,70	1,50	—	2,48	2,50	Am Gaul.
Von Coblenz bis Cöln.										
88,2/5	10.	Februar	1,72	Coblenz	2,50	2,49	—	1,73	2,50	Coblenz (Rheinanlagen)
88,2/5	10.	Mai	1,20	„	2,00	1,97	—	1,73	2,50	„ „
88,2/5	12.	Dezember	0,76	„	1,60	1,53	—	1,73	2,50	„ „
88,2/5	23.	„	0,75	„	1,50	1,52	0,02	1,73	2,50	„ „
92,3/7	21.	September	1,15	„	2,20	1,92	—	1,73	2,50	Wallersheim
92,3/7	8.	Oktober	0,98	„	2,00	1,75	—	1,73	2,50	„
104,4/6	8.	April	0,79	„	1,60	1,56	—	1,73	2,50	Weißenthurm
104,4/6	18.	Mai	1,19	„	2,00	1,96	—	1,73	2,50	„
104,4/6	18.	August	1,50	„	2,30	2,27	—	1,73	2,50	„
104,4/6	21.	September	1,15	„	2,00	1,92	—	1,73	2,50	„
104,4/6	8.	Oktober	0,98	„	1,80	1,75	—	1,73	2,50	„
106,2/4	8.	April	0,79	„	1,50	1,56	0,06	1,73	2,50	Weißenthurm-Neuwied
106,2/4	18.	Mai	1,19	„	1,90	1,96	0,06	1,73	2,50	„ „
106,2/4	21.	September	1,15	„	1,90	1,92	0,02	1,73	2,50	„ „
106,2/4	8.	Oktober	0,98	„	1,50	1,75	0,25	1,73	2,50	„ „
106,2/4	30.	„	0,73	„	1,30	1,50	0,20	1,73	2,50	„ „
106,2/4	25.	November	1,05	„	1,90	1,82	—	1,73	2,50	„ „
116,3	21.	Oktober	0,14	Cöln	2,40	1,14	—	1,50	2,50	Die Fahrwasserbreite ist auf
116,4	21.	„	0,14	„	2,50	1,14	—	1,50	2,50	140 bis 145 m beschränkt
116,9	21.	„	0,14	„	2,60	1,14	—	1,50	2,50	bei Fornich
121,6	21.	„	0,14	„	2,30	1,14	—	1,50	2,50	Die Fahrwasserbreite ist auf
122,1	21.	„	0,14	„	2,20	1,14	—	1,50	2,50	130 bis 145 m beschränkt
										bei Niederbreisig
137,2	21.	„	0,14	„	1,60	1,14	—	1,50	2,50	Bei Oberwinter
137,3	21.	„	0,14	„	1,50	1,14	—	1,50	2,50	„ „

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

In km 106,2/4 ist die wasserliche Tiefe durch Baggerung wieder her gestellt

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		Fahr- wasser- tiefe fehlte	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	m	m	m		
142,3	21.	Oktober	0,14	Cöln	1,60	1,14	—	1,50	2,50	Bei Mehlem
142,4	21.	"	0,14	"	1,50	1,14	—	1,50	2,50	" "
142,5	21.	"	0,14	"	1,50	1,14	—	1,50	2,50	" "
153,2	21.	"	0,14	"	1,60	1,14	—	1,50	2,50	Bonn unterh. der Rheinbrücke
153,3	21.	"	0,14	"	1,50	1,14	—	1,50	2,50	" " " "
153,4	21.	"	0,14	"	1,60	1,14	—	1,50	2,50	" " " "
163,9	21.	"	0,14	"	1,60	1,14	—	1,50	2,50	Bei Niederkassel
167,3	21.	"	0,14	"	1,50	1,14	—	1,50	2,50	" Wesseling
170,3	21.	"	0,14	"	1,50	1,14	—	1,50	2,50	" Langel
170,4	21.	"	0,14	"	1,50	1,14	—	1,50	2,50	" "
185,3	21.	"	0,14	"	1,90	1,64	—	1,50	3,00	" Cöln oberhalb der Hänge- brücke
185,4	21.	"	0,14	"	1,80	1,64	—	1,50	3,00	desgleichen
185,5	21.	"	0,14	"	1,70	1,64	—	1,50	3,00	
185,6	21.	"	0,14	"	1,60	1,64	0,04	1,50	3,00	
185,7	21.	"	0,14	"	1,80	1,64	—	1,50	3,00	
185,8	21.	"	0,14	"	1,80	1,64	—	1,50	3,00	
185,9	21.	"	0,14	"	1,70	1,64	—	1,50	3,00	
186,0	21.	"	0,14	"	1,70	1,64	—	1,50	3,00	
188,7	21.	"	0,14	"	1,70	1,64	—	1,50	3,00	Cöln-Mülheim (Hafen)
188,8	21.	"	0,14	"	1,80	1,64	—	1,50	3,00	
188,9	21.	"	0,14	"	1,80	1,64	—	1,50	3,00	
189,0	21.	"	0,14	"	1,70	1,64	—	1,50	3,00	
189,1	21.	"	0,14	"	1,80	1,64	—	1,50	3,00	
189,2	21.	"	0,14	"	1,80	1,64	—	1,50	3,00	
Von Cöln bis Ruhrort.										
189,7	21.	Oktober	0,14	Cöln	1,90	1,64	—	1,50	3,00	Oberhalb der Mülheimer Schiffbrücke
189,8	21.	"	0,14	"	1,80	1,64	—	1,50	3,00	
189,9	21.	"	0,14	"	2,00	1,64	—	1,50	3,00	
193,6	21.	"	0,14	"	2,00	1,64	—	1,50	3,00	Bei Cöln-Niehl
204,7 + 50	15.	November	0,87	Düsseldorf	3,00	2,58	—	1,29	3,00	" Hitdorf
222,1 + 50	15.	"	0,87	"	3,00	2,58	—	1,29	3,00	Oberhalb Stürzelberg
225,8 + 50	19.	"	0,37	"	2,20	2,08	—	1,29	3,00	Bei Wittlaer
260,9	17.	"	0,50	"	2,30	2,21	—	1,29	3,00	Gegenüber Mündelheim
Von Ruhrort bis zur niederländischen Grenze.										
297,5	20.	September	-0,58	Ruhrort	1,65	1,51	—	0,91	3,00	Bei Goersicker
314,0	20.	"	-0,58	"	1,60	1,51	—	0,91	3,00	Unterhalb Wesel
341,0	20.	"	± 0	Emmerich	2,10	1,97	—	1,03	3,00	Oberhalb Grieth

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 Zustand des Fahrwassers war dauernd gut, unterhalb Tiel war immer eine Fahrwassertiefe von mindestens 3,50 m unter „Gl. W. 1908“ und oberhalb Tiel immer eine Fahrwassertiefe von mindestens 3,25 m unter „Gl. W. 1908“ vorhanden.

Niederrhein und Leck.

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

Merwede und Noord.

Der Zustand des Fahrwassers war günstig.

An der zeitweise seichtesten Stelle der oberen Merwede bei km 96,000 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 3,65 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,55 m.

An der zeitweise seichtesten Stelle der unteren Merwede bei km 114,600 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 3,40 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,97 m.

An der zeitweise seichtesten Stelle der Noord bei km 121,800 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 3,44 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 5,12 m.

Staatliche Unterhaltungsbaggerarbeiten wurden nicht ausgeführt.

Neue Maas.

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

An der zeitweise seichtesten Stelle bei km 131,200 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 5,70 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 7,10 m.

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

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
					m	m	m	m	m	
Oberrhein und Waal.										
0,150	27.	Oktober	8,13	Lobith ¹⁾	2,05	1,28	—	9,85	3,00	Oberhalb Lobith
13,600	27.	Juli	8,43	Hulhuizen ¹⁾	2,60	2,23	—	9,20	3,00	Unterhalb Hulhuizen
26,800	29.	Oktober	6,13	Nijmwegen	2,05	1,53	—	7,60	3,00	Eisenbahnbrücke Nijmwegen
37,750	22.	„	4,23	Dodewaard ¹⁾	2,05	1,58	—	5,65	3,00	Bei Deest
40,400	9.	April	4,44	„	2,10	1,79	—	5,65	3,00	„ Deest
44,100	16.	September	4,70	„	2,46	2,15	—	5,65	3,00	„ Druten
44,600	10.	Dezember	4,18	„	2,08	1,53	—	5,65	3,00	„ Druten

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	m	m	
Niederrhein und Leck.										
10,050	5.	November	7,64	Pannerden ¹⁾	1,00	0,54	—	9,10	2,00	Bei Pannerden
21,600	5.	"	6,27	Arnheim ¹⁾	0,95	0,38	—	7,95	2,00	Oberhalb Arnheim
32,600	5.	"	6,27	"	0,85	0,27	—	7,95	2,00	Bei Oosterbeek
42,350	5.	"	4,46	Lekskensveer	0,85	0,21	—	6,25	2,00	" Lekskensveer
54,000	5.	"	3,12	Remmerden	0,85	0,27	—	4,85	2,00	" Remmerden
71,100	16.	Dezember	1,70	Wijk bij Duur- stede	0,95	0,35	—	3,35	2,00	" Wijk bij Duurstede

C. Strombauten.

Für Strombauten wurden im Berichts- bzw. im Rechnungsjahr 1921 von den Uferstaaten auf dem konventionellen Rhein und den die Fortsetzung der Schifffahrtsstraßen bis Rotterdam bildenden Stromstrecken folgende Beträge verausgabt:

in Frankreich	1 315 846,89 Fr.
„ Baden	1 997 696,81 M
„ Bayern	1 293 969,— „
„ Hessen	1 535 228,77 „
„ Preußen (vom 1. 4. bis 31. 12. 1921)	8 666 209,50 „
„ Niederland 1 877 297,5 Gulden à 1,70 M	3 191 404,91 „
Zusammen	16 684 508,99 M 1 315 846,89 Fr.

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

1. von Frankreich	480 714,— Fr.
2. von Baden	1 751 007,89 M

Gesamtausgabe für Strombauten 18 435 516,88 M 1 796 560,89 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 Hünigen—Rheinau	498 778	74		
	" Rheinau—Lauterburg	335 742	58	834 521	32
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke Hünigen—Rheinau	115	—		
	" Rheinau—Lauterburg	—	—	115	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—		
	" Rheinau—Lauterburg	1 570	08	1 570	08
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke Hünigen—Rheinau	205 867	65		
	" Rheinau—Lauterburg	263 852	93	469 720	58
	Summe I			1 305 926	98
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
	Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—		
	" Rheinau—Lauterburg	—	—		
2.	Vervollständigung bestehender Ufer- und Korrekptionsbauten.				
	Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—		
	" Rheinau—Lauterburg	9 919	91	9 919	91
3.	Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
	Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—		
	" Rheinau—Lauterburg	—	—		
	Summe II			9 919	91
III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.					
	Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—		
	" Rheinau—Lauterburg	—	—		
	Summe III			—	—
	Gesamtsumme I—III			1 315 846	89

Insbesondere wird hierzu noch mitgeteilt:

Für II. Die gemachten Aufwendungen betreffen die Arbeiten zum Ausbau des Rhein-korrektionswerkes auf der Stromstrecke von Hünigen bis Lauterburg und umfassen die nötigen Uferdeckungen, die Tieferlegung zu hoch gelegener älterer Uferbauten und die Erhöhung von Tiefbauten auf Normalhöhe sowie die Abpflasterung 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 französischen Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, sind im Berichtsjahr mit befriedigendem Erfolg fortgesetzt worden. Bei Ablauf des Berichtsjahres war noch eine Anzahl Lücken mit einer Gesamtlänge von 2,015 km vorhanden.

Auf der Übergangsstrecke am oberen Ende der Regulierung bei Straßburg-Kehl wurden die Arbeiten weitergeführt; am Ende des Berichtsjahres blieb noch eine Länge von 0,050 km auszubauen.

Der Aufwand auf der französischen Baustrecke hat im Berichtsjahr 480,714 Francs betragen, sodaß der Gesamtaufwand sich am 31. Dezember 1921 auf 10 974 604 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	¢
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	480 539	69		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	267 416	73		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	324 824	54	1 072 780	96
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	—	—		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	3 592	20		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	2 175	45	5 767	65
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	—	—		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	—	—	—	—
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	167 651	42		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	125 810	29		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	194 299	71	487 761	42
	Summe I			1 566 310	03
	zu übertragen			1 566	

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		M	℔	M	℔
Übertrag				1 566 310	03
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Nene 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	184 442	97		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	93 701	79		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	138 430	45	416 575	21
3.	Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	14 773	10		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	—	—	14 773	10
Summe II				431 348	31
III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.					
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	—	—		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	—	—		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . .	38	47	38	47
Summe III				38	47
Gesamtsumme I—III				1 997 696	81

Hierzu wird bemerkt:

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

Neben der Verstärkung von Uferdeckungen vorwiegend infolge von Talwegsangriffen und Beschädigungen durch den Wellenschlag der 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 . .	— „	169 „	45 „	214 „
Regulierung und Abpflasterung von Uferbauten .	— „	— „	— „	— „

Außerdem sind zum Schutz der Ufer der Altrheine, sowie zur Ausbildung der Mündungs-
strecken der Seitengewässer und dergleichen verschiedene Maßnahmen kleineren Umfangs ge-
troffen worden.

Die Arbeiten der Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg, die auf der unteren, 45,6 km langen Teilstrecke Sondernheim-Iffezheim/Neuhäusel von der badischen Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, konnten während des ganzen Jahres in der noch nicht ganz vollendeten Reststrecke km 163,400 bis 171,450 badischer Uferteilung betrieben werden. Rechnet man einzelne noch unverbaute Lücken ab, so entsprechen die vollständig verbauten Strecken zusammen einer Stromlänge von 45,225 km. Der Talweg hat durchgehend die planmäßige Lage angenommen. Auch hat sich die nach dem Entwurf für das Regulierungswerk angestrebte Mindestdiefe, die bei dem Niedrigwasserstand von + 3,0 m am Pegel Maxau und + 1,5 m am Pegel Straßburg 2,0 m betragen soll, mit Ausnahme weniger Stellen ausgebildet; die entsprechende Breite des Fahrwassers schwankt zwischen 42 und 135 m.

Mit dem Aufwand von 1 751 007,89 \mathcal{M} im Jahr 1921 beträgt der Gesamtaufwand für die untere (badische) Teilstrecke vom Beginn des Baues an bis 31. Dezember 1921 8 232 703,47 \mathcal{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	
		\mathcal{M}	\mathcal{S}	\mathcal{M}	\mathcal{S}
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen	752 294	—		
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten)	25 835	—		
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.	439 476	—	1 217 605	—
	Summe I			1 217 605	—
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Neuburg und Germersheim	53 123	—		
2.	Desgl. zwischen Speyer und Ludwigshafen	17 529	—		
3.	Desgl. unterhalb Frankenthal	5 712	—	76 364	—
	Summe II			76 364	—
III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße					
	Summe III			—	—
	Gesamtsumme I—III			1 293 969	—

Nähere Mitteilungen liegen nicht vor.

4. In **Hessen** wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	℄	M	℄
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt (km 270 + 49 m bis km 313 + 590 m)	351 365	44		
Stromstrecke von der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	617 338	28	968 703	72
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	36 660	04		
" " der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	60 237	34	96 897	38
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	—	—		
" " der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	—	—	—	—
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	88 405	96		
" " der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	322 269	35	410 675	31
Summe I			1 476 276	41
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
Summe II			—	—
III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt . . .	2 862	70		
" " der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung . .	56 089	66	58 952	36
Summe III			58 952	36
Gesamtsumme I—III			1 535 228	77

Dazu wird mitgeteilt:

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

5. In **Preußen** wurden vom 1. April bis 31. Dezember 1921 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	ℳ	M	ℳ
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	2 991 318	64		
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felsprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	421 007	51		
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	—	—		
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . .	4 217 144	88	7 629 471	03
Summe I			7 629 471	03
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse des Rheins zwischen Nahe- mündung und Aßmannshausen	868 986	33	868 986	33
Summe II			868 986	33
III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.				
Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze	167 752	14	167 752	14
Summe III			167 752	14
Gesamtsumme I—III			8 666 209	50

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

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	Gulden	Cl.	Gulden	Cl.
I. Unterhaltungsaufwand.				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke Oberrhein	26 282	—		
" Waal	118 510	83s		
" Niederrhein und Leck	100 248	52		
" Merwede, Noord und Neue Maas	27 430	—	272 471	35s
2. Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke Oberrhein	—	—		
" Waal	—	—		
" Niederrhein und Leck	900	—		
" Merwede, Noord und Neue Maas	—	—	900	—
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
Stromstrecke Oberrhein	1 294	—		
" Waal	1 243	13		
" Niederrhein und Leck	—	—		
" Merwede, Noord und Neue Maas	85	—	2 622	13
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke Oberrhein	1 968	06s		
" Waal	119 422	26s		
" Niederrhein und Leck	22 550	18s		
" Merwede, Noord und Neue Maas	12 537	—	156 477	51s
	Summe I		432 471	—
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.				
Stromstrecke Oberrhein	—	—		
" Waal	32 846	—		
" Niederrhein und Leck	—	—		
" Merwede, Noord und Neue Maas	1 332 130	—	1 364 976	—
	Summe II		1 364 976	—
III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.				
Stromstrecke Oberrhein	3 450	61s		
" Waal	28 928	20s		
" Niederrhein und Leck	22 550	18s		
" Merwede, Noord und Neue Maas	24 921	—	79 850	—
	Summe III		79 850	—
	Gesamtsumme I—III		1 877 297	—

D. Brücken.

Frankreich: Die von Deutschland abzugebenden Brücken Chalampé—Neuenburg, Brisach, Gamsheim—Freistett, Drusenheim—Greffern, Seltz—Plittersdorf wurden im Laufe des Jahres 1921 endgültig von der französischen Verwaltung übernommen.

II. Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt¹⁾.

A. Häfen (Bau- und Betriebsanlagen).

Für Hafenbauten, einschließlich der Gemeinde- und Privathäfen, sind im Berichtsjahr beziehungsweise im Rechnungsjahr 1921 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

in Frankreich	5 273 298,63 Fr.
„ Baden	10 485 666,71 \mathcal{M}
„ Bayern	33 884 729,— „
„ Hessen	2 856 428,96 „
„ Preußen	93 230 874,73 „
„ Niederland 9701,73 Gulden à 1,70 \mathcal{M} =	16 492,94 „
Zusammen 140 474 192,34 \mathcal{M}	5 273 298,63 Fr.

Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt²⁾:

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II	
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II			
	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
I. in Frankreich:														
Straßburg	—	—	593 514	—	593 514	—	277 565	—	4 383 440*	—	4 661 005	—	5 254 519	—
Lauterburg	281	87	18 497	76	18 779	63	—	—	—	—	—	—	18 779	63
Summe I	281	87	612 011	76	612 293	63	277 565	—	4 383 440	—	4 661 005	—	5 273 298	63

¹⁾ Im Schweizer Rheinhafen St. Johann sind die Einrichtungen durch Erstellung einer neuen Werfthalle, eines definitiven Bureaugebäudes und eines Werkstattgebäudes mit Unterkunfts- und Toiletträumen für die Arbeiter verbessert worden. Der Aufwand belief sich auf rund 875 000 Frcs. Der Bau des Rheinhafens Kleinhüningen rückte in seinem ersten Teil der Vollendung entgegen. Die Bauausgaben betragen bis Ende 1921 rund 7 000 000 Frcs.

²⁾ In dieser Zusammenstellung sind nur diejenigen Hafenanlagen aufgeführt, für die seitens des Staates, der Gemeinden oder Privater irgendwelche Beträge verausgabt wurden.

³⁾ Hiervon sind 1 368 374 Frcs. bereits im Rechnungsjahr 1920 durch die Stadt Straßburg verausgabt worden, die im Jahresbericht für 1920 nicht aufgeführt sind. In der Gesamtsumme sind 3 377 173 Frcs. enthalten, welche der Stadt Straßburg zu $\frac{2}{3}$ zurückvergütet werden.

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	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	
2. in Baden:															
Kehl	2 766 530	21	1 921 128	—	4 687 658	21	—	—	—	—	—	—	—	4 687 658	21
Karlsruhe	225 202	—	577 028	—	802 230	—	627 037	81	1 890 285	44	2 517 323	25	3 319 553	25	
Privathafen bei Rheinau der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Hamborn-Bruckhausen	—	—	—	—	—	—	3 844	80	—	—	3 844	80	3 844	80	
Rheinau	61 409	54	—	—	61 409	54	23 267	75	—	—	23 267	75	84 677	29	
Mannheim	1 588 667	09	286 564	27	1 875 231	36	425 786	80	88 915	—	514 701	80	2 389 933	16	
Summe 2	4 641 808	84	2 784 720	27	7 426 529	11	1 079 937	16	1 979 200	44	3 059 137	60	10 485 666	71	
3. in Bayern:															
Maximiliansau	4 040	—	—	—	4 040	—	—	—	—	—	—	—	—	4 040	—
Germersheim	12 461	—	—	—	12 461	—	—	—	—	—	—	—	—	12 461	—
Speyer	7 590	—	—	—	7 590	—	—	—	14 635 246	—	14 635 246	—	14 642 836	—	
Ludwigshafen	1 319 463	—	465 929	—	1 785 392	—	440 000	—	17 000 000	—	17 440 000	—	19 225 392	—	
Summe 3	1 343 554	—	465 929	—	1 809 483	—	440 000	—	31 635 246	—	32 075 246	—	33 884 729	—	
4. in Hessen:															
Worms	9 321	30	—	—	9 321	30	22 700	—	—	—	22 700	—	32 021	30	
Gernsheim	24 434	55	—	—	24 434	55	108 005	62	45 380	—	153 385	62	177 820	17	
Oppenheim	4 138	79	—	—	4 138	79	18 482	—	848	—	19 330	—	23 468	79	
Goldgrund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gustavsburg	82 995	38	—	—	82 995	38	—	—	—	—	—	—	82 995	38	
Mainz	—	—	—	—	—	—	735 499	19	464 926	80	1 200 425	99	1 200 425	99	
Frei-Weinheim ¹⁾	—	—	—	—	—	—	20 970	65	—	—	20 970	65	20 970	65	
Bingen	—	—	—	—	—	—	1 318 726	68	—	—	1 318 726	68	1 318 726	68	
Summe 4	120 890	02	—	—	120 890	02	2 224 384	14	511 154	80	2 735 538	94	2 856 428	96	

¹⁾ Hafen und Eisenbahnhafendestelle.

Hafen	I. Aufwand des Staates						II. Aufwand der Gemeinden und Privaten						Summe I und II			
	1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenaufbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe I		1. Unterhaltungsaufwand		2. Neue Hafenaufbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen		Summe II					
	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ		
5. in Preußen:																
Biebrich . . .	—	—	—	—	—	—	3 663	57	—	—	—	—	3 663	57	3 663	57
Schierstein . . .	6 224	40	—	—	6 224	40	—	—	—	—	—	—	—	—	6 224	40
Rüdesheim . . .	15 562	90	—	—	15 562	90	—	—	—	—	—	—	—	—	15 562	90
Bingerbrück . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberwesel . . .	423	87	—	—	423	87	—	—	—	—	—	—	—	—	423	87
St. Goarshausen . . .	7 993	—	—	—	7 993	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 993	—
St. Goar . . .	5 569	—	—	—	5 569	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 569	—
Oberlahnstein . . .	42 000	—	—	—	42 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 000	—
Coblenz (Rheinische) . . .	60 702	—	—	—	60 702	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 702	—
Coblenz . . .	—	—	—	—	—	—	355 000	—	1 000 000	—	—	—	1 355 000	—	1 355 000	—
Ehrenbreitstein . . .	736	—	—	—	736	—	—	—	—	—	—	—	—	—	736	—
Coblenz-Lützel . . .	36 000	—	—	—	36 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 000	—
Bucht bei Brohl . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberwinter . . .	111 565	—	—	—	111 565	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111 565	—
Bonn . . .	—	—	—	—	—	—	89 700	—	—	—	—	—	89 700	—	89 700	—
Cöln . . .	—	—	—	—	—	—	3 420 980	04	12 507 238	02	15 928 218	06	15 928 218	06	15 928 218	06
Cöln-Deutz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln-Mülheim . . .	84 510	—	—	—	84 510	—	636 940	86	6 269 377	32	6 906 318	18	6 990 828	18	6 990 828	18
Neuß . . .	—	—	—	—	—	—	727 020	—	1 956 881	—	2 683 901	—	2 683 901	—	2 683 901	—
Düsseldorf-Heardt . . .	—	—	—	—	—	—	1 077 000	—	1 600 000	—	2 677 000	—	2 677 000	—	2 677 000	—
Crefeld . . .	—	—	—	—	—	—	731 160	—	—	—	731 160	—	731 160	—	731 160	—
Uerdingen . . .	—	—	—	—	—	—	67 307	44	—	—	67 307	44	67 307	44	67 307	44
Rheinhausen . . .	—	—	—	—	—	—	827 507	—	—	—	827 507	—	827 507	—	827 507	—
Duisburg . . .	—	—	—	—	—	—	23 057 915	67	—	—	23 057 915	67	23 057 915	67	23 057 915	67
Duisburg-Ruhrort . . .	—	—	—	—	—	—	29 559 767	97	—	—	29 559 767	97	29 559 767	97	29 559 767	97
Duisburg-Hochfeld . . .	—	—	—	—	—	—	162 738	21	—	—	162 738	21	162 738	21	162 738	21
Homburg (Zeche Rheinprovinz) . . .	—	—	—	—	—	—	241 675	—	677 564	—	919 239	—	919 239	—	919 239	—
Alsum . . .	—	—	—	—	—	—	120 208	75	—	—	120 208	75	120 208	75	120 208	75
Schwegern . . .	—	—	—	—	—	—	1 124 922	03	—	—	1 124 922	03	1 124 922	03	1 124 922	03
Walsum . . .	—	—	—	—	—	—	3 320 360	06	3 157 674	67	6 478 034	73	6 478 034	73	6 478 034	73
Wesel . . .	23 000	—	—	—	23 000	—	103 986	95	—	—	103 986	95	103 986	95	103 986	95
Emmerich . . .	40 000	—	—	—	40 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 000	—
Summe 5	434 286	17	—	—	434 286	17	65 627 853	55	27 168 735	01	92 796 588	56	93 230 874	73	93 230 874	73
6. in Niederland:																
Nijmegen . . .	—	—	—	—	—	—	3876	71	—	—	3876	71	3876	71	3876	71
Tiel . . .	—	—	—	—	—	—	323	70	—	—	323	70	323	70	323	70
Zalt-Bommel . . .	—	—	—	—	—	—	2242	30	—	—	2242	30	2242	30	2242	30
Arnhem . . .	—	—	—	—	—	—	1196	02	—	—	1196	02	1196	02	1196	02
Wageningen . . .	—	—	—	—	—	—	1890	—	—	—	1890	—	1890	—	1890	—
Culemborg . . .	—	—	—	—	—	—	173	—	—	—	173	—	173	—	173	—
Summe 6	—	—	—	—	—	—	9701	73	—	—	9701	73	9701	73	9701	73

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

1. Hafen zu Straßburg¹⁾.

I. Aufwand des Staates:

1. Unterhaltungsaufwand	—,— Fr.
2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen.	
Umbau des „Canal des Remparts“ (Umleitungskanal)	593 514,— „
	<u>Summe I 593 514,— Fr.</u>

II. Aufwand der Gemeinden (Stadt Straßburg):

1. Unterhaltungsaufwand:

a) Rheinhafen	146 530,— Fr.
b) Metzgerthorhafen	131 035,— „
	<u>Summe I 277 565,— Fr.</u>

2. Neue Hafengebäuden, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen.

a) Rheinhafen:

Verbesserung der Straßen, Eisenbahnen und Umladeeinrichtungen	94 371,— Fr.
Ausbau der bestehenden Hafenbecken	110 712,— „
Erweiterung der Hafenanlagen (Bearbeitung der Entwürfe)	23 710,— „
Neue Kohlenverladestellen	375 443,— „

Verlegung der Hafeneinfahrt:

Aufwand in 1920, der im Jahresbericht 1920 nicht angegeben wurde	1 190 430,— „
Aufwand in 1921	2 186 742,— „

Erbauung eines neuen Petroleumhafens:

Aufwand in 1920, der im Jahresbericht 1920 nicht angegeben wurde	177 944,— „
Aufwand in 1921	122 028,— „

b) Metzgerthorhafen:

Umbau und Wiederinstandsetzung verschiedener Gebäude und Bureaus	102 060,— „
--	-------------

Summe 2 4 383 440,— Fr.

Summe I 277 565,— „

Summe II 4 661 005,— Fr.

2. Hafen zu Kehl.

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung für die Erhaltung des Fahrwassers, Unterhaltung der Ufer, Kaimauern, Dämme, für Arbeitsmaschinen und Schiffe	267 62662 „
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für Unterhaltung der Gleise, Straßen- und Gehwege und deren Entwässerung, Ausbesserungsarbeiten an den bestehenden Tief- und Hochbauten, Unterhaltung der elektrischen und maschinellen Anlagen, Brücken, Wagen, Badeanstalt, Wasserkrane	2 498 903,59 „

Summe I 2 766 530,21 „

¹⁾ $\frac{2}{3}$ der seitens der Stadt Straßburg für die Verlegung der Hafeneinfahrt vorausgegebenen Summen werden vom Staat zurückbezahlt. Die neue Hafeneinfahrt liegt bei km: 127,6 (frühere Einfahrt km 127,0). Sie wurde am 8. September 1921 dem Betrieb übergeben.

II. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erneuerung der Hafenanlagen:

seitens der Eisenbahnverwaltung für Erweiterung der elektrischen Anlagen des 3. Hafenbeckens und Anlage eines Rheinbauplatzes für Schiffsbefestigungen und Erweiterungen der Gleisanlagen	1 921 128,—	ℳ
Summe II	1 921 128,—	ℳ
Hierzu Summe I	2 766 530,21	„
Gesamtaufwand	4 687 658,21	ℳ

3. Hafen zu Lauterburg.

I. Aufwand des Staates:

1. Unterhaltungsaufwand	281,87	Fr.
2. Neue Hafenbauten, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:		
Fertigstellung der Einengung des Hafens am Nordende auf der Rinnenseite, der Erweiterung der Hafeneinfahrt und der Ausbaggerung des Hafens	18 497,76	„
Summe I	18 779,63	Fr.

II. Aufwand der Gemeinden: keiner.

III. Privateinrichtungen:

Im Juni 1921 wurde der der Eisenbahnverwaltung gehörende Kran von derselben entfernt.

4. In dem städtischen Hafen zu Karlsruhe wurden Uferschutzarbeiten, Auffüllungen und Platzherrichtungen ausgeführt.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Eisenbahnverwaltung:		
für Gleisanlagen	225 202,—	ℳ
b) seitens der Stadt Karlsruhe:		
für Gleisanlagen	169 807,—	„
für Boote und Nachen des Hafenamts	26 435,62	„
für Hochbauten	137 295,66	„
für Straßen, Wasserversorgung und Entwässerung	106 879,11	„
für Instandhaltung der maschinellen und Betriebseinrichtungen	186 620,42	„
Summe I	852 239,81	ℳ

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

a) seitens der Eisenbahnverwaltung:		
für neue Gleisanlagen und sonstige Einrichtungen des Betriebs	577 028,—	ℳ
b) seitens der Stadt Karlsruhe:		
für Erbauung des vierten Hafenbeckens	136 784,03	„
für Erbauung des fünften Hafenbeckens	1 473 531,21	„
für Geländeerwerb zur späteren Erweiterung	279 970,20	„
Summe II	2 467 313,44	ℳ
Hierzu Summe I	852 239,81	„
Gesamtbetrag	3 319 553,25	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 1921 für Baggerungen aufgewendet = 3 844,80 \mathcal{M} .

6. Im Hafen Rheinau betragen die Aufwendungen im Jahr 1921:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserbauverwaltung	34 048,56 \mathcal{M}	
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle und elektrische Anlagen	27 360,98 „	
	zusammen aus staatlichen Mitteln	61 409,54 \mathcal{M}
c) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten am Ufer und Schiffahrtseinrichtungen	23 267,75 „	
	Summe I	84 677,29 \mathcal{M}

II. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:

Wurde nichts ausgeführt.	—,— \mathcal{M}
Gesamtbetrag	84 677,29 \mathcal{M}

7. Mannheimer Hafenanlagen.

Die Aufwendungen haben betragen:

I. Unterhaltungsaufwand:

a) seitens der Wasserverwaltung für Erhaltung des Fahrwassers (204 738,06 \mathcal{M}) Ausbessern der Ufer, Instandhaltung der Arbeitsmaschinen und Schiffe	593 233,49 \mathcal{M}	
b) seitens der Eisenbahnverwaltung für Unterhaltung der Kaimauern, Kran- gerüste und Brücken	41 768,— \mathcal{M}	
für maschinelle Anlagen und Einrichtungen	743 547,48 „	
	zusammen b	785 315,48 „
c) seitens der Zollverwaltung für Unterhaltung der Straßen und zolleigenen Gleise, Fahrzeuge, Müllgruben sowie für elektrische Beleuchtung und Auf- eisen des Industriebahnhofs	210 118,12 „	
	zusammen aus staatlichen Mitteln	1 588 667,09 \mathcal{M}
d) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Unterhaltung der Ufer und Lagerplätze im Industriebahnhof, sowie der Vorländer und Lagerplätze im Floßhafen am Neckar und am Rhein	402 186,— \mathcal{M}	
e) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten am Ufer und Schiffahrtseinrichtungen (durch die Wasserbauverwaltung ausgeführt)	23 600,80 „	
	Summe d und e	425 786,80 „
	Summe I	2 014 453,89 \mathcal{M}

II. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:	
a) seitens der Eisenbahnverwaltung für maschinelle Anlagen von Kranen und Schiebebühnen	286 564,27 M
b) seitens der Stadtgemeinde Mannheim für Ausbau und Erweiterung des Industriedocks	88 915,— „
	Summe II 375 479,27 M
	Hierzu Summe I 2 014 453,89 „
	Gesamtbetrag 2 389 933,16 M
8. Im Hafen zu Maximiliansau wurden von dem Staat für Unterhaltungsarbeiten aufgewendet	4 040,— M
9. Desgl. zu Germersheim	12 461,— „
10. Speyerer Hafenanlagen. Die Aufwendungen haben betragen:	
I. Unterhaltungsaufwand:	
seitens der Wasserbauverwaltung für Baggerungen und sonstige Unterhaltungsarbeiten im Staatshafen	7 590,— M
II. Neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:	
seitens der Stadtgemeinde Speyer für die im Bau begriffene (städt.) Hafenanlage	14 635 246,— „
	Gesamtbetrag 14 642 836,— M
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 u. Drehbrücken	219 090,— M
b) durch die Zollverwaltung für Unterhaltung der zollrätlichen Hochbauten, insbesondere Wiederinstandsetzung der durch die Explosion in Oppau an den Zollgebäuden verursachten Bauschäden	146 318,— „
c) durch die Bahnverwaltung für die Unterhaltung der Lagerhäuser und deren masch.-techn. Einrichtung, für Gleise, Weichen, Kranen, Wasserleitungen und Beleuchtungseinrichtungen	954 055,— „
d) seitens Privater für Unterhaltungsarbeiten	440 000,— „
	Summe I 1 759 463,— M
II. Aufwand für neue Hafengebäude, Vervollständigung und Erweiterung bestehender Hafenanlagen:	
a) durch die Wasserbauverwaltung für Erweiterung der Hafen- und Umschlagsanlagen am Rhein, auf der Insel Kaiserwörth oberhalb Ludwigshafen	465 929,— M
b) durch die Zollverwaltung für die Verbesserung der Umschlagseinrichtungen an den Lagerhallen im Zollhof und Zollhafen	—,— „
c) durch die Eisenbahnverwaltung für Weichen- und Kranenanlagen	—,— „
d) seitens Privater für Neuanlagen bzw. maschinelle Einrichtungen	17 000 000,— „
	Summe II 17 465 929,— M
	Hierzu Summe I 1 759 463,— „
	Gesamtbetrag 19 225 392,— M

12. Hafen zu Worms.

- a) Staatlicher Winterhafen: Zur Offenhaltung der Einfahrt des Hafens durch Baggerungen wurden 9321,30 \mathcal{M} verausgabt.
 b) Städtischer Handelshafen: Für Unterhaltung des Hafens wurden 22700 \mathcal{M} ausgegeben.

13. Hafen zu Gernsheim. Die vom Staat für die laufende Unterhaltung des Hafens aufgewendeten Kosten sind durch Ausbaggerung entstanden; sie betragen 24434,55 \mathcal{M} .

Die von der Gemeinde ausgegebenen Beträge für Unterhaltung der Krane und Verladevorrichtungen belaufen sich auf 86400,62 \mathcal{M} .

Eine Privatfirma hat für ihre im Hafengebiet errichtete Kohlenverladestelle für Unterhaltung 21605 \mathcal{M} und für Vervollständigung und Erweiterung bestehender Anlagen 45380 \mathcal{M} aufgewendet.

14. Hafen zu Oppenheim. Der mit 4138,79 \mathcal{M} angegebene staatliche Aufwand ist durch Ausbaggerung der Hafemündung entstanden.

Von der Gemeinde wurden für Unterhaltung 5750 \mathcal{M} verausgabt.

Die seitens Privater an ihren im Hafengebiet gelegenen Verladestellen für Kalksteine aufgewendeten Kosten für Unterhaltung und Erweiterung bestehender Anlagen betragen 12732,50 bzw. 848 \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 1921 82995,38 \mathcal{M} aufgewendet worden. Neue Hafenbauten 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	112 935,48 \mathcal{M}
b) Drehbrücken	212,— „
c) Baggerungen	101 367,45 „
d) Maschinelle Einrichtungen	103 725,25 „
e) Lokomotiven und Bagger	58 902,90 „
f) Gebäude	30 456,10 „
g) Hafenbahn	327 900,— „

Summe I 735 499,19 \mathcal{M}

II. Für Neubauten und Vervollständigungen:

a) Erweiterung und Ergänzung der Hafenanlagen	438 726,80 \mathcal{M}
b) Maschinelle Einrichtungen	26 200,— „

Summe II 464 926,80 \mathcal{M}

17. Hafen und Eisenbahnladestelle zu Frei-Weinheim. Für den Hafen sind von seiten des Staates im abgelaufenen Jahr keine Aufwendungen für Unterhaltung gemacht worden, während die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft für Unterhaltung der Landebrücken 20970,65 \mathcal{M} Kosten aufgewendet hat. Neue Hafenbauten und Erweiterungen sind nicht zu verzeichnen.

18. Hafen zu Bingen.

- a) Staatlicher Sicherheitshafen: Für den Hafen sind von seiten des Staates im abgelaufenen Jahr keine Aufwendungen für Unterhaltung gemacht worden.
- b) Im städtischen Hafengebiet sind aufgewendet worden:
für Betrieb und Unterhaltung des Hafens, der Hafenbahn und der
Lagerhäuser 1318726,68 \mathcal{M}
Neuanlagen wurden keine ausgeführt.

19. An der städtischen Werftanlage zu Biebrich sind im Jahr 1921 Neubauten nicht vorgenommen worden. Die Unterhaltungskosten beliefen sich auf 3663,57 \mathcal{M} .

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

21/27. In den stromstaatlichen Sicherheitshäfen zu Schierstein, Rüdesheim, Oberwesel, an der Loreley, zu St. Goar, Oberlahnstein und Coblenz-Lützel sind im Berichtsjahr außer den gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten keine Arbeiten zur Ausführung gekommen. Für die Unterhaltung der Hafen- und Werftanlagen der Stadt Coblenz wurden im Rechnungsjahr 1921 rund 355000 \mathcal{M} , für Neubauten 500000 \mathcal{M} und für Beschaffung einer Dampflokomotive 500000 \mathcal{M} aufgewendet.

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 Jahr 1921 folgende Beträge verausgabt:

A. Für Hafenanlagen in Cöln und Cöln-Deutz:

I. Unterhaltungsaufwand:

1. Für Maschinen, Krane, Aufzüge	2405280,— \mathcal{M}
2. Für Gleis- und Sicherungsanlagen	408456,— „
3. Unterhaltung der Werfte, Böschungen, Werft- und Straßenpflaster	397800,— „
4. Für Hochbauten	209444,04 „
	<hr/>
	Zusammen 3420980,04 \mathcal{M}

II. Neubauten:

1. Für Maschinen, Krane, Aufzüge	3793778,35 \mathcal{M}
2. Für Hochbauten	8713459,67 „
	<hr/>
	Zusammen 12507238,02 \mathcal{M}
	Insgesamt 15928218,06 \mathcal{M}

B. Für Hafenanlagen in Cöln-Mülheim:

I. Unterhaltungsaufwand:

1. Für Maschinen, Krane, Aufzüge	377000,— \mathcal{M}
2. Für Gleis- und Sicherungsanlagen	60000,— „
3. Unterhaltung der Werfte, Böschungen	125100,— „
4. Für Hochbauten	74840,86 „
	<hr/>
	Zusammen 636940,86 \mathcal{M}

II. Neubauten:

- | | |
|--|----------------|
| 1. Für Maschinen, Krane, Aufzüge | 3 251 852,28 ₰ |
| 2. Für Hochbauten | 3 017 525,04 „ |

Zusammen	6 269 377,32 ₰
----------	----------------

Insgesamt	6 906 318,18 ₰
-----------	----------------

33. In den städtischen Hafen- und Werftanlagen zu Neuß wurden im Jahr 1921 für Baggerungen 727 020 ₰ und für Erbreiterung der Hafenanlagen 1 956 881 ₰ aufgewendet.

34/35. Für die Hafen- und Werftanlagen zu Düsseldorf und Düsseldorf-Heerdth wurden im Rechnungsjahr 1921 verausgabt:

a) Unterhaltungsarbeiten:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Für Baggerungen in den rechts- und linksrheinischen städtischen Häfen | 975 000,— ₰ |
| 2. Unterhaltung des Böschungspflasters der Rheinuferbefestigung unterhalb der Rheinbrücke | 102 000,— „ |

- | | |
|---|---------------|
| b) Neubauten und Erweiterungen (linksrheinisch 50 lfd. Meter massive Kranbühnenbauten mit zugehörigen Gleisanlagen) | 1 600 000,— „ |
|---|---------------|

36. Für den Crefelder Rheinhafen sind im Jahr 1921 folgende Ausgaben entstanden:

- | | |
|--|-------------|
| 1. Unterhaltung der Hafengebäude | 29 850,— ₰ |
| 2. Baggerungen vor der Hafeneinfahrt und im Handelshafen | 501 310,— „ |
| 3. Baggerungen vor der Ufermauer der Reinholdhütte | 200 000,— „ |

Zusammen	731 160,— ₰
----------	-------------

37. An den städtischen Werftanlagen zu Uerdingen wurden 67 307,44 ₰ für Unterhaltung der Werftanlagen (Instandsetzung der Vorlage der Ufermauer) verausgabt.

38. Im Hafen der Aktiengesellschaft Friedrich Krupp, Friedrich-Alfred-Hütte zu Rheinhausen, betrug der Unterhaltungsaufwand 827 507 ₰.

39. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind im Rechnungsjahr 1921 bemerkenswerte Neubau- und Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt worden.

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 betragen die Kosten für Unterhaltungsaufwand 241 675 ₰.

Für Neubauten, Vervollständigung und Erweiterung der bestehenden Hafenanlagen wurden 677 564 ₰ verausgabt.

42/43. In den beiden Häfen der Gewerkschaft „August-Thyssen-Hütte“ zu Alsum und Schwelgern wurden im Jahr 1921 für Neubauten keine Aufwendungen gemacht.

Die Unterhaltungsarbeiten, die für den Hafen Schwelgern 1 124 922,03 ₰, für den Hafen Alsum 120 208,75 ₰ betragen, beziehen sich auf die Unterhaltung der Hafenanlagen, der Kranbahnen, der Gleisanlagen am Hafen und die Gebäudeunterhaltung.

44. In dem Hafen zu Walsum des Aktienvereins für Bergbau- und Hüttenbetrieb „Gutehoffnungshütte“ betragen im Jahr 1921 die Kosten für Unterhaltungsarbeiten und Vervollständigung insgesamt 647 803,73 ₰.

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

Im Weseler und Emmericher Sicherheitshafen sind Baggerungen nötig geworden, deren Kosten sich auf 23000 \mathcal{M} bzw. 40000 \mathcal{M} belaufen.

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

1. Unterhaltung der Werftwege, Einfriedigungen, Gebäude, Ufermauern usw.	3707,33 \mathcal{M}
2. Instandhaltung der Lokomotiven	19377,20 „
3. Für Ersatzmaterialien für die von der Stadt zu unterhaltenden Anlagen . .	74837,85 „
4. Instandhaltung der Kranen	5454,24 „
5. Unterhaltung der Gebäude	610,33 „

Zusammen 103986,95 \mathcal{M}

In Niederland sind für Hafengebäuden, einschließlich der Gemeinde- und Privathäfen, im Berichtsjahr beziehungsweise im Rechnungsjahr 1921 von Staat, Gemeinden und Privaten auf den konventionellen Stromstrecken folgende Beträge verausgabt worden:

9701,73 Gulden à 1,70 \mathcal{M} = 16492,94 \mathcal{M} .

Anhang¹⁾.

Die Rheinschiffahrt war im Winter des Berichtsjahres auf der badischen Stromstrecke vom 27. bis 29. November und am 17. und 18. Dezember wegen Treibeis vom Neckar her beschränkt (vom 30. November bis 16. Dezember war der Neckar zugefroren), auf der preußischen Stromstrecke an einigen Tagen wegen Treibeis behindert.

In den nachbezeichneten Häfen haben während des Winters 1921/22 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	1	20	1	22	1,80
7	Speyer	—	—	—	—	3,45 ^{*)}
8	Rheinau	1	7	—	8	36,00
9	Mannheim	84	259	82	425	175,50
10	Ludwigshafen	—	—	1	1	29,40
11	Worms: a) staatlicher Hafen	—	—	1	1	0,96
	b) städtischer Handelshafen	—	—	—	—	3,30
	c) städtischer Floßhafen	—	2	5	7	4,40
12	Gernsheim: a) Handelshafen	2	15	2	19	4,00
	b) Floßhafen	—	—	—	—	1,20
13	Oppenheim	1	3	3	7	3,05
14	Goldgrund	—	—	—	—	1,17
15	Gustavsburg	—	—	—	—	8,75
16	Mainz	53	30	137	220	52,25
17	Frankfurt a. M.: a) Westhafen	6	2	5	13	4,28
	b) Osthafen	4	3	4	11	17,17
18	Offenbach a. M.	4	16	9	29	4,93
19	Schierstein (Floßhafen)	2	1	3	6	27,10
20	Rüdesheim	—	3	2	5	4,37
21	Bingen	1	—	9	10	10,27
22	Bingerbrück	—	—	—	—	1,40
23	Oberwesel	1	1	18	20	2,68
24	St. Goarshausen	2	45	5	52	6,05
25	St. Goar	2	3	2	7	2,43
26	Oberlahnstein	2	28	3	33	5,00
27	Coblenz (Moselhafen)	15	15	68	98	16,50
27a	Coblenz (Rheinlache)	1	6	2	9	5,00
28	Brohl (Hafenbucht)	10	41	2	53	5,05
29	Oberwinter	9	46	25	80	7,20
30	Cöln (Rheinauhafen)	12	27	6	45	4,90
31	Cöln-Deutz (Industriehafen)	7	65	14	86	9,25
32	Cöln-Mülheim a. Rh.	11	25	23	59	12,73
33	Düsseldorf	33	36	34	103	48,00
34	Crefeld	2	29	9	40	19,80
35	Neuß	—	—	—	—	39,7

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
36	Rheinhausen	—	—	—	—	5,95
37	Duisburger und Ruhrorter Häfen ¹⁾	455	1830	77	2362	183,90
38	Homberg	—	—	1	1	1,57
39	Rheinpreußen (Homberg)	—	—	—	—	7,43
40	Alsum	—	—	—	—	1,00
41	Schwelgern	—	10	3	13	12,36
42	Walsum	—	—	—	—	7,62
43	Orsoy	—	—	6	6	1,14
44	Wesel	5	20	105	130	5,00
45	Emmerich	26	108	7	141	4,80
46	Nijmwegen	30	76	78	184	3,78
47	Tiel	7	44	—	51	5,82
48	Zalt-Bommel	—	—	—	—	2,21
49	Malburgen (Arnheim)	—	37	3	40	5,50
50	Arnheim	—	4	9	13	0,90
51	Wageningen	17	8	4	29	0,80
52	Culemborg	7	15	2	24	0,50
53	Vianen	10	71	21	102	3,80
54	Vreeswijk	13	18	—	31	1,00
55	Schoonhoven	8	—	18	26	0,25
56	Gorinchem	48	259	12	319	8,00
57	Werkendam	—	—	—	—	0,53
58	Steenenhoek	—	7	12	19	1,00
59	Dordrecht	7	182	—	189	36,00
60	Alblasserdam	—	—	—	—	1,00

B. Lotsen- und Wahrschauerstationen.

1. In Frankreich. In den Ober- und Niederrheinbezirken wurde im Berichtsjahr kein Steuermannspatent erteilt. Von den früheren Patentinhabern ist keiner gestorben.

Im ganzen sind zurzeit 9 Schiffs-Steuerleute vorhanden, und zwar 3 für Segelschiffe und 6 für Dampf- und Segelschiffe. Davon wohnen 3 in Lauterburg, 2 in Wantzenau, 3 in Straßburg-Robertsau und 1 in Offendorf. (4 Steuerleute, die früher in Lauterburg wohnten, sind nach Deutschland verzogen.)

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 Eisenbahnhofen.

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 1921 betrug die Zahl der Schiffssteuerleute 106, demnach 5 mehr als im Vorjahr.

Abgegangen sind keine Steuerleute.

Neu patentiert wurden:

Für die Strecke Mainz—Mannheim . . .	1
„ „ „ Bingen—Caub	4

5. In Preußen sind im Berichtsjahr durch Tod 2 Lotsen-Konzessionen bei der Station Emmerich erloschen.

Neu erteilt wurden 6 Lotsen-Konzessionen, 1 für die Station St. Goar, 4 für Station Caub und 1 für Station St. Sebastian.

Bei den Wahrschauer-Stationen sind Veränderungen oder Neueinrichtungen im Jahr 1921 nicht vorgenommen worden.

C. Schifferschulen.

1. Baden. In den drei badischen Schifferschulen konnte im Winter 1920/21 kein Unterricht erteilt werden, da keine Anmeldungen von Schülern erfolgten.

2. Bayern. Der Unterricht an der Schifferschule in Miltenberg begann am 3. Januar 1921 und wurde in den Monaten Januar, Februar und März 1921 nach dem aufgestellten Lehrplan von 3 Lehrern in einer Gesamtunterrichtszeit von 360 Stunden sowohl in der Ober- als auch in der Unterstufe durchgeführt.

Die Schule wurde von 14 Schülern, und zwar 6 in der Ober- und 8 in der Unterstufe besucht.

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

Am 12. März 1921 wurde durch den Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes Aschaffenburg, Oberbauamtman Beck als Prüfungskommissär die Schlußprüfung vorgenommen, deren Ausfall als sehr gut bezeichnet werden kann. Damit schloß das Schuljahr 1921.

3. Hessen. An der Schifferschule zu Neckarsteinach wurde auch im Winter 1921/22 kein Unterricht abgehalten, weil die junge Schiffsmannschaft von ihren Schiffen nicht abkommen konnte.

4. In Preußen wurde in den beiden preußischen Schifferschulen am Rhein, zu Coblenz und Duisburg-Ruhrort, der Unterricht wieder voll aufgenommen. Der Lehrgang begann in beiden Schulen am 3. Januar 1922 und dauerte bis zum 11. bzw. 13. März. In Coblenz wurde die Schule von 13 Schülern besucht, von denen 5 der Ober- und 8 der Unterstufe angehörten. Der Unterricht fand werktätlich von 4—7 Uhr für die Unterstufe und von 3—6 Uhr für die Oberstufe, einmal wöchentlich von 3—7 Uhr für beide Stufen statt. In Ruhrort meldeten sich für die Oberstufe keine Schüler. Der Unterricht der Unterstufe wurde von 35 Schülern besucht.

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

Winter	Coblenz			Ruhrort			Schülerzahl insgesamt
	Unterstufe	Oberstufe	Zusammen	Unterstufe	Oberstufe	Zusammen	
1921/1922	8	5	13	35	—	35	48
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	244	166	410	419	174	593	1003

5. Niederland. Die niederländische Schifferschule in Rotterdam eröffnete den Winterkursus 1921/22 am 2. Januar 1922 mit 4 Schülern in der Unterstufe und 4 Schülern in der Oberstufe. Ein Schüler der Oberstufe hat die Schule vor der Prüfung verlassen.

Der Unterricht umfaßte 120 Stunden und endete am 27. Februar 1922.

Bei der hierbei stattgehabten Schlußprüfung wurde an 3 Schüler 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
1921/1922	4	4	8
1920/1921	10	4	14
1919/1920	18	4	22
1918/1919	5	6	11
1917/1918	15	3	18

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 kein Anlaß vor.

Im Mühlauhafen Mannheim wurde an 1, im Industriebahnhof Mannheim an 5 und im Binnenhafen Mannheim an 23 Tagen die Eisdecke mittels Eisbrecherschiff aufgebrochen.

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 1921/22 war im Stromgebiet des preußischen Rheins verhältnismäßig streng. Die niedrigste Temperatur betrug — 15 Grad Celsius am 8. Februar 1922, Eisgang ist an einigen Tagen eingetreten. Vorkehrungen zur künstlichen Beseitigung von Eis waren im Berichtsjahr nicht erforderlich.

6. Niederland.

Auf der unteren Waal wurde das Eis am 5. Dezember, gerade als es zum Stand gekommen war, durch sechs Schleppdampfer gebrochen.

Sonst war keine Veranlassung zur künstlichen Beseitigung von Eis gegeben.

E. Anlagen zur Trinkwasserversorgung der Rheinschiffe.

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

Erläuterungen.

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

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

Ord.-Nr.	O r t	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S ₁
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 Schiffahrts-Gesellschaft	"	—	—	Z.	—
	„Rhenania“ Schiffahrts-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 S ₁
1	2	3	4	5	6	7
2	Hafen zu Lauterburg:					
	Im Hofe bei der Rheinbauwärterwohnung zu Lauterburg	Str. V.	181,350	l.	P.	—
	Auf dem Vorplatz zu den Büroräumen der Kohlen Großhandlung Raab, Karcher & Cie.	P.	181,500	"	"	—
	Im Lager der vorgenannten Firma 20 m von der Rheinuferkante entfernt	"	181,650	"	"	—
	Im Vorraum des Trink- und Waschgebäudes der vorgenannten 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 "	—
	Hafen zu Karlsruhe:		189,8			
2	Nordbecken	O.		nördl.	5 Hydr. (zgl. V. Br.) 1 V. Br.	—
		"		südl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.)	—
	Mittelbecken	O.		nördl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.) 3 V. Br.	—
		"		südl.	1 Hydr. (zgl. V. Br.) 2 V. Br.	—
	Südbecken	"		nördl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.)	—
		"		südl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.) 2 V. Br.	—
	Südwestbecken	"		nördl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.)	—
		"		südl.	2 Hydr. (zgl. V. Br.) 1 Hydr.	—
	Hafeneingang	"			1 Hydr. (zgl. V. Br.)	—
3	Privathafen bei Rheinau der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“	P.	242,000	r.	5 Hydr. Schl. H.	—
		"			4 Z. Schl. H. 1 (Z.)	—
4	Hafen zu Rheinau:					
	Östliches Becken		244,55			
	(am Ufer)	O.		"	4 Hydr. 3 R. Br.	—
	(bis zu 100 m vom Ufer entfernt)	P.		"	4 Z.	—
	Mittleres Becken		243,65			
	(am Ufer)	O.		"	3 Hydr.	—
	(bis zu 100 m vom Ufer entfernt)	P.		"	4 Z.	—

Ord.-Nr.	Or t	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	"	"	—
	Unterhalb Ludwigshafen	"	75,845	"	"	—
	" "	"	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	Weisenu:					
	auf dem Marktplatz	"	328,2	"	"	—
	in der Langgasse	"	328,4	"	P.	—
	" " Kirchgasse	"	328,6	"	"	—
	Zementfabrik in der Fabrik	Pr.	327,2	"	Z.	—
7	Ginsheim:					
	in den Ortsstraßen	O.	—	r.	P.	—
	" " "	"	—	"	"	—
	" " "	"	—	"	"	—
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	"	"	—

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
	Elektrizitätswerk	O.	335,4	l.	Z.	—
	Kaufhold & Dulken	P.	335,8	"	"	—
	Floßhafen, Dampfmaschine	"	—	"	"	—
	" Sägewerk	"	—	"	"	—
	"	O.	—	"	L. Br.	—
	" Depot Mainz	P.	—	"	P.	—
	"	O.	—	"	L. Br.	—
10	Mainz-Kastel	Eb. V.	331	r.	Z.	—
	" "	O.	331,5	"	V. Br.	—
11	Amöneburg:					
	Zementfabrik	P.	334,6	"	"	—
	Chemische Werke	"	334,8	"	Z.	—
12	Budenheim, Bürgermeisterei	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. Goarhausen	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.	unentgeltlich
3	Oberlahnstein (Werft)	O.	82,40	r.	"	200
	" (Hafen)	Str. V.	82 ^{7/8} , 83,0	r.	Ab. Br.	—
		"	83 ^{3/8}	"	"	—
4	Coblenz:					
	Rheinwerft	O.	89 ^{4/7}	l.	Z.	160
	Moselwerft, Zollhafen, Halle I	"	90,0	r.	Z.	160
5	Coblenz-Lützel:					
	Hafendamm	O.	90,1	l.	V. Br.	—
	Sicherheitshafen (Frontwand des Magazingebäudes)	Str. V.	90,1	(Moselst.) l.	Z.	160
6	Vallendar	O.	93,3 + 20,0	r.	Hydr.	140
7	Bendorf	"	97,4	"	"	140
8	Mülhofen b. Engers (Kruppsche Hüttenverwaltung)	P.	98,1	"	Z. u. L. Br.	—
9	Neuwied (Kruppsche Hüttenverwaltung)	"	104,4	"	L. Br.	—

Ord.-Nr.	Ort	Eigentümer	Km. (Stromstation)	Uferseite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm 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.	Or t	Eigen-tümer	Km. (Strom-station)	Ufer-seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S.
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 ⁶ / ₈	"	"	"
4	Hitdorf, 3 Pumpen	"	203,8 204,4	"	3 P.	"
5	Blee	"	205 ² / ₈	"	P.	"
6	Worringen	"	207 ⁴ / ₈	l.	Z.	"
7	" " " 3 Pumpen	"	207 ⁴ / ₈	"	3 P.	"
8	Monheim	"	212 ¹ / ₂	r.	Z.	"
9	Zons	"	216,0	l.	P.	"
10	Benrath	"	219,5	r.	Z.	"
11	Düsseldorf-Reisholz	"	221,0	"	"	"
12	Stürzelberg	"	224,1	l.	P.	"
13	Uedesheim	"	227,3	"	"	"
14	Himmelgeist	"	227,7	r.	"	"
15	Volmerswerth	"	231 ¹ / ₈	"	"	"
16	Grimlinghausen	P.	232,6	l.	"	"
17	" " " " " " " " "	O.	232,9	"	"	"

Ord.-Nr.	Ort	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S
1	2	3	4	5	6	7
18	Düsseldorf-Hamm	O.	235 ⁷ / ₈	r.	Z.	frei
19	„ -Heerd	„	238,2	l.	„	„
20	Düsseldorf, 14 Zapfstellen	„	240,9 244,9	r.	14 Z.	„
21	Crefeld-Linn	H. V.	260,3 261,9	l.	4 Z.	„
22	Uerdingen	O.	262,6 263,1	„	3 „	„
23	Rheinhausen	P.	270 ⁹ / ₈	„	2 Br.	„
24	Duisburg	„	270,8	r.	Z.	„
25	„	H. V.	272 ³ / ₄	„	5 Br.	„
26	„	O.	273,6	„	Br.	„
27	Duisburg-Laar	P.	279 ¹ / ₇	„	4 Z.	„
28	Homburg-Essen	O.	276,5 279,1	l.	6 „	„
Außerdem 1 Wasserboot der Westdeutschen Binnenschiff- fahrts-Berufsgenossenschaft, Abteilung Duisburg, mit seinem Heimatsort Duisburg, faßt 15 cbm; Preis siehe Tarif Seite 49.						
e) Wasserbaubezirk Wesel.						
Stromstation km 281,0 bis 363,4.						
1	Alsum	P.	286,8/287,3	r.	3 Z.	—
2	Schwelgern	„	287,7 bis 288,2	„	4 „	—
3	Walsum	„	288,5 bis 289,0	„	6 „	—
4	„	„	289,5	„	Z.	—
5	Orsoy	O.	291,3	l.	„	—
6	„	P.	291,9	l.	„	—
7	Stapp	„	295,5	r.	„	—
8	Goersicker	„	298,1	„	„	—
9	Haus Mumm	„	304,3	l.	„	—
10	Büderich	„	309,3	„	„	—
11	Wesel	O.	312 ³ / ₈	r.	2 Z.	—
12	Ginderich	P.	316,6	l.	Z.	—
13	Lippmann	„	318,7	r.	„	—
14	An der Beek	„	321 ¹ / ₂	l.	P.	—
15	Obermörnter	„	331 ³ / ₄	„	„	—
16	Rees	O.	335 ¹ / ₈	r.	„	—
17	Rotes Häuschen	P.	338 ¹ / ₂	l.	„	—
18	Wisselward	„	340,9	„	„	—
19	Grieth	„	342,9	„	„	—
20	Emmericher Eyland	„	348,65	„	„	—
21	Emmerich	Str. V.	349,6	r.	Z.	—
22	„	O.	350,1	„	„	—
23	„	„	350,36	„	„	—
24	Salmorth	P.	355,25	l.	„	—

Ord.-Nr.	Ort	Eigen- tümer	Km. (Strom- station)	Ufer- seite	Art des Brunnens	Preis für 1 cbm S 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 = 15 „					
	Hafenkanal 34 „					
	Kaiserhafen 16 „					
	Südhafen 7 „				Ventil- brunnen	
	Nordhafen 6 „				20 mm	
	Hafenmund 2 „					
	Vinckekanal 2 „					
	Werfthafen 1 „					
	Bunkerhafen 1 „					
	Eisenbahnhafen 2 „					
	Ruhrmündung 2 „					
2	Duisburg	H. V.				
	Außenhafen 5 Stück				Ventil- brunnen	
	Innenhafen 12 „				20 mm	
	Parallelhafen 8 „					
3	Hochfeld: Südhaf. 6 „	H. V.			Ventilbr. 20 mm	70
	Zusammen 150 Stück, davon 11 gesperrt.					
6. Niederland.						
1	Nymegen	O.	25,9	l.	6 V. Br. Str. V. Schl. G.	Gulden 0,09
2	Zalt-Bommel	„	76,7	l.	Hydr.	0,15
3	Gorinchem	„	96,6	r.	Z.	0,17
4	Arnhem	„	25,9	„	4 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	Kruiningen	„	—	„	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.	„
		„	—	—	7 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 Orten 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:

1921		1920				Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
1. In Frankreich.						1921: 2 Patente Straßburg—Lauterburg 1 Patent Lauterburg—Mannheim 6 Patente Straßburg—Meer 1920: 6 Patente Straßburg—Lauterburg 1 Patent Straßburg—Mannheim 3 Patente Straßburg—Meer
—	4	5	—	8	2	
—	4	5	—	8	2	
2. In Baden.						Straßburg—Meer Straßburg—Ruhrort Straßburg—Cöln Straßburg—Frankenthal Straßburg—Karlsruhe unter 50 t Tragfähigkeit Karlsruhe—Meer Karlsruhe—Ruhrort Mannheim—Meer Mannheim—Ruhrort Mainz—Ruhrort Erweitert wurden: Straßburg—Mannheim Straßburg—Maxau Straßburg—Karlsruhe Karlsruhe—Mannheim Mainz—Ruhrort Ruhrort—Meer
4	17	1				
2	2	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	5	—				
—	8	—				
—	8	—				
—	6	—				
—	1	—				
—	5	—				
—	1	—				
—	7	—				
—	3	—				
—	1	—				
—	4	—				
			7	84		
6	71	1	7	84		
3. In Bayern.						Straßburg—Meer Straßburg—Ruhrort Lauterburg—Ruhrort Karlsruhe—Meer Karlsruhe—Ruhrort Maxau—Worms Maxau—Bingen Speyer—Worms Mannheim—Meer Mannheim—Ruhrort Erweitert wurden: Straßburg—Meer Straßburg—Karlsruhe
1	6	—				
—	1	—				
—	—	1				
—	2	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	1	—				
—	6	—				
—	2	—				
—	1	—				
—	1	—				
			4	18	1	
1	23	1	4	18	1	

1921			1920			Bemerkungen.
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
4. In Hessen.						Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden Straßburg—Meer Mannheim—Meer Mannheim—Duisburg-Ruhrort Straßburg—Meer Karlsruhe—Meer Mannheim—Meer Mannheim—Bingen Straßburg—Meer Karlsruhe—Meer Speyer—Meer Straßburg—Walsum Straßburg—Alsum Straßburg—Duisburg-Ruhrort Karlsruhe—Duisburg-Ruhrort Mannheim—Duisburg-Ruhrort Karlsruhe—Walsum Karlsruhe—Alsum Speyer—Cöln Straßburg—Meer u. d. Neckar von Lauffen—Mannheim Erweitert wurden außerdem: Straßburg—Meer Straßburg—Meer u. d. Neckar von Lauffen—Mannheim Mannheim—Meer
—	—	2	—	—	—	
—	—	2	—	—	—	
—	—	3	—	—	—	
4	—	—	—	—	—	
2	—	—	—	—	—	
3	—	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
—	30	—	—	—	—	
—	4	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	2	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	9	—	—	—	—	
—	4	—	—	—	—	
—	4	—	—	—	—	
—	2	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	6	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
11	69	7	9	43	6	
5. In Preußen.						Straßburg—Meer Straßburg—Meer u. Main von Frankfurt abwärts Straßburg—Meer u. Main von Höchst abwärts Straßburg—Meer u. auf den preußischen Nebenflüssen Straßburg—Meer u. auf den preußischen Strecken des Mains u. der Mosel Straßburg—Meer u. auf dem preußischen Main Straßburg—Meer u. auf der preußischen Mosel Straßburg—Meer, auf der Mosel u. d. Main bis Frankfurt Straßburg—Meer, auf der Mosel von Remich u. auf dem Main bis Frankfurt Straßburg—Ruhrort Straßburg—Ruhrort u. auf d. Main unterhalb Frankfurt Straßburg—Walsum u. Main unterhalb Frankfurt Straßburg—Emmerich Straßburg—Rotterdam Straßburg—Rotterdam u. Main unterhalb Frankfurt Karlsruhe—Rotterdam Mannheim—Meer Mannheim—Meer, auf der preußischen Mosel u. Main unterhalb Frankfurt Mannheim—Meer u. Main unterhalb Frankfurt Mannheim—Meer u. auf der preußischen Mosel Mannheim—Duisburg-Ruhrort Mannheim—Alsum Mannheim—Walsum Mannheim—Emmerich Mannheim—Emmerich u. Main bis Frankfurt zu übertragen
16	84	12	—	—	—	
6	35	3	—	—	—	
—	—	1	—	—	—	
—	1	1	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
3	4	—	—	—	—	
—	10	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
3	2	1	—	—	—	
1	—	1	—	—	—	
—	2	2	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
6	8	1	—	—	—	
1	1	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
6	18	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	
1	1	—	—	—	—	
—	2	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
—	3	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	
45	181	22	—	—	—	

1921			1920			Bemerkungen. Angabe der Strecken, für welche die Patente erteilt wurden
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
45	181	22				Übertrag
3	90	1				Mannheim—Rotterdam
—	2	—				Mannheim—Rotterdam u. Main unterhalb Frankfurt
1	1	—				Mainz—Duisburg
—	1	—				Mainz—Walsum
—	1	—				Mainz—Emmerich u. Main unterhalb Frankfurt
—	1	—				Coblenz—Meer
—	1	—				Coblenz—Duisburg-Ruhrort
—	1	—				Coblenz—Walsum
—	1	—				Coblenz—Emmerich
—	1	—				Wesseling—Rotterdam
—	5	—				Cöln—Duisburg-Ruhrort
—	2	—				Cöln—Walsum
—	4	—				Cöln—Emmerich
—	2	—				Cöln—Rotterdam
1	—	—				Erweitert wurden:
—	1	—				Straßburg—Meer
			65	182	32	Alsum—Rotterdam
50	295	23	65	182	32	
6. In Niederland.						
—	3	—				Duisburg—Meer
—	8	—				Ruhrort—Meer
1	—	—				Hochfeld—Meer
—	1	—				Neuß—Meer
—	2	—				Düsseldorf—Meer
3	43	—				Cöln—Meer
—	14	—				Coblenz—Meer
2	2	—				St. Goar—Meer
14	162	1				Mannheim—Meer
1	1	—				Mainz—Meer
—	2	—				Karlsruhe—Meer
—	2	—				Lauterburg—Meer
2	56	—				Straßburg—Meer
—	1	—				Erweitert wurden:
—	5	—				Neuß—Mannheim
2	11	—				Cöln—Mannheim
						Straßburg—Mannheim
						Durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des
						Art. 18 der revidierten Rheinschiffahrtsakte wurden
						69 belgische Schiffe auf dem Rhein zugelassen,
						und zwar:
—	4	—				Ruhrort—Meer
—	29	—				Cöln—Meer
—	3	—				Coblenz—Meer
—	1	—				Mainz—Meer
1	25	—				Mannheim—Meer
1	4	1				Straßburg—Meer
—	4	—				Erweitert wurden:
—	1	—				Cöln—Mannheim
—	1	—				Coblenz—Mannheim
—	1	—				Straßburg—Mannheim
			55	454	9	
27	385	2	55	454	9	

1921			1920			Rheinuferstaaten
Zur Führung von						
Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	Dampf- schiffen	Segel- schiffen	Dampf- und Segelschiffen	
Wiederholung.						
—	4	5	—	8	2	Frankreich.
6	71	1	7	84	—	Baden.
1	23	1	4	18	1	Bayern.
11	69	7	9	43	6	Hessen.
50	295	23	65	182	32	Preußen.
27	385	2	55	454	9	Niederland.
95	847	39	140	789	50	
981			979			

In Niederland wurden 69 belgische Schiffer (gegen 89 in 1920) durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Artikels 18 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zur Führung von Schiffen auf dem Rhein zugelassen.

B. Schiffseichungen.¹⁾

Die Anzahl und Größe der im Jahr 1921 zur Eichung gebrachten Schiffe, verglichen mit dem Vorjahr, war folgende:

Eichamt	Anzahl		Tragfähigkeit in Tonnen	
	1921	1920	1921	1920
Straßburg	—	—	—	—
Speyer	—	—	—	—
Mannheim	21	14	19 229	10 566
Mainz	1	7	743	4 451
Coblenz	1	1	56	165
Cöln	3	6	1 462	2 055
Duisburg	31	23	28 613	18 748
Duisburg-Ruhrort	88	74	63 306	45 048
Rotterdam	9	7	730	1 060
Amsterdam	2	—	840	—
Dordrecht	20	36	6 212	14 050
Zusammen	176	168	121 191	96 143

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe ist demnach von 639 t auf 689 t gestiegen.

¹⁾ Das Schiffsamt des Kantons Basel-Stadt besorgte im Berichtsjahr die Vermessung und Eichung von 4 Schleppkähnen mit zusammen 3360 t Tragfähigkeit.

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	2	387	—	—	2	387	
Speyer	—	—	—	—	—	—	
Mannheim	9	434	50	54 125	59	54 559	
Mainz	2	115	1	742	3	857	
Frankfurt a. M.	3	1 345	—	—	3	1 345	
Biebrich	—	—	—	—	—	—	
Niederlahnstein	—	—	—	—	—	—	
Coblenz	1	87	—	—	1	87	
Cöln	1	914	2	547	3	1 461	
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	
Duisburg	34	24 475	19	17 281	53	41 756	
Duisburg-Ruhrort	392	215 390	37	26 268	429	241 658	
Dordrecht	28	15 435	26	22 443	54	37 878	
Rotterdam	93	46 994	62	64 787	155	111 781	
Amsterdam	16	4 759	—	—	16	4 759	
Zusammen	581	310 335	197	186 193	778	496 528	
1920	263	214 972	140	149 468	302	363 904	
Mithin 1921	{ mehr	318	95 363	57	36 725	476	132 624
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

2. Dampfschiffe.

Bei der Untersuchungsstelle zu	Erste Untersuchung		Nachuntersuchung		Zusammen		
	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	Anzahl	Pferdestärken	
Straßburg	—	—	—	—	—	—	
Speyer	—	—	—	—	—	—	
Mannheim	1	30	4	835	5	865	
Mainz	—	—	1	220	1	220	
Frankfurt a. M.	—	—	1	120	1	120	
Biebrich	—	—	—	—	—	—	
Niederlahnstein	—	—	—	—	—	—	
Coblenz	1	30	—	—	1	30	
Cöln	6	5 180	8	1 975	14	7 155	
Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	
Duisburg	4	1 795	—	—	4	1 795	
Duisburg-Ruhrort	30	9 653	6	4 075	36	13 728	
Dordrecht	30	10 470	1	150	31	10 620	
Rotterdam	20 ¹⁾	5 267	14	7 340	34	12 607	
Amsterdam	1 ²⁾	65	—	—	1	65	
Zusammen	93	32 490	35	14 715	128	47 205	
1920	76	16 849	21	4 633	97	21 482	
Mithin 1921	{ mehr	17	15 641	14	10 082	31	25 723
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Einschl. 7 Motorschiffe mit 465 Pferdestärken. ²⁾ Motorschiff.

b) Floß-Untersuchungen.

Untersucht wurden:

Bei der Untersuchungsstelle zu	Anzahl der Flöße		Gewicht in Tonnen nach § 33 Ziffer 4 der Pol.-Ord. von 1913	
	1921	1920	1921	1920
Mannheim: a) vom Oberrhein gekommene und unmittelbar durchgegangene Flöße	—	—	—	—
b) sonstige auf dem Rhein und Neckar angekommene, im Floßhafen umgebaute Flöße	36	25	26 829	24 309
c) vom Neckar nach dem Rhein zu Tal durchgegangene Flöße	—	—	—	—
Mainz	157	116	163 277	165 766
Schierstein	66	34	80 007	50 375
Rüdesheim	8	1	7 584	948
Oberwesel	—	—	—	—
Wesel	—	—	—	—
Zusammen	267	176	277 697	241 398

Gegen das Vorjahr wurden sonach 91 Flöße mehr untersucht mit 36 299 Tonnen Gewicht mehr.

D. Tätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen zuständigen Behörden im Kalenderjahr 1921.

1. Rheinschiffahrtsgerichte¹⁾.

Namen des Rheinschiffahrts- Gerichts	Zivilsachen								Strafsachen							
	Es waren anhängig		Es ergingen Endurteile	Es wurden erledigt durch		Es wurden Berufungen eingelegt bei		Es waren anhängig		Es wurden erledigt in erster Instanz			Zahl der		Es wurden Berufungen eingelegt bei	
	überjährige	neue		Vergleich	Verzicht	dem Obergericht	der Zentral- Kommission ²⁾	überjährige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- strafen	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.																
Straßburg	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lauterburg	2 ^{a)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hünningen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schiltigheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Husingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bühl	1 ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kehl	5 ⁵⁾	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lörrach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karlsruhe	3 ⁶⁾	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippsburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rastatt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim	42	11	9	7	10	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kandel	1	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	—
Ludwigshafen	5	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenthal	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—
Speyer	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Germersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mainz	16	14	—	1	11	—	—	—	45 ⁷⁾	—	29	6	—	—	—	—
zu übertragen	79	29	11	12	21	9	—	2	46	1	29	6	—	2	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 ^{*)}	überjäh- rige	neue	durch Urteil	durch Strafbefehle	auf andere Weise	be- straften	frei- gespro- chenen	dem Ober- gericht	der Zentral- Kommission ^{*)}
			Personen													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Übertrag	79	29	11	12	21	9	—	2	46	1	29	6	—	2	1	—
Wiesbaden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eltville	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Rüdesheim	43	22	5	—	2	3	—	5	2	3	1	—	3	1	—	—
St. Goarshausen	19	16	8	—	—	4	—	1	3	2	—	2	—	2	—	—
St. Goar	15	5	5	2	—	5	—	—	3	2	—	1	1	1	—	—
Boppard	2	17	2	—	—	1	—	—	6	3	—	1	1	2	1	—
Niederlahnstein	1	2	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	1	—	—	—
Coblenz	4	4	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	1	—	—
Neuwied	1	4	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Andernach	1	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—
Sinzig	5	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz a. Rh.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Königswinter	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bonn	8	—	—	—	—	—	—	—	3	1	1	1	2	—	—	—
Cöln	8	5	4	1	1	2	—	—	6	1	1	3	—	—	1	—
Cöln-Mülheim a. Rh.	—	3	—	1	—	—	—	—	5	—	3	—	3	—	—	—
Neuß	4	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—
Düsseldorf	5	10	3	—	—	2	—	—	18	—	11	—	13	—	—	—
Crefeld	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uerdingen	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—
Duisburg	31	37	15	5	—	6	1	—	7	4	—	3	4	—	—	—
Duisburg-Ruhrort	14	79	31	12	—	7	—	3	8	4	6	1	10	1	—	—
Rheinberg	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wesel	5	8	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xanten	3	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Emmerich	4	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—
1921 zusammen	257	250	89	36	24	41	1	11	121	24	55	18	40	12	3	—
gegen 1920	307	197	102	42	15	43	3	5	22	7	6	8	12	3	—	—
Mithin 1921 { mehr	—	53	—	—	9	—	—	6	99	17	49	10	28	9	3	—
{ weniger	50	—	13	6	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Berufungsgerichte (Obergerichte).																
Landg. Frankenthal	3	—	1	—	1 ^{*)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mannheim	3	9	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Mainz	1	1	1 ^{*)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberlandesger. Cöln	50	51	22	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1921 zusammen	57	61	28	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
gegen 1920	54	61	44	—	14	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—
Mithin 1921 { mehr	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	—	—	16	—	5	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—

¹⁾ Siehe auch Verzeichnis der Rheinschiffahrtsgerichte S. 68. ²⁾ Die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission ist auch aus Abschnitt XII zu ersehen. ³⁾ Sind seit 1918 anhängig. ⁴⁾ Noch im Lauf. ⁵⁾ 4 Sachen bleiben anhängig. ⁶⁾ 2 Sachen bleiben anhängig. ⁷⁾ 10 Strafsachen sind noch unerledigt. ⁸⁾ Erledigt, weil das Verfahren mehr als 1 Jahr ruhte. ⁹⁾ 1 Sache blieb unerledigt.

Namen des Rheinschiffahrts- Gerichts 1	Zivilsachen						Strafsachen									
	Es waren anhängig		Es ergingen Endurteile	Es wurden erledigt durch		Es wurden Berufungen eingelegt bei	Es waren anhängig		Es wurden erledigt in erster Instanz			Zahl der		Es wurden Berufungen eingelegt bei		
	überjährige 2	neue 3		Vergleich 5	Verzicht 6		überjährige 9	neue 10	durch Urteil 11	durch Strafverfuhr 12 ¹⁾	auf andere Weise 13	be- strafen Personen 14	frei- gespro- chenen 15	dem Ober- gericht 16	der Zentral- Kommission ²⁾ 17	
B. In Niederland.																
I. Gerichte I. Instanz.																
a) Kantongerichte:																
Arnhem	—	—	—	—	—	—	9	9	—	9	—	—	—	—	—	—
Wageningen	—	—	—	—	—	—	5	5	—	5	—	—	—	—	—	—
Wijk bij Duurstede	—	—	—	—	—	—	9	9	—	9	—	—	—	—	—	—
Elst	—	—	—	—	—	—	4	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Utrecht	—	—	—	—	—	—	2	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Vinnen	—	—	—	—	—	—	3	3	—	3	—	—	1	1	—	—
Schoonhoven	—	—	—	—	—	—	5	5	—	5	—	—	—	—	—	—
Nijmegen	—	—	—	—	—	—	13	13	—	13	—	—	—	—	—	—
Druten	—	—	—	—	—	—	19	19	—	19	—	—	—	—	—	—
Tiel	—	—	—	—	—	—	4	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Zalt-Bommel	—	—	—	—	—	—	25	25	—	25	—	—	1	—	—	—
Geldermalsen	—	—	—	—	—	—	14	14	—	14	—	—	—	—	—	—
b) Tribunale:																
Arnhem	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Utrecht	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiel	5	2	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1921 zusammen	8	2	4	4	—	—	112	112	—	110	2	1	—	—	—	—
gegen 1920	13	1	4	2	—	—	61	61	—	60	1	1	—	—	—	—
Mithin 1921	mehr		—	2	—	—	51	51	—	50	1	—	—	—	—	—
	weniger		5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Berufungsgerichte³⁾																
(Obergerichte).																
a) Tribunale																
b) Gerichtshöfe																
1921 zusammen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
gegen 1920	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Mithin 1921	mehr		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	weniger		—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—

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

²⁾ Die Spalte 12 findet in Niederland keine Anwendung.

³⁾ Die Spalten 7, 8, 12, 16 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 bestraften Personen
	überjährige	neue		
Bezirksamt Kehl	—	—	—	—
„ Karlsruhe	—	156	156	260
„ Lahr	—	3	3	3
Wasserbauamt zu Bingerbrück	2	48	35	35
„ 1 zu Coblenz	34	195	162	132
„ „ Cöln	—	18	164	182
„ 1 „ Düsseldorf	108	196	169	166
„ „ Wesel	—	13	11	11
1921 zusammen	144	629	700	789
gegen 1920	16	330	169	184
Mithin 1921	{ mehr	299	531	605
	{ 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	—	—	—	—
Baden:					
1	Kehl	41	41	90	—
2	Karlsruhe	51	47	82	—
3	Rheinau	183	181	516	—
4	Mannheim	481	443	979	—
Bei der Fahrt im offenen Strom und an verschiedenen Landstellen:					
5	Rheinbaubezirk Offenburg	—	—	—	—
6	„ Karlsruhe	4	4	9	—
7	„ Mannheim	28	24	68	—

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	141	95	173	—
4	Frankenthaler Kanal	—	—	—	—
Außerdem fanden im freien Strom folgende Revisionen statt:					
5	Flußbaubezirk Maximiliansau	10	10	25	—
6	„ Sondernheim	—	—	—	—
7	„ Germersheim	7	6	19	—
8	„ Speyer	9	9	21	—
9	„ Ludwigshafen	—	—	—	—
10	„ Frankenthal	—	—	—	—
Hessen:					
1	Mainz—Bingen während der Fahrt auf offenem Strom	31	31	69	10 Mann fehlten 1 Mann ohne Dienstbuch
2	Im Bezirk des Wasserbauamts Worms während der Fahrt	7	7	23	2
Preußen:					
1	Biebrich	20	20	40	—
2	Eltville	18	17	38	—
3	Oestrich	26	24	51	—
4	Geisenheim (Schiffsliegeplatz)	212	168	368	—
5	Rüdesheim	163	130	290	—
6	Offener Strom pp. zwischen Biebrich und Rüdesheim	121	102	710	—
7	Coblenz	20	16	36	—
8	Cöln	74	74	127	2
9	Neuß	54	29	49	—
10	Düsseldorf	80	80	217	—
11	Uerdingen	17	12	5	—
12	Duisburg	818	446	1035	3
13	Duisburg-Ruhrort	1365	950	758	—
14	Duisburg-Hochfeld	69	27	58	1
15	Wesel	16	12	15	—
16	Emmerich	46	13	93	1

Hinsichtlich der Zeit der Revisionen wird das Folgende mitgeteilt:

1. In Frankreich —

2. In Baden sind die Hafen- und Schiffahrtspolizeibeamten angewiesen, mehrmals im Jahr (mindestens zwei- bis dreimal) auf den in den Hafenanstalten und an den Anlandestellen liegenden und in Fahrt begriffenen Schiffen — auf den letzteren namentlich im Anschluß an die Untersuchung des Betriebs der Schiffsdampfkessel — das Vorzeigen der Dienstbücher der Schiffsmannschaften zum Zweck der Kontrolle unvermutet zu verlangen.

3. In Bayern nehmen die Dammeister, die Hafenmeister, der Landeplatzaufseher und der Schleusenwärter in Ludwigshafen die Revisionen in den Häfen und auf dem freien Strom gelegentlich ihrer Dienstgänge und Dienstfahrten vor.

4. In Hessen fanden 38 Revisionen, alle während der Fahrt, statt. Zur Führung von Dienstbüchern waren verpflichtet 92 Schiffsleute, ohne Dienstbuch betroffen wurden 2.

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.

	1886	1887	1888
1. In Frankreich
2. In Baden
3. In Bayern
4. In Hessen
5. In Preußen
6. In Sachsen
7. In Thüringen
8. In Westfalen
9. In Ostfalen
10. In Pommern
11. In Mecklenburg
12. In Schlesien
13. In Ostpreußen
14. In Westpreußen
15. In Danzig
16. In Königsberg

F. Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Zusammenstellung

über die im Lauf des Jahres 1921 auf dem Rhein während der Fahrt erfolgten Untersuchungen des Betriebs der Schiffsdampfkessel.

Aufsichtsbezirk	Aufsichtsbeamte	Ergebnis der Untersuchungen					Bemerkungen, insbesondere nähere Angaben zu e. (Art der Zuwiderhandlung, Bestrafung usw.)
		a. untersuchte Betriebe	b. ordnungsmäßig betriebene Betriebe	c. bemängelte Betriebe	d. kleinere, als bald behobene Unregelmäßigkeiten	e. Strafanzuweisungen wurden erhoben	
Frankreich: Wasserbaubezirk Straßburg-Rhein	3 Dammeister	—	—	—	—	—	
Baden: Rheinbauamt Offenburg	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauamt Karlsruhe	1 Dienstvorstand, 2 Dammeister	—	—	—	—	—	
Rheinbauamt Mannheim ¹⁾	1 Dienstvorstand, 1 Bauoberinspektor, 1 Oberdammeister	—	—	—	—	—	¹⁾ Die französische Besatzungsbehörde hat die Schiffsfahrtpolizei ausgeübt und die Untersuchungen vorgenommen.
Bayern: Speyer	1 Ober-Bauamtmann, 1 Kesselrevisor, 1 Dammeister	—	—	—	—	—	
Hessen: Wasserbauamt Worms	1 Reg.-Baurat 3 Oberbausekretäre	12	10	2 ¹⁾	—	—	¹⁾ In 1 Fall war der Regulierungshahn der Speisepumpe nicht gangbar. In 1 Fall stimmte das Deckmanometer mit dem Manometer im Kesselraum nicht überein. Außerdem war das Wasserstandsglas nicht in Ordnung.
Wasserbauamt Mainz	1 Wasserbauamtsvorstand, 1 Stellvertreter, 4 Oberbausekretäre	17	15	2 ²⁾	—	—	²⁾ Die Beanstandungen konnten nicht sofort, sondern erst im Laufe des Prüfungstages oder später erledigt werden.
Preußen: Wasserbauamt Bingerbrück km 0 bis 48,5	1 Baurat, 1 Strommeister	213	208	5	5	—	
Wasserbauamt I Coblenz km 48,5 bis 112	1 Baurat, 2 Strommeister	221	200	21	21	—	
Wasserbauamt Cöln km 112 bis 195	1 Baurat, 2 Strommeister	316	316	—	—	—	
Wasserbauamt I Düsseldorf km 195 bis 281	1 Baurat, 2 Strommeister	478	477	1	—	1 ¹⁾	¹⁾ 1 Schiffsführer wurde mit 30 .M bestraft, weil auf dem Boot das Deckmanometer fehlte.
Wasserbauamt Wesel km 281 bis 363,44	1 Baurat, 2 Strommeister	585	585	—	—	—	
Niederland: Rotterdam (3. Bezirk) Arnheim (5. Bezirk für die Dampf- kesselrevision)	1 Ingenieur, 3 Assistenten	—	—	—	—	—	
1921 zusammen		1842	1811	31	26	1	
gegen 1920		2005	1946	55	52	6	
Mithin 1921		—	—	—	—	—	
{ mehr		163	135	24	26	5	
{ weniger		—	—	—	—	—	

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 1921 ergangen:

In Frankreich.

Änderungen wurden im Jahr 1921 nicht vorgenommen.

In Baden.

1. Bekanntmachung des Rheinbauamtes Karlsruhe gemeinsam mit dem Straßen- und Flußbauamt Speyer vom 6. März 1922, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend.
2. Bekanntmachung des Rheinbauamtes Karlsruhe gemeinsam mit dem Straßen- und Flußbauamt Speyer vom 25./30. Mai 1922, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend.
3. Bekanntmachung des Rheinbauamtes Mannheim und des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 13. und 14. Juni 1921, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke bei Speyer betreffend.
4. Bekanntmachung der Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe vom 16. Juli 1921, das Vorfahrtsrecht der Schiffe der alliierten Flotte betreffend.
5. Bekanntmachung des Rheinbauamtes Karlsruhe vom 5. Oktober 1921, Baggerungen zwischen km 180,500 und 181,000 badische Uferteilung betreffend.
6. Gesetz über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Bad. Staatsministerium vom 8. Oktober 1921).
7. Bekanntmachung der Rheinbauämter Mannheim und Karlsruhe und des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 26./28. Oktober 1921, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau-Maximiliansau und Altlußheim-Speyer betreffend.
8. Bekanntmachung des Bad. Arbeitsministeriums vom 2. Dezember 1921, die Abänderung des § 5 Ziffer 11 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung betreffend.

In Bayern.

1. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 3. Februar 1921, die Baggerung zur Verbesserung der Schiffahrtsrinnen bei der Schiffbrücke Germersheim betreffend.
2. Bekanntmachung der Rheinbauinspektion Mannheim und des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 18. Februar 1921, die Baggerung zur Verbesserung der Schiffahrtsrinne im Rheine zwischen km 36,6 und 37,0 bayr. Einteilung betreffend.
3. Verordnung des Staatsministeriums des Innern vom 1. März 1921, die Gebühren für die Eichung der Rheinschiffe betreffend (GVBl. 1921, S. 62).
4. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Rheinbauinspektion Karlsruhe vom 6. März sowie vom 25. und 30. Mai 1921, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau betreffend.

5. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Rheinbauinspektion Mannheim vom 8. und 9. März sowie vom 13. und 19. Juni 1921, die Öffnungszeiten der Schiffbrücke Altlußheim-Speyer betreffend.
6. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 10. Mai sowie 24. August 1921, betreffend den Befehl der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission über das Vorfahrtsrecht der Fahrzeuge der alliierten Flottillen usw.
7. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 13. Juli 1921, betreffend den Befehl der Hohen Interalliierten Rheinlandskommission über den gem. Verordnung 53 unzulässigen Schiffahrtsstreik.
8. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer und der Rheinbauinspektionen Mannheim und Karlsruhe vom 26. und 28. Oktober, die Öffnungszeiten der Schiffbrücken Altlußheim-Speyer und Maxau-Maximiliansau betreffend.
9. Bekanntmachung der Staatsministerien des Äußern, der Justiz, des Innern und für Handel, Industrie und Gewerbe vom 1. Dezember 1921, die Ergänzung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung betreffend (GVBl. 1921, S. 583).

In Hessen.

1. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Bingen vom 2. Januar 1921, den Gebührentarif für die Hafentbahn in Bingen betreffend.
2. Bekanntmachung vom gleichen Tage, die Gebührenordnung für den Hafen zu Bingen betreffend.
3. Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 8. Februar 1921,
 1. das Verbot der Durchfahrt durch das Fahrwasser bei Nackenheim, km 319—321, mit zu tiefgehenden Fahrzeugen wegen zeitweiliger Verflachung,
 2. die größte zulässige Fahrtiefe für diese Strecke von nicht mehr als 1,60 m über den jeweiligen Stand des Mainzer Pegels betreffend.
4. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Gernsheim vom 18. März 1921, den Nachtrag zu der Polizei- und Gebührenordnung für den Hafen zu Gernsheim betreffend.
5. Bekanntmachung der Oberbürgermeisterei Worms vom 5. April 1921,
 1. die Erhöhung der Kranengebühren und der Stellgebühren im Hafen zu Worms,
 2. die Festsetzung der Wiegegebühren für den Hafen zu Worms (Wiegegebühren § 37),
 3. die Abänderung des § 47 der Betriebs- und Gebührenordnung der Hafendirektion betreffend.
6. Bekanntmachung der Oberbürgermeisterei Mainz vom 29. April 1921, die Änderung des Gebührentarifs für die Benutzung der Hafenanstalten, einschließlich Lagerhäuser und Hafentbahn der Stadt Mainz betreffend.
7. Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 18. Mai 1921, die Veranstaltung einer Regatta durch den Mainzer Ruderverein am 11. und 12. Juni 1921 betreffend.
8. Bekanntmachung des Kreisamts Mainz vom gleichen Tage und im gleichen Betreff.
9. Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 21. Mai 1921, die Veranstaltung einer Regatta des Mainzer Ruderklubs „Fortuna“ am 19. Juni 1921 betreffend.
10. Bekanntmachung des Kreisamts Mainz vom gleichen Tage und im gleichen Betreff.
11. Bekanntmachung der Oberbürgermeisterei Mainz vom 1. November 1921, den Gebührentarif für die Benutzung der Hafenanstalten einschließlich der Lagerhäuser und Hafentbahn der Stadt Mainz betreffend.

12. Bekanntmachung der Oberbürgermeisterei Offenbach am Main vom 4. November 1921, den 9. Nachtrag zu der Polizei- und Gebührenordnung für den Hafen zu Offenbach am Main vom 22. Juni 1907 betreffend.
13. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Oppenheim vom 10. November 1921, die Änderung der Gebührenordnung für den Hafen zu Oppenheim betreffend.
14. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 17. November 1921, die Rheinschiffahrtspolizeiordnung betreffend.
15. Bekanntmachung der Oberbürgermeisterei Mainz vom 23. Dezember 1921, den Gebührentarif für die Benutzung der Hafenanstalten einschließlich der Lagerhäuser und Hafensbahn der Stadt Mainz betreffend.

In Preußen.

1. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. Dezember 1920, betreffend Gebührentarif für die Rheinlotsen.
2. Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Januar 1921, betreffend Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zu dem Tarife für die Schiffabgaben auf dem Rhein-Weser-Kanal, dem Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm, und auf dem Kanal 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.
3. Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. Januar 1921, betreffend Abänderung des Tarifs für die Schiffabgaben und Flößereiabgaben auf der Wasserstraße zwischen Cleve und dem Rhein.
4. Bekanntmachung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 4. Februar 1921, betreffend Abänderung der Eichordnung für Schiffe.
5. Bekanntmachung des Reichswirtschaftsministers vom 9. Februar 1921, betreffend Teuerungszuschläge zu den Schiffsvermessungsgebühren.
6. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten von Düsseldorf vom 15. Februar 1921, betreffend Aufhebung der beiden Fahren im Vinckekanal zwischen der Oberdammstraße und dem Kopf der Vinckemole und an der früheren Krimbrücke im Ruhrorter Hafen.
7. Bekanntmachung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 17. Februar 1921, betreffend Abänderung der Tarife für die städtischen Werft- und Hafenanlagen zu Cöln und Deutz vom 18. Februar 1907 mit den Nachträgen vom 8. Dezember 1916, vom 4. Juli 1918 und vom 2. September 1919, sowie des Tarifs vom 20. August 1920.
8. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten von Düsseldorf vom 24. Februar 1921, betreffend Nachtrag zu der Polizeiverordnung für die Wasserstraße zwischen Cleve und dem Rhein bei Keeken, sowie auf dem Altrhein zwischen dieser Wasserstraße und dem Fährdamm bei Griethausen vom 14. September 1914.
9. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. Februar 1921, betreffend Abänderung der Wahrschauggebühren.
10. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 28. Februar 1921, betreffend Beleuchtung und Bewachung auf dem freien Strom liegender Schiffe bei Nacht.
11. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters von Düsseldorf vom 1. März 1921, betreffend Tarif für die Benutzung des städtischen Lagerhauses am Rheinhafen zu Düsseldorf.

12. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 24. März 1921, betreffend Abänderung des Tarifs für die Werftanlage der Stadt Bonn.
13. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 31. März 1921, betreffend Erhebung eines Zuschlags von 150 Prozent zu den bisher gültigen Tarifsätzen der Werftanlage der Stadt Andernach.
14. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 31. März 1921, betreffend Tarife für die staatlichen Werft- und Hafenanlagen zu Schierstein, Rüdesheim, Oberwesel, an der Loreley, zu St. Goar, Braubach, Oberlahnstein, Niederlahnstein, zu Coblenz (Rheinlache), Ehrenbreitstein, Coblenz-Lützel, Brohl, Oberwinter, Mülheim a. Rhein, Worringen, Orsoy, Wesel und Emmerich.
15. Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers vom 31. März 1921, betreffend Tarif für die städtischen Werftanlagen am Rhein und an der Mosel zu Coblenz.
16. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten von Coblenz vom 27. April 1921, betreffend Mosel-Schiffahrtspolizeiverordnung.
17. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. Mai 1921, betreffend Tarif für die Benutzung der chemischen Fabrik „Rhenania“ A.-G. Aachen, Abteilung Phonolithbrüche Brohl, gehörenden Auslegerkrane im Brohler Hafen.
18. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 9. Mai 1921, betreffend Vorfahrtsrecht der Fahrzeuge der alliierten Flottillen oder jedes für den Transport alliierter Truppen oder Heeresmaterialien requirierten Fahrzeugs.
19. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18. Mai 1921, betreffend Verlegung einer Rohrleitung am linken Ufer unterhalb Bonn, in Stromstation km 155,4/5.
20. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18. Mai 1921, betreffend Anliegestelle der Besatzungsbehörde am linken Rheinufer in der Gemeinde Homberg bei km 276,3⁺⁷⁵.
21. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 23. Mai 1921, betreffend Schiffahrt auf dem Rhein während der Feier der sogenannten Mülheimer Gottestracht am 26. Mai.
22. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 14. Juni 1921, betreffend Schiffahrt während der Pontonier- und Brückenschlagübungen französischer Pioniertruppen bei St. Goar.
23. Bekanntmachung des Ministers für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 23. Juni 1921, betreffend Tarif für die Werft- und Hafenanlagen der Stadt Emmerich.
24. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 25. Juni 1921, betreffend Schiffahrt im II. Fahrwasser neben dem Binger Loch während der Schüttung einer Steinvorlage am linken Ufer von Stromstation km 28,8 bis 29,5.
25. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 3. Juli 1921, betreffend Übersetzversuche mit Brückenfähren unter Leitung des Pionierdienstes der französischen Rheinarmee zwischen Budenheim und Niederwalluf in der Zeit vom 4. bis 15. Juli 1921.
26. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 11. Juli 1921, betreffend Kenntlichmachung des Hängegerüsts an der Rheinbrücke zwischen Bonn und Beuel während der Ausführung von Ausbesserungsarbeiten.
27. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 13. Juli 1921, betreffend Schiffahrtstreik.

28. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 21. Juli 1921, betreffend Tarif für die Werft- und Hafenanlagen der Stadt Düsseldorf.
29. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. August 1921, betreffend Kenntlichmachung des Hängegerüstes an der Eisenbahnbrücke zu Hamm behufs Ausführung von Anstreicherarbeiten.
30. Bekanntmachung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 10. August 1921, betreffend belgische Spezialausweise für Schiffsvermessungen.
31. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 10. August 1921, betreffend Ergänzung der Bekanntmachung vom 9. Mai 1921 über das Vorfahrtsrecht der alliierten Schiffe.
32. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18. August 1921, betreffend Ausdehnung der in der Bekanntmachung vom 14. Juni bezeichneten Pontonier- und Brückenschlagübungen französischer Truppen bei St. Goar.
33. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 25. August 1921, betreffend Erhöhung der Wahrschaugebühren.
34. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. August 1921, betreffend Sperrung des Bingerlochfahrwassers zwecks Vornahme von Baggerarbeiten.
35. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. August 1921, betreffend Schifffahrt während der Übungen französischer Pioniertruppen bei St. Goar zwischen km 54 und 55 vom 31. August ab.
36. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 23. September 1921, betreffend Kenntlichmachung eines fahrbaren Hängegerüstes an der Südbrücke bei Köln zur Nachprüfung der Gasrohre.
37. Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zu Düsseldorf vom 13. Oktober 1921, betreffend Auflösung des Wasserbauamts II zu Düsseldorf.
38. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 13. Oktober 1921, betreffend Verbot des Überholens und Begegnens von Schiffen von Stromkilometer 103,8 bis 107,0 während des niedrigen Wasserstandes.
39. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 13. Oktober 1921, betreffend Schifffahrt während des ungewöhnlich niedrigen Wasserstandes.
40. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. Oktober 1921, betreffend Beschränkung der Flößerei während der herrschenden Niedrigwasserperiode.
41. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 31. Oktober 1921, betreffend Erhöhung der Wahrschaugebühren.
42. Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers vom 24. November 1921, betreffend Tarif für die Erhebung der Schifffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Main von Aschaffenburg bis zur Mündung.
43. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 28. November 1921, betreffend Vervollständigung des § 5 Ziffer 11 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 1. Januar 1913.
44. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. November 1921, betreffend Bezeichnung eines Schiffswendeplatzes am linken Ufer gegenüber Emmerich von Stromstation km 350,8 bis km 351,1.
45. Bekanntmachung des Ministers für Handel und Gewerbe und des Finanzministers vom 29. November 1921, betreffend Tarif für die in den staatlichen und städtischen Häfen des Gemeindebezirks Duisburg zu entrichtenden Verkehrsabgaben.

46. Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers vom 17. Dezember 1921, betreffend Schlepplohntarif auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippekanal von Datteln bis Hamm.
47. Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers vom 17. Dezember 1921, betreffend Tarif für die Schiffsabgaben auf den westdeutschen Kanälen.

In Niederland.

1. Verordnung des Gemeinderats von Nijmegen vom 19. Januar 1921 (Inkraftsetzung 1. Januar 1921), betreffend Nachtrag zur Verordnung desselben vom 2. Juni 1920, betreffend Erhebung von Hafens- und Kaigebühren¹⁾.
2. Verordnung des Gemeinderats von Gorinchem vom 28. Oktober 1921, betreffend den Gebrauch des Landungsplatzes außerhalb „de Waterpoort“.
3. Verordnung des Gemeinderats von Wageningen vom 31. Mai 1921, betreffend die Erhebung von Hafens- und Kaigebühren (Inkraftsetzung 28. September 1921).
4. Verordnung des Gemeinderats von Culemborg vom 31. März 1921, betreffend die Erhebung von Hafengebühren (Inkraftsetzung 6. August 1921).
5. Verordnung des Gemeinderats von Schoonhoven vom 7. Februar 1921, betreffend die Erhebung von Fährgeldern für die Fähre zwischen Schoonhoven und Gelkenes (Inkraftsetzung 17. Juni 1921).

¹⁾ Diese Verordnung war im Jahresbericht 1920 nicht aufgegeben.

Verzeichnis

der in den Rheinuferstaaten zurzeit bestehenden Rheinschiffahrtsgerichte.

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

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

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

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

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

	1921	1920	
die Zufuhr	16 096 032 t	19 095 524 t,	mithin 1921 weniger 2 999 492 t
„ Abfuhr	14 486 303 t	15 766 664 t,	„ 1921 „ 1 280 361 t
Zusammen	30 582 335 t	34 862 188 t,	mithin 1921 weniger 4 279 853 t.

¹⁾ Über die Statistik des Verkehrs in den schweizerischen Rheinhäfen ist zu bemerken: Zu Berg kamen nach dem Rheinhafen St. Johann 732 t Weizen, zu Tal wurden abgeführt 334 t kondensierte Milch und 2,5 t Maschinen. Im ganzen also zu Berg 732 t und zu Tal 336,5 t.

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 Verkehrsabnahme in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 15,7 % gegen 31,6 % Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 8,1 % gegen 51,1 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 12,3 % gegen 83 % Zunahme im Vorjahr.

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

	1921	1920		
der Verkehr zu Berg	20 390 556 t	25 606 549 t,	mithin 1921 weniger	5 215 993 t
„ „ zu Tal	10 191 779 t	9 255 639 t,	„ 1921 mehr	936 140 t
Zusammen	30 582 335 t	34 862 188 t,	mithin 1921 weniger	4 279 853 t

mithin in der Richtung zu Berg 2 % Abnahme, in der Richtung zu Tal 10,1 % Zunahme, gegen 37,8 % und 45,8 % Zunahme im Vorjahr.

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

Dieser Verkehr betrug im Berichtsjahr nach Beilage IIa Ziffer II:

38. in Frankreich	13 865 t
39. „ Baden	3 032 t
40. „ Bayern	— t
41. „ Hessen	32 407 t
42. „ Preußen	332 442 t

Zusammen 1921 381 746 t
gegen 1920 423 841 t

Sonach gegen das Vorjahr 42 049 t oder 9,9 % Abnahme, gegenüber 0,96 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe 1 im Berichtsjahr 30 964 081 t
„ Vorjahr . . . 35 286 029 t

mithin in 1921 weniger 4 321 948 t,

also ergibt sich eine Abnahme von 12,2 %, gegen 39,1 % Zunahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde, Rindvieh, Schafe 17 Stück, Schweine, Geflügel usw. 1 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

	1921	1920		
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	9 912 406 t	7 316 846 t,	mithin 1921 mehr	2 595 620 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	6 296 517 t	5 944 337 t,	„ 1921 „	352 180 t
Zusammen	16 208 983 t	13 261 183 t,	mithin 1921 mehr	2 947 800 t.

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 22,2 %, gegen 613,96 % im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 35,5 %, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 5,9 % zugenommen, gegen 140,2 % und 87,1 % 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 auf-

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

es betrug nach Beilage IIa Summe 3

die Zufuhr vom deutschen Rhein	1921	1920	
her	14 206 t	25 299 t,	mithin 1921 weniger 11 093 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	10 990 t	33 398 t,	„ 1921 „ 22 408 t
Zusammen	25 196 t	58 697 t,	mithin 1921 weniger 33 501 t.

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 43,8 %, in der Abfuhr 67,1 %, im ganzen um 57,1 % abgenommen, gegen 12 843,7 % Zunahme im Vorjahr.

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

Zufuhr vom deutschen Rhein her	1921	1920	
9 926 672 t	7 342 145 t,	mithin 1921 mehr 2 584 527 t	
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	6 307 507 t	5 977 735 t,	„ 1921 „ 329 772 t
Zusammen	16 234 179 t	13 319 880 t,	mithin 1921 mehr 2 914 299 t.

Die Verkehrszunahme beträgt somit 21,9 %, gegen 618,8 % im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 35,2 %, die Zunahme in der Abfuhr 5,5 %, gegen 141,1 % und 88,1 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit	16 234 179 t ¹⁾
den Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen mit	30 964 081 t
so ergibt sich im Jahr 1921 als Gesamthafenverkehr	47 198 260 t
gegen 1920	48 605 909 t
Sonach 1921 weniger	1 407 649 t.

oder 2,89 % Abnahme, gegen 155,4 % Zunahme 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	9 876 742 t	6 337 504 t	16 214 246 t
Aufzeichnungen in Lobith	9 925 476 t	6 306 336 t	16 231 812 t
In Emmerich { mehr	—	31 168 t	—
{ weniger	48 734 t	—	17 566 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 28 230 Tonnen. (Siehe Beilage IIIc.)

Von dem Gesamthafenverkehr mit 47 198 260 t
fallen nach den Beilagen IIIa und IVa auf den Verkehr mit Nebenflüssen 472 191 t

Somit Hafenverkehr mit dem Rhein 46 726 069 t

Hierzu der in Beilage IIb zusammengestellte Durchgangsverkehr von und nach
den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Berichtsjahr . . . 6 739 914 t

Gibt zusammen 53 465 983 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein 26 732 992 t

oder gegen das Vorjahr mit 27 662 240 t weniger 929 248 t oder 3,4 % Abnahme gegen 45,6 %
Zunahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1921 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 _a	3 480 552 _a	37 102 268 _a	+ 13 595 138 _a	+ 5,4
1910	81 142 038 _a	3 870 067 _a	42 506 053	+ 5 403 784 _a	+ 14,3
1911	85 271 825 _a	3 864 776 _a	44 563 301	+ 2 062 248	+ 4,8
1912	95 754 205 _a	4 088 264	49 921 234 _a	+ 5 352 933 _a	+ 12,0
1913	104 861 597 _a	4 263 552	54 562 574 _a	+ 4 641 339 _a	+ 9,3
1914	76 988 185 _a	2 986 006	39 987 095 _a	- 14 575 478 _a	- 26,7
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015 _a	- 46,5
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660 _a	+ 1 178 580 _a	+ 5,5
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480 _a	- 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
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240	+ 8 657 972	+ 45,6
Summe 1909—1920	759 118 987	53 724 143	406 421 565	- 4 155 110	+ 11,8
Durchschnitt 1909—1920	63 259 916	4 477 012	33 868 464	+ 346 259	+ 1,0
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992	- 929 248	- 3,4
1921 gegen 1909/20	mehr weniger	— —	2 262 902 —	— —	— —
		16 533 847	—	7 135 472	582 989

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

Von 1882 bis zum Jahresschluß 1908 war in den Beilagen IIIa und IIIb (Zufuhr), IVa und IVb (Abfuhr) sowie IIIc und IVc (Durchfuhr) die Übersicht der einzelnen Verkehrsgegenstände, die in den jeweils am Eingang dieses Abschnitts aufgeführten deutschen Häfen sowie im Verkehr der dort genannten niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit dem deutschen Rhein verschifft wurden — geschieden nach den 62 auf den deutschen Wasserstraßen zur Anschreibung gelangenden Artikeln — zusammengestellt.

Vom 1. Januar 1909 bis Jahresschluß 1914 wurde der Verkehr in den wichtigeren Häfen, an den Durchgangsstellen der Nebenflüsse und Seitenkanäle des deutschen Rheins und an den beiden Grenzzollstellen, getrennt nach Zufuhr und Abfuhr, nach dem Güterverzeichnis angeschrieben, das durch Beschluß des Bundesrats vom 25. Juni 1908 für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen mit Wirkung vom 1. Januar 1909 eingeführt wurde. Durch Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 25. Januar 1915 wurde das Güterverzeichnis abgeändert. Das abgeänderte Güterverzeichnis ist mit Wirkung vom 1. Januar 1915 ab eingeführt worden. Für den Jahresbericht 1915 sind die Anschreibungen erstmals nach dem geänderten Güterverzeichnis erfolgt. Die Anordnung ist die gleiche geblieben wie bisher, nur wurden die Güterklassen um 8 verringert.

indem einige Unterabteilungen fortgefallen sind, so bei Klasse 16 (vorher 16a und 16b), bei Klasse 55 (vorher 55a und 55b), bei Klasse 58 (vorher 58a und 58b), bei 59c (vorher 59c und 59d). Außerdem ist bei Klasse 31 die Unterscheidung nach europäischen und außereuropäischen Hölzern fortgelassen worden und die Unterabteilung 31a Telegraphenstangen fortgefallen. Die Ergebnisse dieser Anschreibungen werden in den Beilagen IIIa, IIIb, IIIc, IVa, IVb und IVc mitgeteilt. An den minderwichtigen Ladeplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird aber nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis in Beilage IIa summarisch für jeden Uferstaat angegeben. Das Güterverzeichnis mit 76 Güterklassen (Beilage VIII) ist das für die Statistik des deutschen Eisenbahnverkehrs maßgebende; doch sind für den Wasserstraßenverkehr die Güterklassen noch vielfach in Unterklassen getrennt, so daß die Anschreibung der Güter nach 130 (vorher 138) Artikeln getrennt erfolgt. Da es nicht angängig war, die umfangreicheren Bezeichnungen einzelner Klassen des Güterverzeichnisses in den genannten Beilagen vollständig abzudrucken, sind in den betreffenden Spalten teilweise nur charakteristische Stichworte angegeben.

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

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

Ausgeschlossen von der Anschreibung bleiben:

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

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

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

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

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

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

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

B. Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen.

I. Wichtigere Häfen.

1. Hafen zu Straßburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	270 730	—	270 730	96	73 171½	73 267½	343 997½
1920	1 160 854	—	1 160 854	—	289 113½	289 113½	1 449 967½
Mithin 1921	890 124	—	890 124	96	—	—	—
weniger				—	215 942	215 846	1 105 970

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 76,7 %, in der Abfuhr um 74,7 %, im ganzen um 76,3 % abgenommen.

Wichtigere Zunahme oder Abnahme wurde gegenüber 1920 bei folgenden Gütersorten festgestellt:

I. Zufuhr:

A. Zunahme bei Hafer + 4973 t.

B. Abnahme bei Braunkohlenbriketts — 294 361 t, Weizen — 47 453 t, Roggen — 55 537 t, Mais — 23 129 t, Holzteig — 8837 t, Steinkohlen — 379 809 t, Steinkohlenbriketts — 10 892 t, Steinkohlenskoks — 10 754 t, Teer — 6718 t, Weine — 8027 t, Zucker — 21 012 t.

II. Abfuhr:

A. Zunahme bei Steinkohlen + 38 552 t.

B. Abnahme bei Kali zu Düngezwecken — 225 629 t, Soda — 22 729 t.

2. Hafen zu Kehl.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	47 986	1530	49 516	5671	68 571	74 242	123 758
1920	282 628	9381	292 009	8908	45 063	53 971	345 980
Mithin 1921	234 642	7851	242 493	—	23 508	20 271	—
weniger				—	—	3237	—	222 222

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 83,04 % ab-, in der Abfuhr um 37,56 % zu-, im ganzen um 64,24 % abgenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	47 986	1420	49 406	5671	68 461	74 132	123 538
1920	279 827	9381	289 208	6190	45 063	51 253	340 461
Mithin 1921	231 841	7961	239 802	—	23 898	22 879	—
weniger				—	—	519	—	216 923

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 82,92 % ab-, in der Abfuhr um 44,64 % zu-, im ganzen um 63,71 % abgenommen.

Nachdem sich der Verkehr im Hafen Kehl im Jahr 1920 wieder etwas gehoben hatte, ist im Jahr 1921 wiederum ein erheblicher Verkehrsrückgang eingetreten. Die Ursachen hierfür sind sehr mannigfaltig. Die immer noch herrschenden unsicheren politischen Weltverhältnisse verbunden mit den Währungsverhältnissen machten die Einfuhr größerer Gütermengen aus dem Ausland unmöglich. Die für die Schweiz bestimmten Güter wurden vielfach schon an den Seeumschlagsplätzen oder doch in Mannheim auf die Bahn gebracht, weil die Eisenbahnfrachten erheblich niedriger waren als die Schiffsfrachten. Vielfach wurde sogar die Wasserfracht in ausländischer Währung erhoben. Dazu kam noch, daß während des ganzen Jahres 1921 der Wasserstand des Rheins für die Schifffahrt außerordentlich ungünstig war und Fahrten nach dem Oberrhein oft längere Zeit überhaupt nicht ausgeführt werden konnten.

Die Minderzufuhr entfällt hauptsächlich auf folgende zu Berg angekommenen Güter: Braunkohlen 1297 t, Braunkohlenbriketts 28 751 t, Chemikalien 1917 t, Düngemittel 2105 t, Kreide 2848 t, Schwefelkies 2041 t, Roggen 8968 t, Weizen 21 975 t, Hafer 1267 t, Mais 3043 t, Reis 7170 t, Steinkohlen 133 928 t, Steinkohlenbriketts 19 383 t, Pech 5930 t.

Für die Mehrabfuhr zu Tal kommen in Betracht: Zement 1627 t, Steinkohlen (Saarkohlen) 56 443 t, Holz 6746 t.

3. Hafen zu Lauterburg.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	45 717½	—	45 717½	—	22 127½	22 127½	67 845
1920	201 021½	—	201 021½	3173	2 660	5 833	206 854½
Mithin 1921	mehr weniger	— —	— —	— 3173	19 467½ —	16 294½ —	— 139 009½

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 77,3 % ab-, in der Abfuhr um 279,4 % zu-, im ganzen um 67,2 % abgenommen.

Zunahme oder Abnahme wurden gegenüber 1920 bei folgenden Gütersorten festgestellt:

I. Zufuhr:

A. Zunahme: nichts.

B. Abnahme bei Braunkohlenbriketts — 3 798 t, Steinkohlen — 133 358 t, Steinkohlenkoks — 17 847 t.

II. Abfuhr:

A. Zunahme bei Steinkohlen + 18 954 t.

B. Abnahme bei Eisenerz — 2660 t.

4. Hafen zu Karlsruhe.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	213 782	9544	223 326	11	93 290	93 301	316 627
1920	793 781	252	794 033	—	126 032	126 032	920 065
Mithin 1921	mehr weniger	— 9292	— —	11 —	— 82 742	— 32 731	— 603 438

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 71,87 %, in der Abfuhr um 25,97 %, im ganzen um 65,59 % abgenommen.

Dieser starke Verkehrsrückgang ist im wesentlichen auf die außergewöhnlichen, ungünstigen Wasserstandsverhältnisse der deutschen Ströme im Berichtsjahr, auf das weiter andauernde und im Berichtsjahr zum Teil noch verschärfte Mißverhältnis zwischen den Beförderungskosten auf dem Wasserweg und jenen auf dem Bahnweg und schließlich auf die wirtschaftlichen Folgen des Weltkrieges und seine Auswirkungen, insbesondere die Entwertung der Kaufkraft der deutschen Währung zurückzuführen.

Die geringfügige Zunahme der Zufuhr zu Tal erklärt sich aus einer vermehrten Zufuhr von Kies und Sand für Bauzwecke. Die Steigerung der Abfuhr zu Berg ist ohne grundsätzliche Bedeutung.

5. Hafen zu Speyer.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	9 343	39 689	49 032	—	2826	2826	51 858
1920	21 431	24 817	46 248	—	7277	7277	53 525
Mithin 1921							
{ mehr	—	14 872	2 784	—	—	—	—
{ weniger	12 088	—	—	—	4451	4451	1 667

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,02 % zu-, in der Abfuhr um 61,66 % ab-, im ganzen um 3,11 % abgenommen.

Die Zunahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Steinen von der Schleifung der Festung Germersheim, die Abnahme der Abfuhr betraf Eisenbahnschwellen und Zuckerrüben.

6. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	4 315 513	55 841	4 371 354	17 027	615 342	632 369	5 003 723
1920	5 907 301	158 176	6 065 477	71 523	477 243	548 766	6 614 243
Mithin 1921							
{ mehr	—	—	—	—	138 099	83 603	—
{ weniger	1 591 788	102 335	1 694 123	54 496	—	—	1 610 520

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27,93 % ab-, in der Abfuhr um 15,23 % zu-, im ganzen um 24,35 % abgenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	4 282 491	34 790	4 317 281	2 959	594 083	597 042	4 914 323
1920	5 860 990	49 177	5 910 167	16 174	373 573	389 747	6 299 914
Mithin 1921							
{ mehr	—	—	—	—	220 510	207 295	—
{ weniger	1 578 499	14 387	1 592 886	13 215	—	—	1 385 591

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,95 % ab-, in der Abfuhr um 53,19 % zu-, im ganzen um 21,99 % abgenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1921 und 1920:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1921	1920	1921			1920 zu- sammen	1921			1920 zu- sammen
			zu Berg	zu Tal	zusammen		zu Berg	zu Tal	zusammen	
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen . .	3 032 500	4 123 643	2 355 908	54 371	2 410 279	3 609 423	17 027	605 194	622 221	514 220
Rheinauhafen . . .	1 971 223	2 490 600	1 959 605	1 470	1 961 075	2 456 054	—	10 148	10 148	34 546
Zusammen	5 003 723	6 614 243	4 315 513	55 841	4 371 354	6 065 477	17 027	615 342	632 369	548 766

a) Rheinau:

J a h r	Zufuhr			Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	t		zu Berg	zu Tal		
t	t	t	t	t	t	t	t	
1921	1 959 605	1470	1 961 075	—	10 148	10 148	1 971 223	
1920	2 455 802	252	2 456 054	8389	26 157	34 546	2 490 600	
Mithin 1921	mehr	—	1218	—	—	—	—	
	weniger	496 197	—	494 979	8389	16 009	24 398	
							519 377	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,15 %, in der Abfuhr um 70,62 %, im ganzen um 20,85 % abgenommen.

Der Gesamtgüterverkehr ist im Berichtsjahr 1921, trotzdem 276 Schiffe mehr gegenüber dem Jahr 1920 einliefen, zurückgegangen. In der Zufuhr der Güter beträgt der Ausfall 494 979 t und in der Abfuhr 24 398 t.

Die Minderzufuhr entfällt hauptsächlich auf die nachbezeichneten zu Berg angekommenen Güter: Asche (Koksasche) 3167 t, Braunkohlen, rohe 351 386 t, künstliche Düngemittel 800 t, Schwefelkies 3965 t, Steinkohlenbriketts 6206 t, Steinkohlenkoks 105 777 t, Torf 20 193 t, Pech 17 023 t, Rohzucker 9071 t.

Der Minderzufuhr zu Berg steht eine Mehrzufuhr von folgenden Gütern gegenüber: Braunkohlenbriketts 131 390 t, sonstige Erden, Traß 2783 t, Weizen und Spelz 3458 t, Lein- und Ölsamen 5664 t, Erdöl und andere Mineralöle 427 t, Steinkohlen 233 843 t.

Die Zufuhr zu Tal war sehr gering und bestand nur in Kies, Ziegelsteinen und Steinkohlen (Saarkohlen).

In der Minderabfuhr zu Tal sind folgende Güter zu nennen: Kupfererze 3056 t, Tannenschnittholz 1979 t, Bauxit 6157 t, Kokosfett 1220 t, Steinkohlen 4117 t.

Der Minderabfuhr zu Tal steht eine Mehrabfuhr von folgenden Gütern gegenüber: tierischer Dünger 1000 t, Schwefelsäure 2103 t.

Die Abfuhr zu Berg hat keine Güter nachzuweisen.

Der Ausfall im Güterverkehr hat seinen Grund in dem steten niedrigen Wasserstand des Rheines während des ganzen Jahres. Nur an 42 Tagen erreichte der Wasserstand eine Höhe von über 3 Meter. Die Schiffe konnten deshalb nur auf ein Viertel bis ein Halb Last der Tragfähigkeit geladen werden.

Die wenigen Schiffe, die nach dem Oberrhein befrachtet wurden, mußten hier gelichtet werden.

b) Mannheim.

1. Düngemittel aller Art. Zufuhr 23 821 t (+ 19 816 t); Abfuhr 660 t (— 1833 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf den Wagenmangel bei der Eisenbahn zurückzuführen. Die verminderte Abfuhr ist dem starken Verbrauch im Inland zuzuschreiben.

2. Lumpen aller Art. Zufuhr 342 t (— 21 t); Abfuhr 3936 t (+ 3404 t).

Der Unterschied in der Zufuhr ist unwesentlich.

Die stärkere Abfuhr erklärt sich daraus, daß der Bedarf der einheimischen Industrie reichlich gedeckt war und die Ausfuhr in größerem Umfang erlaubt wurde.

3. Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 16 471 t (— 25 410 t); Abfuhr 30 t (— 161 t).

Die verminderte Zufuhr ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß der Verbrauch durch den ruhigeren Geschäftsgang kleiner war, aber auch darauf, daß wegen der hohen Schiffsfrachten der Bahnversand vielfach vorgezogen wurde.

Die Minderabfuhr ist geringfügig.

4. Andere unedle Metalle, roh oder aus Bruch. Zufuhr 1023 t (— 3161 t); Abfuhr 1656 t (+ 1063 t).

Bei der Zufuhr wie bei Ziffer 3.

Die Zunahme der Abfuhr ist auf Besserung der Absatzmöglichkeit zurückzuführen.

5. Vorbereitetes Eisen aller Art. Zufuhr 7046 t (— 16 670 t); Abfuhr 4946 t (+ 675 t).

Die verminderte Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß es im Jahr 1921 in Süddeutschland beinahe unmöglich war, Eisen vom Rheinland zu erhalten und daher die Ware mit der Bahn von der Saar und aus Lothringen bezogen werden mußte.

Der Mehrabgang beruht auf der Weiterversendung des aus dem Saargebiet und Lothringen bezogenen Eisens nach dem Niederrhein.

6. Zement, Traß, Kalk. Zufuhr 15 355 t (— 433 t); Abfuhr 70 054 t (+ 44 895 t).

Die geringere Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Firma Dyckerhoff & Söhne in Amöneburg ihr Lager in Mannheim weniger reichlich versorgen konnte, wie im Jahr 1920.

Die Zunahme der Abfuhr ist eine Folge der eingetretenen Ausfuhrerleichterungen nach Holland und Übersee.

7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 44 022 t (+ 20 161 t); Abfuhr 132 t (— 210 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf die rege Bautätigkeit hier zurückzuführen.

Die Abfuhr ist unwesentlich.

8. Weizen und Spelz. Zufuhr 445 100 t (+ 217 020 t); Abfuhr 5651 t (+ 808 t).

Die größere Zufuhr ist auf die nunmehr eingetretene freie Wirtschaft einerseits und auf die von seiten der Reichsgetreidestelle vermehrten Ankäufe, die zu einem großen Teil über Mannheim befördert wurden, andererseits zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr hängt mit den aus dem Vorjahr verbliebenen Beständen zusammen.

9. Roggen. Zufuhr 21 498 t (— 71 677 t); Abfuhr 270 t (— 165 t).

Die Abnahme der Zufuhr ist zum Teil auf die außerordentlich gute inländische Roggenernte, zum Teil auch auf schlechten Wasserstand, die verminderte Abfuhr auf den größeren Bedarf und Verbrauch im Inlande zurückzuführen.

10. Hafer. Zufuhr 29 425 t (+ 21 561 t); Abfuhr 595 t (— 1535 t).

Für die Zufuhr wie bei Ziffer 8.

Für die Abfuhr wie bei Ziffer 9.

11. Gerste. Zufuhr 48 699 t (+ 42 550 t); Abfuhr 783 t (+ 783 t).

Für Zu- und Abfuhr wie bei Ziffer 8.

12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 122 779 t (+ 64 609 t); Abfuhr 10 429 t (+ 7610 t).

Für Zu- und Abfuhr wie bei Ziffer 8.

13. Ölsaart. Zufuhr 34 364 t (+ 4618 t); Abfuhr 2299 t (— 4091 t).

Die stärkere Zufuhr ist auf die Freigabe der Einfuhr der Ölfrüchte und der Rückgang in der Abfuhr auf den niedrigen Wasserstand des Neckars und Oberrheins zurückzuführen.

14. Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 9 t (— 78 t); Abfuhr 14 t (— 82 t).

Die Minderzufuhr rührt daher, daß infolge des niedrigen Kursstandes der Mark wenig Obst vom Ausland eingeführt wurde.

Der Rückgang in der Abfuhr ist der schlechten Obsternte zuzuschreiben.

15. Häute, Felle, Pelzwerk. Zufuhr 1435 t (— 784 t); Abfuhr 739 t (+ 177 t).

Das Weniger in der Zufuhr ist teils auf den niedrigen Wasserstand, teils auf die zeitweise billigere Bahnfracht zurückzuführen.

Das Mehr in der Abfuhr rührt von dem größeren Versand nach dem Ausland her.

16. Harte Stämme (Bau- und Nutzholz und Schiffsholz). Zufuhr 137 t (— 62 t); Abfuhr 398 t (+ 94 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist auf den geringen Absatz im Inlande wegen der hohen Holzpreise und die Zunahme in der Abfuhr auf den wieder lebhafter werdenden Handel mit dem Ausland zurückzuführen.

17. Harte Schnittwaren. Zufuhr 8 t (— 93 t); Abfuhr 136 t (— 159 t).

Das Weniger in der Zufuhr hängt mit dem schlechten Kursstand der Mark im Ausland zusammen.

Das Weniger in der Abfuhr ist auf den niederen Wasserstand nach dem Oberrhein zurückzuführen.

18. Weiche Stämme. Zufuhr 19 605 t (— 8789 t); Abfuhr 31 096 t (+ 5906 t).

Für die Zufuhr wie bei Ziffer 17.

Die vermehrte Abfuhr rührt von der gesteigerten Ausfuhr nach Holland her.

19. Weiche Schnittwaren. Zufuhr 5581 t (+ 4106 t); Abfuhr 39 772 t (+ 20 085 t).

Die stärkere Zufuhr ist auf die rege Bautätigkeit zurückzuführen.

Die Abfuhr wie bei Ziffer 18.

20. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 360 t (— 376 t); Abfuhr 2084 t (— 163 t).

Die verminderte Zufuhr beruht zum Teil auf dem niedrigen Wasserstand und zum Teil auf dem schlechten Kursstand der Mark.

Das Weniger in der Abfuhr ist unbedeutend.

21. Wein. Zufuhr 2340 t (— 631 t); Abfuhr 126 t (— 404 t).

Das Weniger in Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß eine wesentliche Frachtersparnis beim Wassertransport gegenüber dem Bahnversand nicht bestanden hat und der Weinhandel den rascheren Landweg vorgezogen hat.

22. Mehl und Mühlenfabrikate. Zufuhr 348 t (— 2834 t); Abfuhr 1030 t (— 691 t).

Für Zu- und Abfuhr wie bei Ziffer 21.

23. Reis. Zufuhr 1053 t (— 2706 t); Abfuhr 37 t (— 159 t).

Für Zu- und Abfuhr wie bei Ziffer 21.

24. Salz. Zufuhr 19 283 t (— 86 019 t); Abfuhr 250 295 t (— 61 082 t).

Die Abnahme in Zu- und Abfuhr ist auf den niedrigen Wasserstand des Neckars und Rheins zurückzuführen.

25. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 374 t (— 618 t); Abfuhr 195 t (— 55 t).
Die verminderte Zu- und Abfuhr hat ihren Grund in der fortgesetzten Verschlechterung der Mark, die eine Einfuhr beinahe unmöglich machte und den Handel immer geringer gestaltete.
26. Rohtabak. Zufuhr 1646 t (— 5911 t); Abfuhr 55 t (+ 204 t).
Für die Zufuhr wie bei Ziffer 25.
Die gesteigerte Abfuhr ist auf die Räumung der Lagerbestände zurückzuführen.
27. Petroleum. Zufuhr 22 514 t (+ 470 t); Abfuhr 112 t (+ 50 t).
Das Mehr in der Zufuhr beruht auf der gesteigerten Nachfrage nach Benzin und die Zunahme in der Abfuhr auf dem gesteigerten Absatz nach der Schweiz.
28. Steinkohlen. Zufuhr 1 127 678 t (— 917 261 t), Abfuhr 130 666 t (+ 93 947 t).
Die verminderte Zufuhr ist auf den ungünstigen Wasserstand zurückzuführen.
Die gesteigerte Abfuhr rührt von dem regen Umschlag englischer und amerikanischer Kohlen nach der Schweiz her.
29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 5170 t (— 15 451 t); Abfuhr 1590 t (— 177 t).
Für die Zufuhr wie bei Ziffer 28.
Das Weniger in der Abfuhr ist unbedeutend.
30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 50 t (— 2219 t); Abfuhr 627 t (— 12 625 t).
Das Weniger in Zu- und Abfuhr ist auf die Stilllegung der Neckarschiffahrt infolge niedrigen Wasserstandes in den Sommermonaten 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	
1921	1 626 336	37 576	1 663 912	7 685	306 222	313 907	1 977 819
1920	1 897 658	55 860	1 953 518	17 071	185 187	202 258	2 155 776
Mithin 1921							
{ mehr	—	—	—	—	121 035	111 649	—
{ weniger	271 322	18 284	289 606	9 386	—	—	177 957

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,8 % ab-, in der Abfuhr um 55,2 % zu-, im ganzen um 8,3 % abgenommen.

Die Hauptursache für diese Abnahme ist in den außergewöhnlich schlechten Wasserstandsverhältnissen des Rheins im Berichtsjahr zu suchen.

Das Jahresmittel am Ludwigshafener Pegel betrug nur 2,08 m und ist somit das kleinste, welches seit langem beobachtet wurde. Der niederste Stand mit 1,31 m war am 29. März, der höchste mit nur 3,50 m am 7. November.

Die Monatsmittel in zeitlicher Folge sind: 2,14 m, 1,95 m, 1,43 m, 1,61 m, 2,31 m, 2,92 m, 2,59 m, 2,39 m, 2,24 m, 1,69 m, 2,21 m, 1,45 m.

Wir sehen also, daß die ganze Jahresreihe keine günstigen Wasserstände aufweist.

Ein anderer Moment, welches das Gesamtergebnis merklich herabdrückte, war zweifelsohne auch das große Oppauer Explosionsunglück am 21. September, durch welches der Umschlag an den Lösch- und Ladestellen der Badischen Anilin- und Sodafabrik, welcher einen erheblichen Teil des hiesigen Hafenverkehrs darstellt, auf einige Zeit gestört war.

Auch der dreiwöchige Streik der Maschinisten und Heizer auf den Rheinschiffen im Juli des Berichtsjahres hat die Verkehrsziffer ungünstig beeinflusst.

Im einzelnen wäre folgendes zu bemerken:

Die Verkehrsabnahme in der Zufuhr zu Berg und damit auch der Gesamtausfall ergibt sich in erster Linie aus der ganz bedeutenden Minderung bei Steinkohlen (— 297 611 t). Sodann sind hier noch erheblich die Ausfälle bei Braunkohlen (— 41 644 t), Zement (— 3579 t), Roheisen (— 24 503 t), Eisenblech (— 1184 t), Schwefelkies (— 20 699 t), Roggen (— 5869 t), Lein- und Ölsaaten (— 1372 t), Mineralöle (— 12 511 t), Steinkohlenteeröle (— 1780 t), Steinkohlenbriketts (— 9040 t), Steinkohlenkoks (— 10 617 t) und Tabak (— 1816 t).

Der Rückgang in der Zufuhr von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Rohbraunkohlen, Zement und Schwefelkies findet seine Erklärung hauptsächlich in den ungemein niedrigen Wasserständen. Bei Steinkohlen und Koks macht sich daneben besonders auch die Störung durch die erwähnte Oppauer Katastrophe bemerkbar. In Rohbraunkohlen hatte übrigens die Nachfrage nach diesem Brennstoff in Süddeutschland überhaupt erheblich nachgelassen. Bei Zement hat auch die andauernde Produktionseinschränkung infolge Kohlenmangels die Verkehrsziffer gedrückt.

Der Ausfall bei Roheisen wird mit der Bevorzugung des direkten Bahnversandes ab Niederrhein wegen billigerer Frachtengestellung erklärt, daneben aber noch mit den vom letzten Drittel des April bis Ende September in Kraft gewesenen wirtschaftlichen Sanktionen (Rheinzolllinie) in Verbindung gebracht.

Eisenbleche und Ölsaaten sind 1920 in größeren Mengen für die Schweiz hier umgeschlagen worden und handelt es sich dabei um stets schwankende Posten.

Roggen dürfte wegen Zunahme der Weizenverarbeitung weniger eingeführt worden sein.

Die Minderung bei Mineralölen wird zu einem großen Teil damit erklärt, daß für den Bedarf der Besatzung im Berichtsjahr bedeutend weniger hier eingelagert wurde, im übrigen war aber die Versorgung der hiesigen Tanklager mit Vorratsware wegen der ungünstigen Schifffahrtsverhältnisse überhaupt eine erschwerte.

Die vorbezeichneten Minderungen in der Bergzufuhr konnten nur zu einem kleinen Teil ausgeglichen werden durch nennenswerte Mehrungen bei Braunkohlenbriketts (+ 3532 t), Rohphosphat (+ 1881 t), Kies und Sand (+ 29 819 t), andere Erden, Bauxite (+ 2415 t), Weizen (+ 84 053 t), Hafer (+ 7182 t), Gerste (+ 14 215 t), Mais (+ 8690 t), Weizenmehl (+ 1524 t) und Rohzucker (+ 10 536 t).

Die Steigerung der Bezüge an Rohphosphat und Bauxiten bringt die fortschreitende Entwicklung des Friedensgeschäftes bei der weiterverarbeitenden Industrie zum Ausdruck.

Dem ziffernmäßigen Plus in der Bergzufuhr von Kies steht ein erheblicher Ausfall in der Talankunft gegenüber wie auch im sogenannten Nahverkehr (Baggerungen im gemeinsamen Hafengebiet von Mannheim und Ludwigshafen).

Die ansehnliche Mehrung bei Weizen ist wohl zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß sich infolge der gemilderten Getreidezwangswirtschaft und des geringen Ausfalls der Inlandernte für die Reichsgetreidestelle die Notwendigkeit ergab, größere Mengen an Auslandsgetreide einzuführen, um die Brotversorgung sicherzustellen. Ferner wurden hier beträchtliche Mengen an Transitware für die Schweiz und Elsaß gelöscht, welche bei besserem Wasser durchgeflutet wären.

Auch bei Hafer und zum Teil bei Mais besteht das Mehr in Schweizer Transitgut. Bei Mais kommen dazu noch Bezüge an Regierungsware für das Inland, welche zu verbilligten Preisen an Landwirte als Prämie für die Ablieferung von Brotfrucht abgelassen wurde.

Gerste wurde nach Freigabe der Einfuhr in größeren Mengen für die Herstellung von Nahrungsmitteln und Malz herangebracht.

Die Zufuhr von ausländischem Weizenmehl erklärt sich aus dem Mangel an dieser Ware.

Bei Rohzucker standen infolge des Mehranbaues von Zuckerrüben und des besseren Ertrages der Rübenenernte für das Geschäftsjahr 1920/21 größere Mengen als in der Vorzeit zur Verfügung.

In der Zufuhr zu Tal bemerken wir als erhebliche Schwankungen eine Mehrung bei Ziegelsteinen (+ 3176 t), sowie Minderungen bei Kies (— 13 823 t), Kalk (— 1222 t) und Steinsalz (— 4742 t).

In der Steigerung bei Ziegelsteinen kommt ein Mehrverbrauch für öffentliche und Siedlungsbauten zum Ausdruck.

Die Ausfälle bei Kalk und Steinsalz betreffen Zufuhren auf dem Neckar für die hiesige chemische Großindustrie und hat bei diesen Artikeln erhöhter Bahnbezug stattgefunden.

Die in der Abfuhr zu Tal auftretende Mehrung entfällt in der Hauptsache auf Steinkohlen (+ 83 919 t), ferner auf Chemikalien (+ 8145 t), andere künstliche Düngemittel (+ 10 169 t), Roheisen (+ 7339 t), Stahlknüppel (+ 2195 t), Eisenbahnschienen (+ 7754 t), Eisenröhren (+ 2725 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 9181 t), hölzerne Schwellen (+ 3968 t), Soda (+ 11 734 t) und Pflastersteine (+ 11 574 t).

Der bedeutende Umschlag von Saarkohlen war eine Folge des englischen Bergarbeiterstreiks im Sommer des Berichtsjahrs; bei Chemikalien macht sich ein weiteres Anziehen des Exportgeschäftes bemerkbar.

Der gesteigerte Versand an künstlichen Düngemitteln rührt von der vorübergehenden Freigabe der Ausfuhr von Stickstoffdünger im Frühjahr 1921 her.

Roheisen, Eisenbahnschienen und Eisenröhren kamen von der Saar und gingen an den Niederrhein bzw. nach Rußland und Holland.

Die Mehrung bei Schlacken entfällt auf Gasreinigungsmasse und eisenoxydhaltige Rückstände und ist für erstere auf erhöhten Export, für die letzteren auf größeren Anfall bei der hiesigen chemischen Industrie unter gleichzeitiger Besserung der Absatzmöglichkeit am Niederrhein zurückzuführen.

Die Steigerung bei Holzschwellen trifft Ware aus der Pfalz und vom Saargebiet und hängt mit der Bevorzugung des gebrochenen Verkehrs infolge Frachtenkalkulation zusammen.

Bei Soda begegnen wir neben erhöhten Verladungen der heimischen Industrie Transitsendungen von Lothringen.

In Pfälzer Pflastersteinen hat Holland wohl in Ausnützung der Valutaverhältnisse größere Einkäufe vorgenommen.

An nennenswerten Minderungen wären in der Talabfuhr zu verzeichnen die Ausfälle bei Zement (— 1977 t), Stabeisen (— 14 797 t), Klebsand (— 9843 t), kupferhaltigen Schwefelkiesabbränden (— 3531 t), weichem Schnittholz (— 3220 t), Schwefelsäure (— 3300 t) und Schwerspat (— 1595 t).

Der Rückgang bei Zement entfällt auf ungarische Ware, welche mehr den direkten Bahnweg nach Holland wählte, zum Teil auch über Hamburg ausgeführt wurde.

Auch Stabeisen von der Saar und Pfälzer Klebsand ist in erhöhtem Maße direkt mit der Bahn an den Niederrhein bzw. an die Seehäfen gerollt.

Bei Schwefelkiesabbränden hatten die sonstigen Abnehmer nicht genügend Lagerungsmöglichkeiten; bei weichem Schnittholz war 1920 noch der Rest eines ehemaligen Stapellagers von hier weggebracht worden.

Der geringere Schiffversand bei Schwefelsäure war durch erhöhten Selbstverbrauch der erzeugenden Industrie und durch die Belieferung von Stellen, für welche der Wasserweg nicht in Frage kommt, bedingt.

In der Abfuhr zu Berg haben wir ziffernmäßig größere Verschiebungen bei Roggen (— 3344 t) und Mais (— 3675 t) und erklären sich diese Ausfälle daraus, daß die Rheinwasserstraße für die Weiterverschiffung der zunächst hier auf Lager genommenen Waren stromaufwärts im Berichtsjahr nur in geringem Maße in Frage kommen konnte.

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

Derselbe beträgt insgesamt 10 112 t und wird nachstehend näher ausgewiesen: Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen 4797 t (Eisenbleche 9 t, sonstige Eisenwaren 2 t, andere unedle Metalle 2 t, Kies und Sand 302 t, Weizen 2820 t, Hafer 624 t, Gerste 482 t, Langholz, weich, 15 t, Schnittholz, weich, 21 t, Papier 1 t, Steinkohlen 516 t, Stückgüter 1 t, gebrauchte Umschließungen 1 t und sonstige Güter 1 t).

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen 5104 t (Ziegelsteine 5104 t).

Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim 211 t (Maschinenteile 5 t, Weizen 80 t, Kaffee 12 t, Obst 1 t, Papier 4 t, Tabak 23 t, Wein 72 t und sonstige Güter 14 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 t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	213 027	1 891	214 918	36 655	56 934	93 589	308 507
1920	330 153	7 873	338 026	16 829	3 287	20 116	358 142
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="margin-right: 5px;">mehr</div> <div style="margin-right: 5px;">weniger</div> </div>		—	19 826	53 647	73 473	—
	117 126	5 982	123 108	—	—	—	49 635

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,41 % ab-, in der Abfuhr um 365,2 % zu-, im ganzen um 13,8 % abgenommen.

Der Güterverkehr hat im Jahr 1921 infolge des lange andauernden Kleinwassers im ganzen beträchtlich abgenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Zement um 1218 t, bei Weizen und Spelz um 56059 t, bei Gerste um 4580 t und bei Mais um 1602 t.

Die Mehrzufuhr ist zurückzuführen bei Zement auf regere Bautätigkeit, bei Weizen, Spelz und Gerste auf große Auslandseinfuhren der Reichsgetreidestelle. Ebenso hat die Bezugsvereinigung der deutschen Landwirte größere Mengen Mais aus dem Ausland bezogen.

Weniger zugefahren wurden Borke, Lohe, Gerbstoffe 617 t, Braunkohlen, rohe, 30 188 t, Braunkohlenbriketts 9899 t, Chemikalien, Drogen 529 t, Soda, Kies, Sand 1633 t, Roggen 6047 t, Häute, Felle, Leder 1170 t, Öle, Fette, Tran 2534 t, Erdöle und andere Mineralöle 2201 t, Rüben, Futter- und Zuckerrüben 2131 t, Stärke, Traubenzucker 519 t, gebrannte Steine und Ziegel 709 t, Steinkohlen 78 332 t, Steinkohlenkoks 46693 t und Torf, Torfstreu 1186 t.

Die Abweichungen bei Borke, Lohe, Gerbstoffe, Chemikalien, Drogen, Häute, Felle, Leder, Öle, Fette, Tran, Stärke, Traubenzucker, gebrannten Steinen und Ziegeln sind auf stärkere Benutzung des Bahnweges zurückzuführen und bei den Brennmaterialien (Braunkohlen, Steinkohlen, Torf und Torfstreu) in den lang andauernden Kleinwasserperioden und Benutzung des Bahnweges infolge Einführung der Staffeltarife bei der Eisenbahn begründet. Das Weniger bei Roggen findet seine Begründung in dem Wenigerbezug der Reichsgetreidestelle. Die Abweichung bei Erd- und anderen Mineralölen ist darauf zurückzuführen, daß der Umschlag von Heizöl im Berichtsjahr ausgefallen ist. Infolge schlechten Ausfalles der Ernte (Trockenheit) wurden weniger Rüben, Futter- und Zucker-

rüben zugefahren. Bei Erde, Kies und Sand ist die Abweichung darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahr in der Gemarkung Worms weniger gebaggert wurde.

Bei der Abfuhr ergab sich im allgemeinen eine Zunahme des Verkehrs gegen das Vorjahr, und zwar bei Eisenbahnschienen um 882 t, bei eisernen Röhren und Säulen um 913 t, bei Erde, Kies und Sand um 30 825 t und bei Steinkohlen um 41 888 t.

Die Abweichung bei Eisenbahnschienen ist auf Transport vom Saargebiet über den Rhein nach Norwegen, bei eisernen Röhren und Säulen auf Auslandsverkäufe eines ortsansässigen Werkes, bei Erde, Kies und Sand auf größeren Umschlag nach dem Niederrhein und bei Steinkohlen auf Transport von Saarkohlen nach England infolge des Bergarbeiterstreiks daselbst zurückzuführen.

9. Hafen zu Gernsheim.

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		
1921	46 585	29 443	76 428	—	162	162	76 590
1920	119 614	15 392	135 006	461	247	708	135 714
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	72 629	14 051	58 578	461	85	546	59 124

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,3 %, in der Abfuhr um 77,1 %, im ganzen um 43,5 % abgenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Erde, Kies und Sand um 12 447 t. Dagegen abgenommen bei Braunkohlen, rohe, um 9064 t, bei Braunkohlenbriketts um 909 t, bei Chemikalien, Drogen um 533 t, bei Rüben, Zucker- und Futterrüben um 4753 t, bei Steinkohlen, rohe, um 46 206 t, bei Steinkohlenkoks um 10 095 t und bei Torf, Torfstreu, Torfkohlen um 244 t.

Das Mehr bei Erde, Kies und Sand ist eine Folge des Wiederbeginns der Bautätigkeit, während die Abnahme bei Braunkohlen, Braunkohlenbriketts, Torf, Torfstreu und Torfkohlen auf Löschungen in Frankfurt am Main infolge Verkaufs der in Gernsheim eine Zweigniederlassung habenden Firma Otto Stadler zu Coblenz an die Firma Clausen Neuerburg & Co. zu Frankfurt am Main und Verlegung des Verkehrs dorthin, bei Chemikalien auf Zufall und erhöhte Eisenbahnankunft, bei Rüben, Futter- und Zuckerrüben auf Trockenheit und Übergang des Transports auf die Bahn und bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks auf die Wirkungen des Friedensdiktats und dadurch bedingter Verminderung des Eigenbedarfs zurückzuführen ist.

In der Abfuhr ergab sich ein Weniger bei Chemikalien und Drogen um 92 t, was auf Zufall beruht.

10. Hafen zu Nierstein.

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		
1921	8449	2384	10 833	1	58 794	58 795	69 628
1920	1499	5412	6 911	101	83 341	83 442	90 353
Mithin 1921	{ mehr { weniger		3 922	—	—	—	—
	6950	—	—	100	24 547	24 647	20 725

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 56,7 % zu-, in der Abfuhr um 29,5 % ab-, im ganzen um 22,9 % abgenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Erde, Kies und Sand um 4404 t und bei sonstigen Gütern um 379 t. Das Mehr bei Kies und Sand ist darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahr mehr gebaggert wurde infolge erhöhter Bautätigkeit, bei sonstigen Gütern sind Zufälligkeiten der Grund der Abweichung. Weniger zugefahren wurden 70 t tierischer Dünger, 136 t Mais, 200 t Bau- und Nutzholz, 107 t gebrannte Steine und Ziegel und 325 t Bau-, Bruch- und Werksteine.

Im Berichtsjahr haben die Sironawerke keinen ausl. Mais bezogen, während sie im Vorjahr eine Schiffsladung erhielten, daher das Weniger bei Mais; bei Bau- und Nutzholz, gebrannten Steinen und Ziegel und Bau- usw. Steinen haben keine oder nur ganz geringe Zufuhren stattgefunden, da die Bautätigkeit in hiesiger Gegend sehr gering war. Das Weniger bei tierischem Dünger beruht auf Zufall.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Wein um 160 t, beruht auf Zufall.

Weniger abgefahren wurden 280 t Erde, Kies, Sand, 24 414 t gebrannte Kalksteine und 100 t Pflastersteine.

Im Jahr 1920 wurden infolge Ausführung kleinerer Bauten in der Nähe Niersteins 280 t Erde, Kies und Sand abgefahren, was im Berichtsjahr ausfiel.

Die Abweichung bei gebrannten Kalksteinen wird darauf zurückgeführt, daß die französische Besatzung die Abfahrt eines Schiffes mit Kalksteinen verwehrt hatte, während das Weniger bei Pflastersteinen auf Zufall beruht und belanglos ist.

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		
1921	23 683	—	23 683	1 162	14 139	15 301	38 984
1920	18 524	485	19 009	—	5 247	5 247	24 256
Mithin 1921	5 159	—	4 674	1 162	8 892	10 054	14 728
	weniger	485	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,5 %, in der Abfuhr um 191,6 %, im ganzen um 60,7 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Steinkohlen um 8192 t und bei Steinkohlenkoks um 338 t, dagegen vermindert bei Braunkohlen, rohe, um 897 t und bei Braunkohlenbriketts um 2474 t. Die Abweichungen sind darauf zurückzuführen, daß sich Braunkohlen und Braunkohlenbriketts schlecht für die hiesigen Zementwerke eignen, daher gesteigerter Bedarf an Steinkohlen und Steinkohlenkoks.

Abgefahren wurden mehr 8892 t Zement, und zwar infolge Übergangs des Transports von Bahn auf Schiff wegen schlechter Wagengestellung.

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		
1921	861 415	184	861 599	131	20 760	20 891	882 490
1920	1 086 792	444	1 087 236	488	49 698	50 186	1 137 422
Mithin 1921	—	—	—	—	—	—	—
	weniger	260	225 637	357	28 938	29 295	254 932

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,7 %, in der Abfuhr um 58,3 %, im ganzen um 22,4 % abgenommen.

Die Zufuhr hat eine Steigerung erfahren bei Braunkohlenbriketts um 61 301 t, bei Eisen und Stahl in Stäben um 479 t, bei Platten und Bleche aus Eisen um 1951 t, bei Weizen um 1835 t, bei Lein- und Ölsamen um 815 t, und bei sonstigen Gütern um 1743 t. Das Mehr bei Braunkohlenbriketts ist auf Maßnahmen der Reichskohlenstelle infolge des Friedensvertrages zurückzuführen; die Fabriken verwenden daher statt der teureren Steinkohle und der ungeeigneten Braunkohle Braunkohlenbriketts. Eisen und Stahl wurde früher von der Saar mit der Bahn bezogen, jetzt per Schiff von der Ruhr, daher das Mehr bei Eisen und Stahl in Stäben und bei Platten und Bleche aus Eisen. Das Mehr bei Weizen, Lein- und Ölsamen und sonstigen Gütern ist hauptsächlich auf die längere Mainsperre während des Eisganges zurückzuführen, wodurch im Gustavsburger Hafen größere Mengen von Schiff auf Bahn umgeschlagen wurden.

Weniger zugefahren wurden 63 899 t rohe Braunkohlen, 813 t unedle Metalle, 1447 t Roggen, 1872 t Hirse und Hülsenfrüchte, 2269 t hölzerne Eisenbahnschwellen, 1180 t Salz, 203 890 t Steinkohlen, 14 510 t Steinkohlenkoks, 1683 t Teer, Pech, Harz und 1528 t Verbrauchszucker.

Da die rohe Braunkohle für den Fabrikbrand unpraktisch war, wurden die Öfen umgebaut und Briketts gebrannt, daher das Weniger bei rohen Braunkohlen. Die Abweichung bei unedlen Metallen dürfte auf die Umleitung des amerikanischen Güterverkehrs über Hamburg und Bremen, bei Roggen und Hirse sowie Hülsenfrüchten auf die Einfuhrbeschränkungen und ungünstigen Valutaverhältnisse zurückzuführen sein. Die seither in Gustavsburg gelöschten Bahnschwellen werden nunmehr, seit Eröffnung des Aschaffener Hafens, dortselbst umgeschlagen.

Was die Abweichungen bei Salz und Teer, Pech und Harz anbelangt, so dürfte die Umleitung des Transports von Schiff auf die Bahn infolge der hohen Schiffsfrachten die Ursache der Minderungen sein. Ebenfalls wegen der hohen Schiffsfracht wurden die bayrischen Dienstkohlen von der Ruhr direkt per Waggon verladen; hierdurch und durch die Auswirkungen des Friedensdiktats sind die bedeutenden Abweichungen bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks verursacht. Das Weniger bei Verbrauchszucker beruht einestheils auf ungünstigen Valutaverhältnissen, andernteils auf direktem Versand mit der Bahn.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Zement um 749 t und bei Pflastersteinen um 8381 t. Das Mehr bei Zement ist auf die Mainsperre, bei Pflastersteinen auf erhöhte Abfuhr nach Holland (Zuidersee) zurückzuführen.

Weniger abgefahren wurden 1095 t Kalisalze, 3119 t hölzerne Eisenbahnschwellen, 2077 t Holzzeugmasse, 888 t Papier, Pappe, 12 815 t Bau-, Bruch- und Werksteine und 16 457 t Steinkohlen. Die Abweichungen bei Kalisalz, Holzzeugmasse und Papier bzw. Pappe sind auf verbotene Ausfuhr, bei Eisenbahnschwellen auf die Eröffnung des Aschaffener Hafens (s. oben) und bei Steinkohlen auf Übergang des Transports auf die Bahn infolge hoher Schiffsfracht und niedrigen Wasserstandes zurückzuführen. Ebenfalls infolge des Kleinwassers wurden die Steine hier auf Lager gesetzt, daher das Mehr bei Bau-, Bruch- und Werksteinen.

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		
1921	372 189	127 198	499 387	39 331	215 643	254 974	754 361
1920	404 279	204 027	608 306	34 423	203 175	237 598	845 904
Mithin 1921							
{ mehr	—	—	—	4 903	12 468	17 376	—
{ weniger	32 090	76 829	108 919	—	—	—	91 543

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,9 % ab-, in der Abfuhr um 7,3 % zu-, im ganzen um 10,8 % abgenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlenbriketts um 3713 t infolge vermehrter Zuteilung durch die Reichskohlenstelle als Ersatz für Steinkohlen; bei phosphorsaurem Kalk um 4072 t infolge vermehrter Zufuhr aus dem Ausland; bei Weizen um 16 010 t, infolge Mainsperre wurden größere für Frankfurt am Main bestimmte Mengen hier umgeschlagen; bei Gerste um 2701 t, bei Mais um 1943 t infolge vermehrter Zuteilung durch die Reichsgetreidestelle; bei gesägtem Bau- und Nutzholz um 1001 t, beruht auf Zufall.

Weniger zugefahren wurden Braunkohlen, rohe, 13 321 t, die letztjährigen Versuche mit Braunkohlen wurden anscheinend nicht mehr wiederholt; Roggen 4798 t, Hafer 4272 t infolge Wenigerbezug der Besatzung; Hirse, Hülsenfrüchte 3467 t infolge vermehrter Zufuhr aus dem Ausland; unbearb. Bau- und Nutzholz, hartes, 2020 t, weiches, 70 952 t, verminderte Zufuhr an Floßholz infolge Streik, direkte Verladung per Bahn; Öle, Fette, Tran und Talg 930 t infolge Verteuerung der Einkaufspreise; Steinkohlenteeröle, Naphthalin 1160 t infolge Wenigerbezug der Besatzung; Reis, Reiskleie, Reismehl 1839 t infolge Verteuerung der Futtermittelpreise; Steinkohlen 18 597 t, Steinkohlenkoks 9168 t infolge Wenigerzuteilung durch die Reichskohlenstelle und Übergang des Transports auf die Bahn; Rohtabak 1120 t, anscheinend Lieferungen vor Eintritt der Zollerhöhungen; Verbrauchszucker 2746 t, Übergang der Transporte auf die Bahn infolge des kleinen Wasserstandes und hoher Schiffsfracht.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Kupfererzen, Kupfersteinen um 3273 t infolge vermehrter Abfuhr der Amöneburger Werke nach den Hochöfen am Niederrhein; bei Weizen um 930 t, bei Hirse, Hülsenfrüchten um 856 t infolge Zufall; bei weichem Bau- und Nutzholz um 8754 t infolge größerer Bautätigkeit am Niederrhein; bei Steinkohlen um 7384 t infolge Verbrauch als Bootekohlen.

Weniger abgefahren wurden Schlacken zur Verhüttung 2559 t infolge verminderter Abfuhr der Amöneburger Werke nach den Hochöfen am Niederrhein; hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet 3225 t infolge Räumung der Restbestände im letzten Jahre; Wein 1932 t, Wirkungen des Ausfuhrverbotes.

14. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	24 371	11 801	36 172	56	3105	3161	39 333
1920	19 575	8 834	28 409	3400	1132	4532	32 941
Mithin 1921	4 796	2 967	7 763	—	1973	—	6 392
	—	—	—	3344	—	1371	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27,3 % zu-, in der Abfuhr um 30,3 % ab-, im ganzen um 19,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 3159 t), Chemikalien und Drogen (+ 216 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 16 664 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 31 t), Fische und Schaltiere (+ 45 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 53 t), Knochen (+ 258 t), Weizenmehl (+ 51 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 51 t), Papier und Pappe (+ 39 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1337 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 175 t), Steinkohlenkoks (+ 468 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 62 t), Wein (+ 62 t), Verbrauchszucker (+ 263 t), Farben (+ 171 t), sonstige Güter (+ 94 t); abgenommen haben dagegen: Zement (— 150 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 10 297 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 37 t), Steinkohlen (— 5130 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 49 t), Eisen- und Stahlwaren (— 16 t), Papier und Pappe (— 34 t), Steinkohlenteeröle (— 38 t), Röhren von Ton und Zement (— 348 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 649 t), Steinkohlen (— 920 t), Teer, Pech, Harz (— 30 t), Farben (— 198 t); zugenommen haben: Steine, Platten von Zement (+ 602 t), Dach-, Stein- und Teerpappe (+ 35 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 23 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 24 t), Wein (+ 239 t), Verbrauchszucker (+ 30 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 39 t).

Die Verkehrsverhältnisse haben sich im Berichtsjahr nur wenig geändert.

15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	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		
1921	528	33 355	33 883	189	32 147	32 336	66 219
1920	2954	40 192	43 146	499	26 862	27 361	70 507
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	5 285	4 975	—
	2426	6 837	9 263	310	—	—	4 288

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,5 % ab-, in der Abfuhr um 18,2 % zu-, im ganzen um 6,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Rohe Braunkohle (— 2204 t), Bau- und Nutzholz, hart, unbearbeitet (— 1367 t), weich (— 5572 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 502 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 102 t), Knochen (+ 280 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 5480 t); abgenommen haben: eiserne Röhren und Säulen (— 174 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 306 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 25 t).

16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	8258	—	8258	245	137 625	137 870	146 128
1920	4779	—	4779	—	107 012	107 012	111 791
Mithin 1921	{ mehr weniger		3479	245	30 613	30 858	34 337
	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,8 %, in der Abfuhr um 28,8 %, im ganzen um 30,7 % zugenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Lein- und Ölsamen um 3446 t, in der Abfuhr ebenfalls ein Mehr bei Chemikalien um 134 t, bei roh. Kalksteinen um 30 349 t und bei Ölen, Fetten usw. um 329 t.

Die Mehrzufuhr von Lein- und Ölsamen ist auf Mehrbezug aus dem Ausland, die Mehrabfuhr von rohen Kalksteinen auf Steigerung des Betriebs durch Mehreinstellung von Arbeitern in den dortigen Kalkwerken, von Chemikalien auf Zufall und von Ölen, Fetten usw. auf Mehrproduktion nfolge erhöhter Zufuhr der Rohstoffe zurückzuführen.

17. Hafen zu Bingen.

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		
1921	80 311	6 682	86 993	1010	40 126	41 136	128 129
1920	108 299	15 819	124 118	3238	64 974	68 212	192 330
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	27 988	9 137	37 125	2228	24 848	27 076	64 201

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,1 %, in der Abfuhr um 39,6 %, im ganzen um 33,3 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Manganerz, Braunstein um 19 990 t, bei Mais um 2621 t und weichem Bau- und Nutzholz um 1458 t. Das Mehr bei Manganerz und Braunstein ist auf die Eröffnung des Saargebietes, bei Bau- und Nutzholz auf vermehrte Bautätigkeit zurückzuführen. Bei Mais handelt es sich um Austauschmais der Reichsgetreidegesellschaft bzw. der Bezirksvereinigung.

Weniger zugefahren wurden rohe Braunkohlen 17 744 t, Braunkohlenbriketts 16 719 t, Erde, Kies und Sand 5872 t, Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte 647 t, hölzerne Eisenbahnschwellen 3639 t, Weizenmehl 684 t, Erdöl und andere mineral. Öle 748 t, Reis, Reismehl und Reiskleie 1259 t, Steinkohlen 11 446 t, Steinkohlenkoks 2299 t und Wein 1781 t. Die Abweichung bei Braunkohlen, Braunkohlenbriketts, Steinkohlen und Steinkohlenkoks ist in Maßnahmen der Verteilungsstelle Berlin infolge des Friedensvertrags (Ablieferungen an die Entente) begründet. Infolge Erhöhung der Eisenbahnfrachten wurde der Bedarf an Sand und Kies mehr aus Sand- und Kiesgruben am Land gedeckt, daher das Weniger bei Erde, Kies und Sand. Das Weniger bei Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten, Weizenmehl, Erdöl, Reis, Reismehl, Reiskleie und Wein ist auf Einfuhrbeschränkung und ungünstige Valutaverhältnisse zurückzuführen, während die Abweichung bei Eisenbahnschwellen auf Schwierigkeiten beim Bezug aus dem Ausland zurückzuführen sein dürfte.

Mehr abgefahren wurden 930 t Steine, Platten von Zement, 297 t Gerste, 300 t Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte und 4198 t Pflastersteine. Das Mehr bei Steinen, Platten von Zement und Pflastersteinen ist auf vermehrte Ausfuhr nach Holland, wieder möglich durch besseren Kurs, bei Gerste auf Aufhebung der Zwangswirtschaft und Freigabe für Brauzwecke und bei Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchten auf Einschränkung des Bahnverkehrs zurückzuführen.

Weniger abgefahren wurden 283 t Kalisalz zum Düngen, 297 t Eisen und Stahl in Stäben, 1985 t Bau- und Nutzholz, 29 113 t gebrannter Kalk, 378 t Öle, Fette, Tran und Talg und 1089 t Wein. Die Abweichungen bei Kalisalz, Eisen und Stahl in Stäben sowie bei Ölen, Fetten, Tran und Talg sind unbedeutend und zum größten Teil auf Bahnverfrachtungen infolge Kleinwasser zurückzuführen. Das Weniger bei Bau- und Nutzholz ist durch Aufgabe der Binger Holzlagerplätze, bei Kalksteinen und Weinen durch Übergang der Transporte auf die Bahn infolge Kleinwasser begründet.

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		
1921	60 016	78 576	138 592	3985	104 226	108 211	246 803
1920	73 107	73 241	146 348	103	173 661	173 764	320 112
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	3882	—	—	—
	13 091	—	7 756	—	69 485	65 553	73 309

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,3 %, in der Abfuhr um 37,7 %, im ganzen um 22,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter abgenommen: Rohe Braunkohlen (— 2250 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 95 036 t), Glas und Glaswaren (— 551 t), Steinkohlen (— 19 183 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 75 t), Schwefelkies (— 51 t), sonstige Güter (— 29 t); zugenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (+ 1290 t), Zement (+ 300 t), Weizen und Spelz (+ 180 t), Hafer (+ 100 t), Mais (+ 6835 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 77 t), Soda aller Art (+ 10 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 51 t), Wein (+ 47 t), gebrauchte Umschließungen (+ 351 t), Farben (+ 124 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 41 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 151 t), Chemikalien, Drogen (— 74 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 39 416 t), Ton, Lehm (— 450 t), gebrannter Kalk (— 32 670 t), sonstige Güter (— 806 t); zugenommen haben: Zement (+ 450 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2989 t), Papier und Pappe (+ 102 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 93 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 115 t), Pflastersteine aller Art (+ 1620 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 2609 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 42 t).

19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1921	111 485	16 084	127 569	1428	7010	8438	136 007
1920	176 747	24 650	201 397	1176	6870	8046	209 443
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	252	140	392	—
	65 262	8 566	73 828	—	—	—	73 436

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,7 % ab-, in der Abfuhr um 4,9 % zu-, im ganzen um 35,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Rohe Braunkohlen (— 3420 t), Zement (— 2534 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 8611 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 2823 t), Weizenmehl (— 721 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 436 t), Steinkohlen (— 55 131 t), Steinkohlenkoks (— 2187 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 416 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 8118 t), Wein (— 411 t), Verbrauchszucker (— 397 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 9656 t), Heu und Stroh (— 200 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 91 t), Ton, Lehm (— 107 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 290 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 156 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 101 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 4976 t), Chemikalien und Drogen (+ 352 t), Fische und Schalthiere (+ 343 t), Weizen und Spelz (+ 11 330 t), Roggen (+ 100 t), Mais (+ 4030 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 83 t), Papier und Pappe (+ 70 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 179 t), Teer, Pech, Harz (+ 65 t), sonstige Güter (+ 304 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 273 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1100 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 100 t), Mais (+ 492 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 289 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 93 t), Papier und Pappe (+ 365 t), Rübensirup, Melasse (+ 62 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 266 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1122 t), Wein (+ 320 t), sonstige Güter (+ 651 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 60 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 141 t); abgenommen dagegen haben Eisen und Stahl in Stäben (— 442 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 3561 t), Eisen- und Stahlwaren (— 224 t),

Ton, Lehm (— 110 t), Stückgüter (— 419 t), Farben (— 109 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 132 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 47 t).

Die Abnahme des Güterverkehrs ist auf den im ganzen Berichtsjahr herrschenden geringen Wasserstand und auf das Ausbleiben größerer Kohlentransporte zurückzuführen.

20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	3032	141 356	144 388	3286	37 837	41 123	185 511
1920	3253	118 441	121 694	3353	46 717	50 070	171 764
Mithin 1921	{ mehr weniger		22 915	—	—	—	13 747
	221	—	—	67	8 880	8 947	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,6 % zu-, in der Abfuhr um 17,9 % ab-, im ganzen um 8,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Gebrannter Kalk (+ 76 835 t), Ton, Lehm usw. (+ 514 t); abgenommen haben: sonstige Erden, Traß (— 764 t), Steinkohlen (— 221 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 7352 t), Pflastersteine aller Art (— 3091 t); zugenommen haben: Zement (+ 652 t), Erde, Kies, Sand Mergel (+ 844 t).

Bei vielen Gütern hat infolge der niedrigen Eisenbahntarife eine Abwanderung auf die Eisenbahn stattgefunden.

21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	3571	3641	7212	368	1010	1378	8590
1920	3807	4210	8017	160	1164	1324	9341
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	208	—	54	—
	236	569	805	—	154	—	751

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,0 % ab-, in der Abfuhr um 4,1 % zu-, im ganzen um 8,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 152 t), Kalisalze zum Düngen (+ 8 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 57 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 22 t), Eisen und Stahlwaren (+ 45 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 125 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 152 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 405 t), Papier und Pappe (+ 66 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 88 t), Wein (+ 156 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 191 t), sonstige Güter (+ 447 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 1330 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 275 t), Ton, Lehm usw. (— 200 t), Farberden, Graphit (— 300 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 387 t), Jute (— 45 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 89 t), Soda aller Art (— 119 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 196 t), Verbrauchszucker (— 88 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eiserne Röhren und Säulen (+ 14 t), Eisen und Stahlwaren (+ 76 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 85 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 60 t); abgenommen haben: Fische und Schalthiere (— 160 t), Wein (— 90 t).

22. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	4 494	882	5 376	1 517 374	19 563	1 536 937	1 542 313
1920	10 605	350	10 955	1 484 619	45 085	1 529 704	1 540 659
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	32 755	—	7 233	1 654
	6 111	—	5 579	—	25 522	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 50,9 % ab-, in der Abfuhr um 0,5 % zu-, im ganzen um 0,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 345 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 982 t); abgenommen haben: Eisen und Stahl in Stäben (— 75 t), Gerste (— 200 t), Grubenholz (— 150 t), Steinkohlen (— 5258 t), Steinkohlenkoks (— 1223 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 33 595 t); abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 26 162 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 200 t).

Die kaum nennenswerte Steigerung in der Abfuhr ist auf die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse, die fast während des ganzen Jahres geherrscht haben, zurückzuführen.

23. Hafen zu Cöln.

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		
1921	667 582	70 720	738 302	67 471	148 353	215 824	954 126
1920	534 598	59 220	593 818	459 133	185 895	644 968	1 238 786
Mithin 1921	{ mehr weniger		144 484	—	—	—	—
	132 984	11 500	—	391 662	37 482	429 144	284 660

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,3 % zu-, in der Abfuhr um 66,5 % ab-, im ganzen um 23,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 253 t), Blei in Blöcken Bleiwaren (+ 1259 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 195 t), Braunkohlenbriketts (+ 1146 t), Kalisalze zum Düngen (+ 650 t), phosphorsaurer Kalk (+ 11 037 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 1496 t), Manganerze, Braunstein (+ 245 t), Schwefelkies (+ 694 t), andere Erze (+ 83 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 612 t), Fische und Schattiere (+ 460 t), Weizen und Spelz (+ 58 740 t), Gerste (+ 4145 t), Mais (+ 16 848 t), Malz (+ 799 t), Lein- und Ölsamen (+ 917 t), andere Sämereien (+ 223 t), Bau- und Nutzholz (+ 5956 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (+ 155 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 518 t), Weintrauben (+ 144 t), Papier und Pappe (+ 3040 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1872 t), Rübensirup, Melasse (+ 497 t), Salz (+ 1069 t), Soda aller Art (+ 143 t), Steinkohlen (+ 144 203 t), Teer, Pech, Harz (+ 2832 t), Wolle (+ 898 t), Zink, Zinkbrocken (+ 102 t), Verbrauchszucker (+ 2323 t), Umschließungen, gebraucht (+ 186 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 193 t).

Abgenommen haben: Bier (— 358 t), Braunkohlen, rohe (— 1530 t), Zement (— 2636 t), Chemikalien und Drogen (— 1024 t), Roheisen aller Art (— 1222 t), Luppen von Schweißisen (— 5177 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 267 t), Eisenbahnschienen (— 205 t), Dampfkessel, Maschinen (— 482 t), eiserne Röhren und Säulen (— 124 t), Eisen- und Stahldraht (— 3278 t),

Eisen- und Stahlwaren (— 395 t), unedle Metalle usw. (— 1758 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 2839 t), sonstige Erden, Traß (— 596 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 536 t), Fleisch und Speck (— 1763 t), Garne und Twiste (— 201 t), Roggen (— 23 196 t), Hafer (— 634 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 12 137 t), Glas und Glaswaren (— 89 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 1175 t), Bau- und Nutzholz (— 226 t), Bau- und Nutzholz, hart (— 485 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (— 1192 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1784 t), Jute (— 1303 t), Kartoffeln (— 2395 t), Knochen (— 688 t), Weizenmehl (— 2044 t), andere Müllereierzeugnisse (— 3565 t), Obst und Beeren (— 1059 t), Küchengewächse, Gemüse (— 1508 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 5819 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 818 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 423 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 304 t), Bitter- und Glaubersalze (— 83 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 3631 t), Stärke, Traubenzucker (— 940 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 448 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 461 t), Steinkohlenkoks (— 1879 t), Tabak, roh (— 587 t), Wein (— 5845 t), Zucker, roh (— 1361 t), Stückgüter (— 650 t), Farben (— 343 t), Heu und Stroh (— 5996 t), sonstige Güter (— 17 708 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Blei- und Bleiwaren (+ 432 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 793 t), Zement (+ 776 t), Chemikalien und Drogen (+ 2209 t), Roheisen (+ 1256 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1291 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 1290 t), Eisenbahnschienen (+ 6356 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 336 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 174 t), Eisen- und Stahldraht (+ 3746 t), unedle Metalle (+ 1006 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 296 t), sonstige Erden, Traß (+ 388 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 113 t), Fleisch und Speck (+ 127 t), Weizen und Spelz (+ 2658 t), Gerste (+ 1065 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 723 t), Mais (+ 2116 t), Glas und Glaswaren (+ 491 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 114 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, hart (+ 122 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 1141 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 116 t), Hopfen (+ 359 t), Lumpen (+ 401 t), Weizenmehl (+ 237 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 291 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 451 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 374 t), Röhren von Ton und Zement (+ 154 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 156 t), Pflastersteine aller Art (+ 3348 t), Teer, Pech, Harz (+ 353 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 223 t), Verbrauchszucker (+ 243 t), Farben (+ 526 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 633 t), sonstige Güter (+ 599 t).

Abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 415 342 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1440 t), Dampfkessel, Maschinen usw. (— 9416 t), Eisen- und Stahlwaren (— 3470 t), Farberden, Graphit (— 428 t), Blei, Kobalt, Nickelerze (— 428 t), Garne und Twiste (— 199 t), Hafer (— 253 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 445 t), Rundholz zu Zellstoff (— 1052 t), Bau- und Nutzholz (— 536 t), Jute (— 294 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 27 t), Obst und Beeren (— 272 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 126 t), Papier und Pappe (— 3458 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 148 t), Salz (— 241 t), Schiefer (— 428 t), Stärke (— 312 t), Alabaster, Marmor usw. (— 280 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 23 224 t), Tabak (— 1662 t), Zink (— 1358 t).

Der Hafenverkehr zeigte im Jahr 1921 im allgemeinen einen starken Rückgang gegenüber dem Jahr 1920. Bei Massengut war allerdings eine Vermehrung des Umschlags an Kohlen zu verzeichnen. Der Umschlag selbst vollzog sich regelmäßig, soweit er nicht durch niedrigen Wasserstand und Streiks gehemmt war. Der Braunkohlenverkehr, der im Jahr 1920 noch 470 000 t betrug, wurde von Februar 1921 ab durch Maßnahmen des Reichskohlenkommissars vollständig gesperrt und fiel von da ab ganz aus. Was den Stückgutverkehr anbelangt, so hat derselbe außerordentlich gelitten, besonders der Verkehr aus dem Auslande wurde durch die wiederholte Erhöhung des Goldzolls, ferner durch die Sanktionen sehr gehemmt; hinzu kam, daß infolge des niedrigen Wasserstandes es den Seedampfern unmöglich war, bis Cöln durchzufahren. Die Güter mußten vielmehr am Niederrhein in Leichterschiffe umgeladen und mit diesen rheinaufwärts gebracht werden.

24. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	126 948	35 799	162 747	1524	37 725	39 249	201 996
1920	176 842	18 290	195 132	1934	64 210	66 144	261 276
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	49 894	17 509	32 385	410	26 485	26 895	59 280

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,6 %, in der Abfuhr um 40,7 %, im ganzen um 22,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 10 489 t), Ton, Lehm usw. (+ 306 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 700 t), Schwefelsäure (+ 195 t), Pflastersteine aller Art (+ 3219 t), Farben (+ 175 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 2430 t), Chemikalien und Drogen (— 1304 t), Schwefelkies (— 18 250 t), Salz (— 1607 t), Soda aller Art (— 300 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3823 t), Steinkohlen (— 19 564 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 20 846 t), Steinkohlenteeröle (+ 150 t), Schiefer und Schieferwaren (+ 1568 t), Farben (+ 2451 t); abgenommen haben: Chemikalien und Drogen (— 537 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1132 t), Kupfererze, Kupferstein (— 14 954 t), Mais (— 35 129 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 100 t).

Durch den anhaltenden niedrigen Wasserstand des Rheines im vergangenen Jahr wurde der Schiffsverkehr von und nach Leverkusen außerordentlich beeinflusst, vorübergehend sogar gänzlich eingestellt. An eingehenden Ladungen sind Kohlen und Schwefelkiese zu verzeichnen, die sich ihrer Menge nach aber noch unter dem Durchschnitt des Jahres 1920 gehalten haben.

25. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	180 122	7154	187 276	17 136	10 906	28 042	215 318
1920	146 010	4557	150 567	29 648	7 465	37 113	187 680
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	34 112	2597	36 709	12 512	3 441	9 071	27 638

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,4 % zu-, in der Abfuhr um 24,4 % ab-, im ganzen um 14,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 364 t), Braunkohlen, rohe (+ 5890 t), Weizen und Spelz (+ 271 t), Gerste (+ 8124 t), Lein- und Ölsamen (+ 3669 t), Weizenmehl (+ 199 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 4792 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 16 006 t), Steinkohlenteeröle (+ 2523 t), Steinkohlen (+ 6686 t), Steinkohlenkoks (+ 957 t), Teer, Pech, Harz (+ 108 t), Umschließungen, gebraucht (+ 100 t), sonstige Güter (+ 344 t). Abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 2724 t), Chemikalien und Drogen (— 220 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1155 t), Mais (— 4135 t), Rundholz zu Zellstoff (— 209 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (— 132 t), Holzzeugmasse (— 132 t), Soda aller Art (— 4614 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 8911 t), Chemikalien und Drogen (+ 596 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 148 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 126 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 100 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1050 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 401 t), Papier und Pappe (+ 173 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 3461 t), Steinkohlenteer-

öle (+ 6419 t), Soda aller Art (+ 782 t), sonstige Güter (+ 1074 t). Abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 10 350 t), Farbhölzer (— 16 674 t), Rundholz zu Zellstoff (— 5898 t).

26. Hafen zu Neuß.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1921	158 008	25 934	183 942	90 563	30 988	121 551	305 493
1920	121 739	51 296	173 035	506 204	26 135	532 339	705 374
Mithin 1921	mehr weniger	36 269 —	10 907 —	— 415 641	4 853 —	— 410 788	— 399 881

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,3 % zu-, in der Abfuhr um 77,2 % ab-, im ganzen um 56,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Phosphorsaurer Kalk (+ 863 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 271 t), Weizen und Spelz (+ 23 478 t), Gerste (+ 158 t), Lein- und Ölsamen (+ 33 968 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 2428 t), Bau- und Nutzholz, gespalten, weich (+ 4297 t), Kleie (+ 100 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 154 t), Pflastersteine aller Art (+ 4285 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 673 t), Steinkohlen (+ 8309 t), Steinkohlenbriketts (+ 2077 t); abgenommen haben: Zement (— 586 t), Eisen- und Stahlbruch (— 606 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 225 t), unedle Metalle (— 230 t), Fleisch und Speck (— 673 t), Roggen (— 8804 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 519 t), Malz (— 5964 t), Holzzeugmasse (— 1069 t), Öle, Fette, Tran, und Talg (— 6159 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 4957 t), Erdöle und andere Mineralöle (— 1988 t), Reis, Reismehl (— 241 t), Salz (— 33 354 t), Weingeist (— 3168 t), sonstige Güter (— 298 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Steine, Platten von Zement (+ 300 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 450 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 993 t), Eisen- und Stahldraht (+ 525 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 969 t), Bau- und Nutzholz, hart (+ 2889 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 5847 t), Röhren von Ton und Zement (+ 150 t), Steinkohlen (+ 46 663 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 100 440 t), Schlacken zur Verhüttung (— 2278 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (— 100 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 135 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 774 t), Bitter- und Glaubersalz (— 637 t), Steinkohlenbriketts (— 450 t), Steinkohlenkoks (— 14 854 t), Verbrauchszucker (— 491 t), sonstige Güter (— 350 t).

Das abgelaufene Kalenderjahr war für den Umschlag im hiesigen Hafen äußerst ungünstig. Während der Monate Januar bis April gestaltete sich der Verkehr noch befriedigend. Der Braunkohlenumschlag, welcher für den Hafen von großer Bedeutung ist, erreichte im ersten Vierteljahr eine ansehnliche Höhe. Der jedoch mittlerweile eingetretene äußerst niedrige Wasserstand, die zeitweise einsetzenden Streiks, die für den Wassertransport ungünstig wirkenden Eisenbahntarife, sowie die Verhängung der Sanktionen bewirkten einen bedeutenden Rückgang in der Schifffahrt und dem Hafenverkehr. Wie diese Verhältnisse auf den Rückgang des Verkehrs eingewirkt haben, zeigen folgende Zahlen:

	Umschlagsmenge im Jahr 1921	weniger gegenüber dem Vorjahr
Braunkohlen	33 178,5 t	354 173,5 t
Braunkohlenbriketts	—	92 459,5 t
Roggen	11 906,0 t	10 619,5 t
Mais	1 909,0 t	5 982,5 t
Öle und Fette	1 128,0 t	6 178,5 t
Salz	7 962,0 t	33 883,5 t
Steinkohlenkoks	16 565,5 t	15 280,5 t

Der Umschlag von Steinkohlen aus dem Aachener Revier für den Oberrhein und aus dem Ruhrrevier für den Neußer Bezirk und das Hinterland, welcher in den letzten Jahren sehr nachgelassen hatte, wurde ziemlich gesteigert und stieg auf 87 613,5 t gegenüber 33 339,5 t im Vorjahr.

Das im Aufleben begriffene Baugeschäft verursachte einen größeren Umschlag in Baumaterialien, zum Beispiel:

	1921:	im Vorjahr:
Kies und Sand	44 701,0 t	35 941,0 t
Bau- und Nutzholz	17 279,0 t	6 305,5 t
Pflastersteine aller Art	8 549,0 t	2 689,0 t

Auch der Handel mit den Neußer Öl- und Mehlmühlenprodukten gestaltete sich im letzten Jahr etwas lebhafter. Es betrug infolgedessen der Verkehr an

	1921:	im Vorjahr:
Lein- und Ölsamen	50 055,0 t	15 850,0 t
Ölkuchen und Ölkuchenmehl	6 552,0 t	5 811,5 t
Weizen	49 153,5 t	25 149,5 t

Obschon der Gesamtverkehr im Jahr 1921 nur 305 493,0 t betrug und um 399 881,0 t hinter dem Verkehr des Vorjahres zurückgeblieben ist, betrug die Zahl der Schiffe 1320, gegenüber 1390 Schiffe im Jahr 1920, ein Zeichen, wie nachteilig das niedrige Wasser allein schon auf die Ausnutzung des Laderaumes eingewirkt hat.

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

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	285 584	58 823	344 407	5 430	52 275	57 705	402 112
1920	315 279	136 899	452 178	114 607	49 200	163 807	615 985
Mithin 1921							
| mehr	—	—	—	—	3 075	—	—
| weniger	29 695	78 076	107 771	109 177	—	106 102	213 873

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,8 %, in der Abfuhr um 64,8 %, im ganzen um 34,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+ 2801 t), Chilisalpeter (+ 100 t), phosphorsaurer Kalk (+ 1160 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 121 t), Manganerze, Braunstein (+ 268 t), Fische und Schattiere (+ 1284 t), Weizen und Spelz (+ 23 910 t), Gerste (+ 2359 t), Mais (+ 9770 t), Lein- und Ölsamen (+ 4302 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 135 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 1269 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (+ 78 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 2135 t), Kleie (+ 545 t), Obst und Beeren (+ 328 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 2335 t), Papier und Pappe (+ 359 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 9438 t), Rübensirup (+ 330 t), Salz (+ 7250 t), Soda aller Art (+ 3013 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 485 t), Steinkohlenbriketts (+ 868 t), Teer, Pech, Harz (+ 1482 t), Zucker, roh (+ 681 t); abgenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 251 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 200 t), Braunkohlenbriketts (— 1000 t), Zement (— 2707 t), Roheisen aller Art (— 311 t), Luppen von Schweißisen (— 4645 t), Eisen- und Stahlbruch (— 2176 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 1300 t), Eisenbahnschienen (— 112 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 600 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 640 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 9136 t), sonstige Erden, Traß (— 518 t), Zinkerze (— 758 t), andere Erze (— 680 t), Fleisch und Speck (— 1510 t), Hafer (— 285 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 4370 t),

Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, weich (— 69 517 t), Bau- und Nutzholz, hart (— 796 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 520 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 548 t), Kartoffeln (— 621 t), Weizenmehl (— 7459 t), Roggenmehl (— 162 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1442 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 2705 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 2000 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 1520 t), Stärke, Traubenzucker (— 3564 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2511 t), Steinkohlen (— 31 384 t), Steinkohlenkoks (— 2485 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 2783 t), Wein (— 443 t), Verbrauchszucker (— 1713 t), sonstige Güter (— 1172 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 105 t), Chemikalien und Drogen (+ 334 t), Luppen von Schweißisen (+ 255 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1517 t), Eisenbahnschienen (+ 765 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 3916 t), Eisen- und Stahldraht (+ 535 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 3695 t), unedle Metalle (+ 425 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 9258 t), Gerste (+ 311 t), Hirse, Buchweizen (+ 455 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 377 t), Bau- und Nutzholz, bearbeitet (+ 575 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 130 t), Soda aller Art (+ 200 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 300 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1660 t), Pflastersteine aller Art (+ 415 t), Steinkohlen (+ 200 t), Farben (+ 540 t), sonstige Güter (+ 2000 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 275 t), Braunkohlen, rohe (— 116 116 t), Braunkohlenbriketts (— 4158 t), Dach-, Stein- und Teerpappe (— 350 t), Kalisalze zum Düngen (— 462 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 4733 t), Dampfkessel, Maschinen usw. (— 790 t), Glas und Glaswaren (— 3350 t), Bau- und Nutzholz, hart (— 700 t), desgl. weich (— 1400 t), Umschließungen, gebraucht (— 600 t).

Das verflossene Kalenderjahr 1921 war für die Rheinschiffahrt im allgemeinen und für den Düsseldorfer Hafen im besonderen kein günstiges Jahr. Konnte noch 1920 von einer nur rund 12000 t betragenden Abnahme des Güterverkehrs gegenüber 1919 berichtet werden, so ist im Jahr 1921 eine erheblichere Abnahme zu verzeichnen, und zwar um 213 873 t (von 615 985 t im Jahr 1920 auf 402 112 t im Jahr 1921) = 34,7 %.

Dieses Ergebnis ist in der Hauptsache auf die im März 1921 eingetretenen Sanktionen, auf die die Rheinschiffahrt hemmende Tarifpolitik der Eisenbahn und auf den ungewöhnlich niedrigen Wasserstand des Rheines zurückzuführen, der während des ganzen Berichtsjahres anhielt. Ein vom 1.—8. November 1921 dauernder Streik der Düsseldorfer Transportarbeiter hat ebenfalls, wenn auch nicht erheblich, auf eine Verschlechterung eingewirkt.

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

a) Düsseldorf rechtsrheinisch:

Der Güterumschlag betrug hier 414 490,5 t gegen 430 762 t im Vorjahr = 13,7 % weniger. An der Gesamtabnahme von 147 912 t ist der rechtsrheinische Hafen demnach mit 66 271,5 t beteiligt = 10,5 %.

Auf die Zufuhr entfallen 360 247,5 t, gegen 1920 weniger 81 281 t; auf die Abfuhr 54 243 t, gegen 1920 mehr 15 009,5 t.

Die Zunahme in der Abfuhr wird hauptsächlich durch Sand und Kies verursacht, im Berichtsjahr gelangten hiervon 9423 t mehr zum Versand.

Ferner nahmen zu: Petroleum 304 t, Steinkohlen 432 t, eiserne Röhren 4945 t, Eisen- und Stahlwaren 2915 t.

Nennenswerte Abnahmen sind dagegen zu verzeichnen bei Glas und Glaswaren mit 3257 t, bei Braunkohlen mit 497 t, bei Platten und Bleche aus Eisen mit 1400 t.

Die Abnahme bei der Zufuhr ist hauptsächlich bei Kohlen festzustellen.

Sie betrug 67 695 t, ferner haben abgenommen: Zement 2555 t, Sand und Kies 19 828 t, Steine aller Art 1860 t, Roheisen 2470 t, Stärke, Syrup 3523 t, Zucker 1518 t, Luppen von Eisen usw.

1673 t, Eisen- und Stahlbruch 2348 t, Platten und Bleche 819 t, Mühlenfabrikate 9242 t, Torf 2783 t, Weingeist 1785 t.

Demgegenüber steht eine Zunahme bei Holz aller Art um 9735 t, bei Ton, Lehm um 1176 t, bei Getreide aller Art um 9598 t, bei Petroleum um 6068 t, bei Soda um 2831 t, bei Fischen um 1569 t, bei Ölen, Fetten um 10 603 t, bei Teer, Pech um 2560 t.

b) Düsseldorf linksrheinisch:

Beim Heerdter Werft sank der Gesamtverkehr von 154 261 t im Jahr 1920 auf 72 620,5 t im Berichtsjahr. Die Abnahme beträgt demnach 81 640,5 t = 53,2 %, an der Gesamtabnahme (rechts- und linksrheinisch) gemessen 12,9 %.

Auch in Heerdt ist wie in Düsseldorf rechtsrheinisch die Abnahme nicht auf Zu- und Abfuhr verteilt, sondern eine solche ist nur in der Abfuhr mit 120 511 t (von 123 835,5 t auf 3324 t) = 97,4% zu verzeichnen, während demgegenüber die Zufuhr von 30 425,5 t im Jahr 1920 auf 69 296,5 t im Berichtsjahr stieg, das sind 38 871 t = 128,2 %.

Die Abnahme in der Abfuhr wird fast allein durch den Ausfall an Braunkohlen verursacht, von denen 113 851 t weniger zum Versand kamen. Außerdem nahmen ab: Braunkohlenbriketts 4158 t, Platten und Bleche aus Eisen 460 t, Zinkerze 1444 t, Stabeisen 652 t, Eisen- und Stahlwaren 346 t. Eine Zunahme in der Abfuhr ist nur zu verzeichnen bei Eisenbahnschienen mit 750 t, bei Farben mit 314 t, bei Steinkohlen mit 990 t.

Die Zunahme in der Zufuhr ist zurückzuführen auf gesteigerten Umschlag vor allem bei Steinkohlen mit 30 738 t, bei Holz mit 1050 t, bei Lein- und Ölsamen mit 2452 t, bei anderen Sämereien mit 980 t, bei Petroleum mit 3353 t, bei Zucker mit 668 t, bei Drogen mit 524 t, bei phosphorsaurem Kalk mit 1155 t, bei Steinkohlenbriketts mit 868 t.

Demgegenüber haben abgenommen: Braunkohlen mit 1785 t, Zinkerze mit 758 t, andere Erze mit 738 t, Öle und Fette mit 4811 t, Teer mit 432 t, Getreide mit 565 t, Reis mit 605 t.

28. Hafen zu Crefeld.

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		
1921	237 355	40 597	277 952	2307	5 783	8 090	286 042
1920	161 436	32 010	193 446	7060	11 017	18 077	211 523
Mithin 1921	mehr weniger	75 919	8 587	84 506	—	—	74 519
		—	—	—	4753	5 234	9 987

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,7 % zu-, in der Abfuhr um 55,2 % ab-, im ganzen um 35,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 219 t), Braunkohlenbriketts (+ 620 t), phosphorsaurer Kalk (+ 4300 t), andere künstliche Düngemittel (+ 700 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 60 980 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3800 t), sonstige Erden, Traß (+ 2100 t), andere Erze (+ 2594 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1335 t), Weizen und Spelz (+ 27 309 t), Bau- und Nutzholz, hart (+ 2420 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 3300 t), Kleie (+ 100 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 110 t), Papier und Pappe (+ 300 t), Schwefelsäure (+ 700 t), Soda aller Art (+ 600 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 300 t), Steinkohlen (+ 12 529 t), Steinkohlenbriketts (+ 3236 t), Weine (+ 2260 t); abgenommen haben: Zement (— 2000 t),

Roggen (— 17 000 t), Hafer (— 6843 t), Gerste (— 1000 t), Mais (— 3000 t), Lein- und Ölsamen (— 3000 t), Weizenmehl (— 800 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 2000 t), sonstige Güter (— 2000 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Phosphorsaurer Kalk (+ 500 t), eiserne Röhren und Säulen (128 t), Farberden, Graphit (+ 140 t), Hafer (+ 300 t), Gerste (+ 400 t), Hirse, Buchweizen (+ 340 t), Mais (+ 200 t), Schwefelsäure (+ 900 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 570 t), Umschließungen, gebraucht (+ 1900 t); abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 4488 t), Kupfererze, Kupferstein (— 330 t), Lein- und Ölsamen (— 250 t), Häute, Felle, Leder (— 285 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (— 88 941 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1640 t), Torf, Torfstreu (— 720 t).

Neu erscheint im Jahr 1921 in der Zufuhr Eisenerz durch die Inbetriebnahme der Hochofenanlage der Stahlwerke Becker A.-G., Abt. Reinholdhütte.

Der übrige Güterverkehr hielt sich in den vorjährigen Grenzen.

29. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	111 251	3926	115 177	3831	5131	8 962	124 139
1920	93 024	3672	96 696	8203	2711	10 914	107 610
Mithin 1921	18 227	254	18 481	—	2420	—	16 529
	mehr	—	—	4372	—	1 952	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,1 % zu-, in der Abfuhr um 17,9 % ab-, im ganzen um 15,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Schwefelkies (+ 4531 t), Gerste (+ 6300 t), Mais (+ 1000 t), Lein- und Ölsamen (+ 10 300 t), Bau- und Nutzholz (+ 1400 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1700 t), Stärke, Traubenzucker (+ 300 t), Steinkohlen (+ 4420 t), Verbrauchszucker (+ 289 t); abgenommen haben: Weizen und Spelz (— 600 t), Hirse, Buchweizen (— 4540 t), Kalk, gebr. (— 1600 t), Steinkohlenteeröle (— 650 t), Weingeist, Branntwein (— 450 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 300 t), Tabak, roh (— 450 t), Teer, Pech, Harz (— 950 t), Zucker, roh (— 1500 t), gehobelte Hölzer (— 890 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 900 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 137 t), Gerste (+ 526 t), Hirse, Buchweizen (+ 2605 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 470 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 450 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 293 t), abgenommen haben: Mais (— 1268 t), Tabak, roh (— 200 t), Teer, Pech, Harz (— 210 t), Verbrauchszucker (— 5300 t).

Die nur geringe Zunahme beruht zumeist im schlechten Handelsverkehr, hervorgerufen durch die schlechte Valuta und durch Einführung der Rheinzollgrenze.

Auch der schlechte Wasserstand des Rheins im Jahr 1921 wirkte allgemein hemmend auf den Verkehr ein.

30. Hafen zu Rheinhausen (Firma Friedrich Krupp).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	593 971	101 194	695 165	4 098	100 954	105 052	800 217
1920	165 722	195 135	360 859	15 426	50 944	66 370	427 229
Mithin 1921	428 249	—	334 306	—	50 010	38 682	372 988
	mehr	—	—	11 328	—	—	—
	weniger	93 941	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 92,6 %, in der Abfuhr um 58,3 %, im ganzen um 87,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 399 124 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2267 t), Schwefelkies (+ 375 t), Steinkohlen (+ 1625 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (— 1679 t), Manganerze, Braunstein (— 6981 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 6583 t), gebrannter Kalk (— 50 123 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 1200 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 14 058 t), Eisenbahnschienen (+ 23 127 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 6799 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (+ 100 t), Luppen von Schweißisen (— 3200 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 350 t), Eisen- und Stahlwaren (— 2150 t).

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

J a h r	Z u f u h r		Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	1 709 615	571 182	2 280 797	3 389 057	5 196 014	8 585 071	10 865 868
1920	1 378 859	392 491	1 771 350	5 178 702	3 963 411	9 142 113	10 913 463
Mithin 1921	330 756	178 691	509 447	—	1 232 603	—	—
{ mehr	—	—	—	1 789 645	—	557 042	47 595
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,8 % zu-, in der Abfuhr um 6,1 % ab-, im ganzen um 0,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Zement (+ 6457 t), Roheisen aller Art (+ 1935 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 6011 t), Eisenbahnschienen (+ 2453 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 269 734 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 146 915 t), Ton, Lehm usw. (+ 2884 t), sonstige Erden, Traß (+ 7066 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 966 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 75 666 t), Manganerze, Braunstein (+ 5945 t), Schwefelkies (+ 11 591 t), andere Erze (+ 3921 t), Weizen und Spelz (+ 62 322 t), Hafer (+ 21 570 t), Gerste (+ 11 335 t), Mais (+ 20 710 t), Malz (+ 3768 t), Lein- und Ölsamen (+ 3685 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 779 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 19 593 t), gespalten (+ 4409 t), Kleie (+ 596 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 13 126 t), Soda aller Art (+ 1834 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1654 t), Steinkohlen (+ 149 703 t), Steinkohlenbriketts (+ 4300 t), Steinkohlenkoks (+ 1530 t); abgenommen haben dagegen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 3144 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1050 t), rohe Braunkohle (— 2595 t), Braunkohlenbriketts (— 2166 t), Thomasmehl (— 1485 t), Kalisalze zum Düngen (— 85 474 t), phosphorsaurer Kalk (— 2978 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 2551 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 7337 t), Zinkerze (— 2162 t), Schlacken zur Verhüttung (— 71 775 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 11 577 t), Roggen (— 5809 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 45 254 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 861 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 4229 t), Jute (— 1793 t), gebrannter Kalk (— 3555 t), Weizenmehl (— 4500 t), andere Müllereierzeugnisse (— 4231 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 15 056 t), Ölkuchen, Ölkuchenehl (— 3413 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 2184 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 26 820 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 22 225 t), Zucker, roh (— 1715 t), Verbrauchszucker (— 2564 t), sonstige Güter (— 6812 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Rohe Braunkohlen (— 95 714 t), Kalisalze zum Düngen (— 247 158 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 3324 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 1191 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 2160 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 16 973 t), Zinkerze (— 7332 t), Schwefelkies (— 15 518 t), Weizen und Spelz (— 5235 t), Roggen (— 1985 t), Mais (— 8297 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 11 851 t), Bau- und Nutzholz, gespalten, hart

(— 6366 t), weich (— 4440 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1649 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1040 t), andere Müllereierzeugnisse (— 2041 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 41 239 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 10 301 t), Steinkohlen (— 22 138 t), Steinkohlenkoks (— 324 545 t), Teer, Pech, Harz (— 4885 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 25 686 t), Zucker, roh (— 6603 t), Verbrauchszucker (— 2073 t), Farben (— 327 t); dagegen haben folgende Güter zugenommen: Zement (+ 7213 t), Steine, Platten von Zement (+ 2041 t), andere künstliche Düngemittel (+ 13 390 t) Roheisen aller Art (+ 21 177 t), Luppen von Schweißisen (+ 6111 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 2968 t), Eisenbahnschienen (+ 31 958 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 1146 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 6526 t), Eisen- und Stahldraht (+ 6357 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 2609 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2243 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 7275 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 8730 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 15 621 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 4358 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 2002 t), Soda aller Art (+ 817 t), Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet (+ 2805 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1739 t), Pflastersteine aller Art (+ 53 872 t), Steinkohlenbriketts (+ 107 153 t), Zink, Zinkbrocken (+ 1068 t), sonstige Güter (+ 374 t).

Eine volle Entwicklung des Verkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen war infolge der außergewöhnlich niedrigen Wasserstände nicht möglich. Außerdem wurde der Verkehr durch die Verhängung der Sanktionen, sowie durch den im Juli ausgebrochenen Streik der Maschinisten und Heizer der Rheinschlepper sehr wesentlich erschwert. Die Kohlenzufuhr nach dem Oberrhein blieb gegen das Vorjahr zurück. Niedrigwasser, erhöhte Lieferungen Wiedergutmachungskohle sowie Rückgang der Kohlenförderung infolge der am 1. März erfolgten Kündigung des Überschichtenabkommens im Bergbau sind die wesentlichen Ursachen. Die Kohlenabfuhr nach Holland und Belgien, welche vorwiegend aus Wiedergutmachungskohle bestand, hob sich. Die Zufuhr an Erz über Rotterdam hat sich gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. Im Getreideverkehr trat ebenfalls eine weitere Besserung ein.

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

- die Kohleanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug im Jahr 1921 8 144 668 t, gegen 8 310 430 t im Jahr 1920, also 1921 weniger 165 762 t;
- die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1921 276 402 t, gegen 126 980 t im Jahr 1920, sonach 1921 mehr 149 422 t;
- die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1921 t	1920 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich ..	64 202	48 117
Cöln bis Coblenz ausschließlich	72 306	93 158
Coblenz	39 156	4 360
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	28 552	28 691
den Mainhäfen	267 000	379 126
Mainz bis Mannheim ausschließlich	223 616	529 032
Mannheim und oberhalb	2 630 896	3 947 264
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	721	2 727
Rhein-Herne-Kanal	10 656	23 838
Frankreich	18 032	—
Holland	2 065 117	1 772 871
Belgien	2 454 705	1 381 019
Zusammen	7 874 959 ¹⁾	8 210 203 ²⁾
also 1921 weniger	335 244	

¹⁾ Außerdem 227 911 t Bootekohlen.

²⁾ Außerdem 303 473 t Bootekohlen.

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1921	16 035	9012	25 047	401 401	110 720	512 121	537 168	
1920	1 620	9683	11 303	413 775	130 382	544 157	555 460	
Mithin 1921	mehr weniger	14 415 —	— 671	13 744 —	— 12 374	— 19 662	— 32 036	— 18 292

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 121,6 % zu-, in der Abfuhr um 5,9 % ab-, im ganzen um 3,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2170 t), Weizen und Spelz (+ 12 200 t), Roggen (+ 275 t), Gerste (+ 190 t), Mais (+ 690 t), Grubenholz (+ 400 t), Schwefelsäure (+ 730 t); abgenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 3000 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Gebrannte Steine und Ziegel (+ 600 t), Steinkohlen (+ 3600 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 15 100 t), Schlacken zur Verhüttung (— 9960 t), Steinkohlenkoks (— 10 600 t).

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1921	1 103 737	78 001	1 181 738	358 034	221 370	579 404	1 761 142	
1920	597 554	377 954	975 508	353 888	89 776	443 664	1 419 172	
Mithin 1921	mehr weniger	506 183 —	— 299 953	206 230 —	4 146 —	131 594 —	135 740 —	341 970 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,1 %, in der Abfuhr um 30,6 %, im ganzen um 24,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Thomasmehl (+ 865 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2500 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 252 384 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 46 428 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 26 258 t), Pflastersteine aller Art (+ 2722 t); abgenommen haben: Zement (— 875 t), Chemikalien und Drogen (— 787 t), Roheisen aller Art (— 1394 t), Luppen von Schweißisen (— 1761 t), Kupfererze, Kupferstein (— 15 620 t), Manganerze, Braunstein (— 28 150 t), andere Erze (— 4870 t), Fleisch und Speck (— 503 t), Grubenholz (— 2000 t), gebr. Kalk (— 43500 t), Kartoffeln (— 562 t), Öle, Fette, Tran, Talg (— 215 t), Schwefelsäure (— 1478 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1200 t), Steinkohlen (— 22 280 t), sonstige Güter (— 295 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen und Stahl (+ 19 475 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 520 t), Steinkohlen (+ 122 050 t), Steinkohlenkoks (+ 1020 t); abgenommen haben: Thomasmehl (— 200 t), Roheisen aller Art (— 5500 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1415 t).

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1921	363 780	118 356	482 136	315 045	277 054	592 099	1 074 235	
1920	160 163	266 476	426 639	244 792	165 518	410 310	836 949	
Mithin 1921	mehr weniger	203 617 —	— 148 120	55 497 —	70 253 —	111 536 —	181 789 —	237 286 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13,0 %, in der Abfuhr um 44,3 %, im ganzen um 28,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 93 851 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2998 t), Manganerze, Braunstein (+ 47 968 t), Bau- und Nutzholz (+ 1800 t), Schwefelsäure (+ 2000 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (+ 1640 t), Eisen und Stahlbruch (- 1160 t), Farberde, Graphit (- 43 962 t), Schlacken zur Verhüttung (- 4000 t), gebr. Kalk (- 30 400 t), Pflastersteine aller Art (- 1485 t), Steinkohlen (- 9112 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (- 330 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenbahnschienen (+ 7755 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4700 t), Steinkohlen (+ 202 010 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (- 2145 t), Luppen von Schweißisen (- 8535 t), Eisen und Stahl in Stäben (- 3885 t), Platten und Bleche aus Eisen (- 4750 t), eiserne Eisenbahnschwellen (- 920 t), Eisen- und Stahldraht (- 4260 t), Steinkohlenkoks (- 9465 t).

35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	13 317	9995	23 312	43 531	1327	44 858	68 170
1920	10 261	253	10 514	63 924	2778	66 702	77 216
Mithin 1921	3 056	9742	12 798	—	—	—	—
{ mehr	—	—	—	20 393	1451	21 844	9 046
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 121,7 % zu-, in der Abfuhr um 32,7 % ab-, im ganzen um 11,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 2900 t), Rübensirup, Melasse (+ 380 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 324 t), Pflastersteine aller Art (+ 115 t), Steinkohlen (+ 10 618 t), Torf, Torfstreu (+ 708 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (- 600 t), Öle, Fette, Tran und Talg (- 580 t), Salz (- 200 t), Soda aller Art (- 135 t), Tabak, roh (- 190 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Kupfererze (+ 2097 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1285 t), Pflastersteine aller Art (+ 115 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahldraht (- 107 t), Steinkohlen (- 24 696 t), gehobelte Hölzer (- 640 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
	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		
1921	1147	135 277	136 424	—	—	—	136 424
1920	—	132 926	132 926	867	—	867	133 793
Mithin 1921	1147	2 351	3 498	—	—	—	2 631
{ mehr	—	—	—	867	—	867	—
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,6 % zu-, in der Abfuhr um 867 % ab-, im ganzen um 2,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Salz (+ 6271 t), Steinkohlen (+ 25 992 t); abgenommen haben Erde, Kies, Sand, Mergel (- 480 t), gebr. Kalk (- 26 790 t), Torf, Torfstreu (- 527 t).

Bei der Abfuhr ist nichts zu verzeichnen.

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		
1921	134 304	178 377	312 681	1439	20 493	21 932	334 613
1920	66 436	88 601	155 037	656	17 890	18 546	173 583
Mithin 1921	67 868	89 776	157 644	783	2 603	3 386	161 030
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 101,7 %, in der Abfuhr um 18,3 %, im ganzen um 92,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 121 116 t), Ton, Lehm (+ 150 t), Weizen und Spelz (+ 2700 t), Roggen (+ 592 t), Hafer (+ 680 t), Gerste (+ 2300 t), Hirse, Buchweizen (+ 165 t), Mais (+ 150 t), Lein- und Ölsamen (+ 23 469 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 5000 t), Nutzholz, gespalten (+ 666 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 995 t), Papier und Pappe (+ 130 t), Steinkohlen (+ 21 315 t); abgenommen haben: Roheisen (— 120 t), Eisen- und Stahlwaren (— 145 t), Farberden, Graphit (— 150 t), Schlacken (— 188 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 1200 t), Rundholz zu Zellstoff (— 275 t), Ölkuchen (— 2850 t), Steinkohlenbriketts (— 15 200 t), Farben (— 250 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahlwaren (+ 235 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 767 t), Hirse, Buchweizen (+ 582 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 1000 t), Bau- und Nutzholz (+ 204 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 210 t), Salz (+ 227 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 877 t), Pflastersteine (+ 510 t), sonstige Güter (+ 225 t); abgenommen haben: Rundholz zu Zellstoff (— 623 t), Schwefelsäure (— 171 t).

Im Anschluß an die Verkehrsangaben über die wichtigeren Rheinhäfen folgt nachstehend nach den Angaben der Handelskammer Duisburg-Wesel eine Übersicht über den Gesamtverkehr in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhrhäfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen:

Gesamtverkehr der Rhein-Ruhrhäfen 1921.

Nummer	Name der Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
		1921 t	1921 t	1921 t
1	Ruhrorter Hafen einschl. Eisenbahnhofen	1 049 762	6 517 413	7 567 175 ¹⁾
2	Duisburger Hafen	591 176	1 922 473	2 513 649
3	Hochfelder Hafen	109 251	136 893	245 644
4	Duisburger Rheinufer	478 607	24 278	502 855
5	Verladestelle der A.-G. Phoenix	178 365	—	178 365
6	Hamborner Werft	5 710	32	5 742
7	Hafen in Walsum	482 136	592 427	1 074 563
8	Häfen in Alsum und Schwelgern	1 152 806	600 137	1 752 943
9	Verladestelle der A.-G. für Maschinen-Papierfabrikation Walsum	13 558	935	14 493
10	Hafen in Rheinhausen	696 377	105 337	801 714
11	Verladestelle Diergardt	—	160 262	160 262
12	Homburg-Essenberger Rheinufer	41 530	3 953	45 483
13	Hafen Rheinpreußen	3 248	352 230	355 478
	Zusammen	4 802 526	10 415 870	15 218 396

¹⁾ Dazu kommen noch 227 911 t Bootkohlen.

Schiffahrtsverkehr in Massengütern in den Rhein-Ruhrhäfen im Jahr 1921.

I. Eisenerz¹⁾.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	579 020	28 071	607 091
Duisburger Hafen	161 669	1 033	162 702
Hochfelder Hafen	4 399	2	4 401
Duisburger Rheinufer	214 206	—	214 206
Hafen Walsum	412 954	—	412 954
Häfen Alsum und Schwelgern	999 021	—	999 021
Verladestelle Phoenix A.-G.	176 620	—	176 620
Hafen Rheinhausen	682 209	—	682 209
Homburg-Essenberger Rheinufer	10 825	—	10 825
Zusammen	3 240 923	29 106	3 270 029
			Abnahme = 64,1 %

II. Getreide²⁾.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	24 362	1223	25 585
Duisburger Hafen	240 946	6801	247 747
Hochfelder Hafen	46	—	46
Homburg-Essenberger Rheinufer	16 084	—	16 084
Zusammen	281 438	8024	289 462
			Abnahme = 70,9 %

III. Holz.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	7 245	7199	14 444
Duisburger Hafen	25 560	844	26 404
Hochfelder Hafen	24 799	1501	26 390
Duisburger Rheinufer	—	—	—
Hafen Walsum	2 071	—	2 071
Häfen Alsum und Schwelgern	13 412	—	13 412
Hamborner Werft	—	3,6	3,6
Maschinen-Papierfabrikation Walsum	2 262	—	2 262
Hafen Rheinhausen	800	—	800
Homburg-Essenberger Rheinufer	40	—	40
Zusammen	76 189	9547,6	85 736,6
			Abnahme = 86,6 %

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

²⁾ Weizen und Spelz, Hafer, Gerste, Mais (Kukuruz).

IV. Steinkohlen, Briketts und Koks.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	219 750	5 936 051	6 155 804
Duisburger Hafen	14 847	1 771 616	1 786 463
Duisburg-Hochfelder Hafen	39 690	90 337	130 027
Duisburger Rheinufer	68 952	—	68 952
Hafen Walsum	—	532 348	532 348
Häfen Alsum und Schwelgern	3 715	465 015	468 730
Maschinen-Papierfabrikation Walsum	—	—	—
Hafen Rheinhausen	1 995	—	1 995
Hafen Rheinpreußen	—	352 230	352 230
Diergardt	—	160 262	160 262
Zusammen	348 949	9 307 862	9 656 814

Abnahme = 86,4 %

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	55 507	223 449	278 956
Duisburger Hafen	8 676	15 020	23 696
Hochfelder Hafen	7 192	23 160	30 352
Duisburger Rheinufer	—	8 610	8 610
Hafen Walsum	—	55 046	55 046
Häfen Alsum und Schwelgern	5 586	132 610	138 196
Phoenix	—	—	—
Rheinhausen	2 651	92 555	243 526
Zusammen	79 612	550 450	630 062

Abnahme = 71,5 %

II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

38. In Frankreich.

Jahr	Zufuhr		
	zu Berg	zu Tal	zusammen
	t	t	t
1921	282	9402	9684
1920	756	326	1082
Mithin 1921	mehr weniger	9076	8602
	474	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 62,7 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 2784 % und die Gesamtzufuhr um 795 % zugenommen, gegen 76,7 %, 91,8 % und 85 % Abnahme im Vorjahr.

39. In Baden.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1921	1221	1811	3032
1920	1466	868	2334
Mithin 1921	mehr weniger	— 943	— 698
	245	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 16,7 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 108,6 % und die Gesamtzufuhr um 29,9 % zugenommen, gegen 50,8 %, 29,4 % und 44,5 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1921	—	—	—
1920	1362	—	1362
Mithin 1921	mehr weniger	— —	— —
	1362	—	1362

Die Zufuhr hat demnach um 100 % abgenommen.

41. In Hessen.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1921	30 900	1507	32 407
1920	43 145	6808	49 953
Mithin 1921	mehr weniger	— 5301	— 17 546
	12 245	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 28,4 %, die Zufuhr zu Tal um 77,9 % und die Gesamtzufuhr um 35,1 % abgenommen, gegen 31 % Zu-, 23,1 % Ab- und 19,5 % Zunahme im Vorjahr.

42. In Preußen.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1921	332 442	—	332 442
1920	365 072	—	365 072
Mithin 1921	mehr weniger	— 32 630	— 32 630
	—	—	—

Die Zufuhr hat demnach um 8,9 % abgenommen, gegen 2,6 % 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 16208983 t¹⁾
im Vorjahr 13261183 t

sonach im Jahr 1921 mehr 2947800 t oder 22,2 %.

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

43. Hafen zu Nijmwegen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	35 691	393	36 084
1920	62 742	694	63 436
Mithin 1921	{ mehr weniger		—
	27 051	301	27 352

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

44. Hafen zu Tiel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	1633	—	1633
1920	5511	43	5554
Mithin 1921	{ mehr weniger		—
	3878	43	3921

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 70,5 %, in der Abfuhr um — %, im ganzen um 71 % abgenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	1706	—	1706
Mithin 1921	{ mehr weniger		—
	1706	—	1706

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

¹⁾ Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstrecke nach dem Rhein oder dem Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 28230 Tonnen.

46. Hafen zu Gorinchem.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1921	7183	583	7771	
1920	7498	1401	8899	
Mithin 1921	{ mehr weniger	315	813	1128

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,2 %, in der Abfuhr um 58 %, im ganzen um 12,7 % abgenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1921	156 426	2727	159 153	
1920	185 410	795	186 205	
Mithin 1921	{ mehr weniger	1932	—	27 052

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,5 % ab-, in der Abfuhr um 241 % zu-, im ganzen um 14,5 % abgenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1921	5798	26	5 824	
1920	8399	1695	10 094	
Mithin 1921	{ mehr weniger	1669	—	4 270

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32 %, in der Abfuhr um 97 %, im ganzen um 42 % abgenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1921	1287	—	1287	
1920	2222	—	2222	
Mithin 1921	{ mehr weniger	—	—	935

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,5 %, im ganzen um 42,5 % abgenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	585	—	585
1920	753	—	753
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ — 168

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22 %, im ganzen um 22 % abgenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	578	—	578
1920	80	—	80
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ 498 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 622 %, im ganzen um 622 % zugenommen.

52. Hafen zu Vianen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	1008	—	1008
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1008

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

53. Hafen zu Vreeswijk.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	54 599	—	54 599
1920	122 785	—	122 785
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ — 68 186

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 55 %, im ganzen um 55 % abgenommen.

54. Hafen zu Rotterdam.

J a h r	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1921	4 206 562	4 570 629	8 777 191	
1920	3 024 944	3 476 325	6 501 269	
Mithin 1921	{ mehr weniger	1 181 618 —	1 094 304 —	2 275 922 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39 %, in der Abfuhr um 31,5 %, im ganzen um 35 % zugenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

J a h r	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1921	510 621	132 616	643 237	
1920	400 469	197 027	597 496	
Mithin 1921	{ mehr weniger	110 152 —	— 64 411	45 741 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27,2 % zu-, in der Abfuhr um 32,2 % ab-, im ganzen um 7,7 % zugenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

J a h r	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1921	1 230 305	664 595	1 894 900	
1920	1 303 717	380 027	1 683 744	
Mithin 1921	{ mehr weniger	— 73 412	284 568 —	211 156 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,6 % ab-, in der Abfuhr um 75 % zu-, im ganzen um 12,5 % zugenommen.

57. Belgische Häfen.

J a h r	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1921	3 701 198	924 943	4 626 141	
1920	2 189 602	1 886 330	4 075 932	
Mithin 1921	{ mehr weniger	1 511 596 —	— 961 387	550 209 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 68 % zu-, in der Abfuhr um 51 % ab-, im ganzen um 13,5 % 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 1921	25 196 t
im Jahr 1920	58 697 t
	Mithin 1921 weniger 33 501 t.

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

58. Hafen zu Bremen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	—	4	4
Mithin 1921	{ mehr	—	—
	{ weniger	4	4

59. Hafen zu Hamburg.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	338	662	1000
1920	—	517	517
Mithin 1921	{ mehr	338	483
	{ weniger	—	—

60. Hafen zu Stettin.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	—	—	—
Mithin 1921	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

61. Hafen zu Danzig¹⁾.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	20	—	20
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ — 20

62. Hafen zu Königsberg.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	—	453	453
1920	31	965	996
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — 512	{ — 543

63. Andere deutsche Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	—	248	248
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — 248	{ — 248

64. Englische Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	13 802	9 708	23 510
1920	25 248	31 664	56 912
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — 21 956	{ — 33 402

65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	66	166	232
1920	—	—	—
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ 66 —	{ 232 —

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.

1921	16214246 t
1920	13243966 t

Sonach 1921 mehr . . . 2970280 t oder 22,4 % Zunahme, gegen 118,3 % 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	
1921	18 171	6 326 514	18 744	9 745 119	36 915	16 071 633	
1920	12 175	5 936 036	12 537	7 258 537	24 712	13 194 573	
Mithin 1921	mehr weniger	5 996 —	390 478 —	6 207 —	2 486 582 —	12 203 —	2 877 060 —

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 6,6 %, bei der Ausfuhr um 34,3 %, im ganzen um 21,8 % zugenommen.

Von der Zunahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland folgende Güter betroffen:

Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 4210 t), Bier (+ 3550 t), Chemikalien und Drogen (+ 1830 t), tierischer Dünger (+ 938 t), Thomasmehl (+ 1076 t), phosphorsaurer Kalk (+ 46 279 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 61 426 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 980 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 465 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 103 t), Eisen- und Stahldraht (+ 445 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1 526 572 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3265 t), Ton, Lehm usw. (+ 1325 t), Farberden, Graphit (+ 904 t), sonstige Erden, Traß (+ 2360 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 2943 t), Manganerze, Braunstein (+ 14 886 t), Schwefelkies (+ 29 023 t), Fische und Schattiere (+ 3802 t), Weizen und Spelz (+ 499 682 t), Hafer (+ 63 303 t), Gerste (+ 50 241 t), Mais (+ 115 620 t), Malz (+ 3152 t), Lein- und Ölsamen (+ 92 992 t), Bau- und Nutzholz, hart (+ 2729 t), desgl. weich (+ 19 511 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (+ 1080 t), Kaffee, Kakao Tee (+ 3395 t), Kalk, gebrannter (+ 1143 t), Knochen (+ 1608 t), Kleie (+ 958 t), Weintrauben (+ 1525 t), Pflanzen (+ 165 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 2140 t), Rübensirup, Melasse (+ 568 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1557 t), Zucker, roh (+ 1097 t), Umschließungen, gebraucht (+ 2492 t), Farben (+ 556 t).

Abgenommen haben dagegen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 654 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1594 t), Zement (— 3858 t), andere künstl. Düngemittel (— 785 t), Roheisen aller Art (— 32401 t), Luppen von Schweißisen (— 1208 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 2433 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 6182 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 246 t), Zinkerze (— 3717 t), andere Erze (— 10 056 t), Schlacken zur Verhüttung (— 32 360 t), Farbhölzer (— 605 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 1896 t), Fleisch und Speck (— 21 615 t), Garne und Twiste (— 1218 t), Roggen (— 251 700 t),

Hirse, Buchweizen (— 81 138 t), andere Sämereien (— 1012 t), Glas und Glaswaren (— 1936 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 1664 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 6090 t), Jute (— 4770 t), Kartoffeln (— 20 045 t), Lumpen (— 170 t), Weizenmehl (— 12 064 t), Roggenmehl (— 615 t), andere Müllereierzeugnisse (— 16 571 t), Küchengewächse (— 5629 t), Öle Fette, Tran und Talg (— 22 347 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 31 638 t), Papier und Pappe (— 4364 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 10 413 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 22 869 t), Rüben, Futter-, Zucker- rüben (— 418 t), Schwefelsäure (— 5689 t), Soda aller Art (— 10 846 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 6153 t), Stärke, Traubenzucker (— 3030 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3772 t), Steinkohlen (— 1 298 468 t), Steinkohlenbriketts (— 52 551 t), Steinkohlenkoks (— 19 185 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 15 318 t), Teer, Pech, Harz (— 16 227 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 33 406 t), Wein (— 5968 t), Wolle (— 918 t), Verbrauchszucker (— 28 751 t), Heu und Stroh (— 2791 t), sonstige Güter (— 10 114 t).

Geflößt wurde bei der Einfuhr nicht.

Bei der Ausfuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 1916 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 145 t), Zement (+ 93 585 t), Chemikalien und Drogen (+ 25 718 t), andere künstliche Düngemittel (+ 35 142 t), Roheisen aller Art (+ 58 232 t), Luppen von Schweißisen (+ 8019 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 28 549 t), Eisenbahnschienen (+ 59 300 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 20 886 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 1533 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 19 057 t), Eisen- und Stahldraht (+ 17 211 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 145 169 t), Fische und Schalthiere (+ 210 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (+ 113 t), Fleisch und Speck, auch kons. (+ 226 t), Roggen (+ 303 t), Gerste (+ 200 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 31 854 t), Lein- und Ölsamen (+ 280 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 197 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, hart (+ 1188 t), desgl. weich (+ 1128 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 241 t), Kalk, gebrannter (+ 288 t), Lumpen (+ 3413 t), Weizenmehl (+ 223 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 7945 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 35 061 t), Röhren von Ton und Zement (+ 800 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 24 324 t), Pflastersteine aller Art (+ 70 105 t), Steinkohlen (+ 2 831 164 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 5224 t), Zink, Zinkbrocken (+ 1062 t), Umschließungen, gebraucht (+ 900 t); abgenommen haben: Bier (— 333 t), Braunkohlenbriketts (— 19 923 t), Dach-, Stein- und Teerpappe (— 625 t), tierischer Dünger (— 171 t), Thomasmehl (— 871 t), Chilesalpeter (— 940 t), Kalisalze zum Düngen (— 522 696 t), Eisen- und Stahlbruch (— 2882 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 15 889 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 8606 t), Eisen- und Stahlwaren (— 3717 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 993 t), Ton, Lehm usw. (— 9287 t), Farberden, Graphit (— 1050 t), sonstige Erden, Traß (— 5967 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 450 t), Schlacken zur Verhüttung (— 600 t), Hafer (— 900 t), Glas und Glaswaren (— 2184 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 23 782 t), Grubenholz (— 471 t), Rundholz zu Zellstoff (— 8288 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 80 068 t), desgl. gespalten, weich (— 3758 t), Hopfen (— 360 t), Kleie (— 434 t), Obst und Beeren (— 182 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 134 t), Papier und Pappe (— 3235 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 1981 t), Salz (— 128 391 t), Bitter- und Glaubersalz (— 603 t), Schiefer und Schieferwaren (— 353 t), Soda aller Art (— 14 742 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 118 230 t), Steinkohlenbriketts (— 500 t), Steinkohlenkoks (— 62 612 t), Teer, Pech, Harz (— 2911 t), Wein (— 691 t), Wolle (— 280 t), Farben (— 483 t), sonstige Güter (— 11 216 t).

Geflößt wurden bei der Abfuhr 117 417 t oder 31 360 t weniger wie im Vorjahr.

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 ₀	t oder rund	45,8 %
3998 ¹⁾ niederländische	„	1 760 712 ₀	t	34,4 %
2642 belgische	„	997 481 ₁	t	19,4 %
7 britische	„	1 102 ₉	t	} 0,4 %
30 französische	„	9312 ₉	t	
32 luxemburgische	„	10 035 ₉	t	

Bis Ausgang 1921 hat sich der Bestand der Rheinflotte wie folgt geändert²⁾:

J a h r	Dampfschiffe	Schleppkähne und Segelschiffe		Im ganzen Rheinschiffe
		eiserne	hölzerne	
Bestand Ende November 1914 . . .	1745	8626	1318	11 689
Zugang bis Ende 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 weniger	10 —	155 —	— 62	103 —

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

²⁾ Für 1921 liegen keine neuen Angaben vor, da die Frankfurter Versicherungsgesellschaft „Providentia“ eine neue (20.) Ausgabe des Rheinschiffsregisters herausgeben wird.

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, „Kannengießler III und IV“ mit gleichfalls 1400 Pferdestärken.

In Baden waren im Jahr 1921 vorhanden:

a) Motorboote: bei Karlsruhe	2
„ Rheinau	2
„ Mannheim	15

b) Dampfboote unter 15 t Tragfähigkeit:

bei Karlsruhe	1
„ Mannheim	2

Zusammen 22 gegenüber 28 im Vorjahr.

Auf der hessischen Rheinstrecke sind 25 Motorboote mit zusammen rund 580 PS. vorhanden. Hiervon dienen 3 dem Fährdienst, 7 dem Güter- und Schleppverkehr, 5 dem Ortsverkehr und 10 dem Privatgebrauch.

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

Die französische Militärbehörde hat eine wechselnde Anzahl von Motorbooten zur Ausübung des Stromüberwachungsdienstes in Betrieb gehalten.

Als Betriebsstoff für die Boote wird fast durchweg Benzol benutzt.

In der preußischen Stromstrecke waren 184 Motorboote vorhanden, mit insgesamt 3505 indizierten Pferdestärken, gegen 167 mit 3041 Pferdestärken im Vorjahr.

Davon dienen:	3 dem Strompolizeidienst,
	50 dem Fährdienst,
	58 dem Ortspersonenverkehr,
	8 anderen gewerblichen Zwecken,
	47 dem Privatgebrauch.

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

Außerdem waren auf den preußischen Nebenflüssen usw. eingestellt:

1. Main	15	Motorboote mit zusammen	252	Pferdestärken
2. Lahn	8	„ „ „	74	„
3. Mosel	6	„ „ „	65	„
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen	36	„ „ „	637	„

Zusammen 65 Motorboote mit zusammen 1028 Pferdestärken

gegen 62 Motorboote mit 1023 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 1921 um 83 Segelschiffe, 25 Dampfschiffe und 8 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	127	714	841	870	149	1019	1860
zu Tal	124	720	844	1027	1	1028	1872
Zus. Maximiliansau gegen 1920	251	1434	1685	1897	150	2047	3732
	184	3820	4004	5701	—	5701	9705
Speyer:							
zu Berg	33	745	778	1628	1	1629	2407
zu Tal	36	749	785	1653	—	1653	2438
Zusammen Speyer gegen 1920	69	1494	1563	3281	1	3282	4845
	84	3040	3124	6163	12	6175	9299

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	1921			1920		
	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe	Dampfschiffe und Motorboote	Segelschiffe und Schleppkähne	Zusammen Schiffe
Coblenz	14 402	31 612	46 014	16 294	31 565	47 859
Cöln-Mülheim	19 444	32 211	51 655	17 067	32 498	49 565

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	2924	11 478	14 402	31 163	449	31 612	46 014
Cöln-Mülheim	3263	13 804	17 067	31 789	709	32 498	49 565

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

Durchgefahrene Schiffe	1921	1920	1919	1918	1917	1916
Rheinschiffe	6 020	3 312	3 531	2 573	3 494	4 628
Sonstige Flußschiffe	1 517	1 088	167	2 078	2 227	2 521
Flußdampfschiffe	13 650	9 498	8 774	6 146	7 381	9 325
Seeschiffe	660	660	18	295	414	550
Zusammen	21 847	14 558	12 490	11 092	13 516	17 024
Durchschnittlich in 24 Stunden	60	40	34	31	37	47

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			
	1921	darunter Dampf- schiffe	1920	darunter Dampf- schiffe	1921	darunter Dampf- schiffe	1920	darunter Dampf- schiffe
Straßburg	456	13	1371	78	456	13	1428	82
Kehl	241	5	426	13	241	4	435	16
Lauterburg	86	—	186	—	84	—	192	—
Karlsruhe	537	26	997	24	522	25	1012	24
Speyer	624	1	473	—	621	1	475	—
Mannheim mit Rheinau .	7881	521	8417	499	7534	510	8194	452
Ludwigshafen	4194	492	3603	439	4190	492	3587	439
*Worms	853	106	947	343	853	103	959	341
Gernsheim	359	36	323	42	358	36	323	43
*Weisenau	91	2	50	7	89	2	50	7
Gustavsburg	2010	97	1757	74	1980	96	1746	75
Mainz	2032	649	1835	585	2034	645	1852	590
*Budenheim	340	45	166	1	340	46	165	1
Biebrich	527	372	331	228	508	354	388	285
Schierstein	22	—	24	—	22	—	24	—
Bingen	764	436	694	323	764	435	695	323
Oberlahnstein	874	272	591	153	803	203	324	101
Coblenz	1088	728	993	507	1073	716	882	432

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			
	1921	darunter Dampf- schiffe	1920	darunter Dampf- schiffe	1921	darunter Dampf- schiffe	1920	darunter Dampf- schiffe
*Beuel	379	3	172	—	388	3	135	—
*Bonn	1041	1039	935	118	888	886	—	—
*Wesseling	2625	—	1898	—	2618	—	1892	—
Cöln-Mülheim	3643	1684	3241	2000	3533	1672	2993	1959
*Leverkusen	397	68	282	81	435	107	256	89
*Reisholz	947	64	832	45	929	49	772	16
Neuß	788	12	921	44	789	11	926	37
Düsseldorf	1993	1079	1670	693	1965	1082	2483	663
*Crefeld	920	253	665	180	916	233	666	159
Uerdingen	701	398	610	388	686	383	627	405
*Rheinhausen	1346	58	522	23	1335	60	515	23
Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal) . .	19669	874	14366	692	19485	843	13922	626
*Homburg	938	—	820	—	938	—	800	—
*Alsum mit Schwelgern .	2349	1	1675	5	2316	1	1846	6
*Walsum	1792	10	666	6	1798	10	932	8
*Orsoy	261	163	128	51	261	163	104	39
*Rheinberg	220	—	149	—	220	—	135	—
Wesel	1432	323	672	213	1359	268	610	152

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	18 171	Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr	78 mit 10 990 t Ladung
	„ Tal	18 744	„ „ „ „	73 „ 14 206 t „
	zusammen 1921	36 915	Schiffe,	151 mit 25 196 t Ladung
	gegen 1920	24 712	„ „ „ „	—

Sonach 1921 mehr 12 203 Schiffe, darunter für den Rhein-See-Verkehr 151.

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

im Jahr 1921:	9 059	von insgesamt	35 362	Segelschiffen und Schleppkähnen.
„ „ 1920:	5 593	„ „	23 133	„ „ „

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

24 703 = 66,92 %	die niederländische Flagge,
7 446 = 20,17 %	„ Flagge deutscher Staaten,
3 903 = 10,57 %	„ belgische Flagge,
1 = 0,00 %	„ britische Flagge,
862 = 2,34 %	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 . . .	18 330 Schiffe,	gegen	12 257 Schiffe	im Vorjahr,
„ Tal . . .	18 905 „	„	12 372 „	„ „ „

Zusammen 37 235 Schiffe, gegen 24 629 Schiffe im Vorjahr.

Von den 37 235 Schiffen führten:

24 406 = 65,6 %	die niederländische Flagge,
8 266 = 22,2 %	„ Flagge deutscher Staaten,
4 057 = 10,9 %	„ belgische Flagge,
8	„ britische Flagge,
498 = 1,3 %	andere Flaggen.

VI. Rhein-See-Verkehr im besonderen.

1. Die Rhein-See-Flotte.

Unmittelbarer Rhein-See-Verkehr, für den im Jahr 1888 nur 3 Dampfer mit zusammen 1860 t Tragfähigkeit eingestellt waren, hat im Jahr 1920 zum erstenmal nach dem Kriege 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 Pferdestärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rhein ²⁾	Bemerkungen
					cbm	Register-tonns			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Bingen	Argo	Bremen	Q. H. F. S.	2 207	779	600	1 770	
2	Rhenania	Rhein-See	Cöln	H. W. B. G.	1 360	480	500	1 542	
3	Prussia	Stenzel & Rolke	Stettin	J. F. Q. P.	1 693	598	650	1 400	
4	Dortmund	Argo	Bremen	Q. G. W. S.	1 781	629	480	1 375	
4a	Elbing VIII	Schichau	Elbing	H. J. K. T.	1 398	493	750	1 370	
5	Borussia	Rhein-See-schiffahrts-Gesellschaft	Cöln	H. W. C. P.	1 496	528	—	1 350	
6	Badenia	"	"	H. W. C. M.	1 445	510	—	1 300	
7	Westfalia	"	"	H. W. C. Q.	1 421	501	—	1 300	
8	Düsseldorf	Argo	Bremen	Q. G. S. F.	1 824	644	450	1 300	
9	Ark	Stockholms Rederiaktiebolag Svea	Stockholm	—	—	—	—	1 300	
10	Embla	"	"	—	—	—	—	1 200	
11	Karlsruhe	Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	R. P. B. M.	1 494,6	527,58	500	1 200	
12	Straßburg	"	"	R. S. B. M.	1 500	552	600	1 200	
13	Mannheim	"	"	R. P. F. G.	1 491,5	526,51	500	1 200	
14	Bonn	Reederei Fred. Olsen	Kristiania	H. W. C. G.	1 453,4	513	550	1 200	
15	Bavaria	Rhein-See-schiffahrts-Gesellschaft	Cöln	—	—	510	—	1 150	
16	Vega	Rederiaktiebolag Svea	Stockholm	—	—	—	—	1 100	
Zu übertragen								22 357	

¹⁾ Mitteilungen über Veränderungen im Bestand der Rhein-See-Flotte liegen für 1921 nicht vor.

²⁾ Diese Angaben beruhen zum Teil auf Schätzung.

Lfd. Nr.	Namen des Schiffes	Namen der Gesellschaft	Heimathafen	Unterscheidungssignal	Netto-Rauminhalt		Indizierte Pferde- stärken	Größte Tragfähigkeit auf dem Rhein ¹⁾	Bemerkungen
					cbm	Re- gister- tons			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
							Übertrag	22 357	
17	Feronia	Neptun	Bremen	Q. G. P. M.	1 063	375	420	1 000	
18	Karlsruhe	Sinner	Stettin	J. F. M. V.	1 052	371	300	982	
19	Perseus	Neptun	Bremen	Q. J. S. R.	1 026	362	350	960	
20	Bacchus	"	"	Q. J. S. W.	1 026	362	350	960	
21	Phoebus	"	"	Q. J. S. V.	1 025	362	350	960	
22	Andromeda	"	"	Q. J. S. P.	1 028	363	350	960	
23	Ceres	"	"	Q. K. B. L.	1 028	363	350	960	
24	Nereus	"	"	Q. H. W. R.	1 086	383	320	950	
25	Latona	"	"	Q. H. W. S.	1 086	383	320	950	
26	Orest	"	"	Q. J. C. K.	1 084	383	320	950	
27	Pylades	"	"	Q. J. C. S.	1 084	383	320	950	
28	Niobe	"	"	Q. J. R. B.	1 028,5	363,05	350	950	
29	Cöln	Argo	"	Q. G. P. V.	1 204	425	360	935	
30	Pallas	Neptun	"	Q. H. V. C.	1 047	370	300	900	
31	Elin	"	"	Q. H. N. J.	987	348	300	900	
32	Jupiter	"	"	Q. H. J. G.	933	329	270	875	
33	Ariadne	"	"	Q. H. N. H.	1 058	373	370	870	
34	Juno	"	"	Q. H. L. P.	926	327	300	870	
35	Phädra	"	"	Q. G. N. K.	1 055	372	370	868	
36	Egeria	"	"	Q. G. M. N.	1 082	382	350	850	
37	Vulkan	"	"	Q. H. S. W.	983	347	350	850	
38	Leda	"	"	Q. H. S. G.	983	347	300	850	
39	Thalia	"	"	Q. G. D. J.	809	286	250	827	
40	Stella	"	"	Q. G. B. C.	834	294	250	819	
41	Mannheim	Argo	"	Q. G. S. P.	1 176	415	360	800	
42	Venus	Neptun	"	Q. G. B. T.	1 023	361	360	782	
43	Elbing II	Schichau	Elbing	H. J. C. G.	1 075	379	250	774	
44	Diana	Neptun	Bremen	Q. H. G. V.	848	300	270	760	
45	Fortuna	"	"	Q. F. S. P.	861	304	350	700	
46	Pax	"	"	Q. F. S. M.	854	301	300	700	
47	Castor	"	"	Q. G. D. R.	906	320	250	640	
48	Pollux	"	"	Q. G. D. V.	905	319	250	640	
49	Themis	"	"	Q. F. M. N.	777	274	250	612	
50	Rea	"	"	Q. F. P. N.	831	293	300	600	
51	Saturn	"	"	Q. F. M. G.	758	267	250	588	
52	Luna	"	"	Q. F. R. S.	791	279	300	560	
53	Flora	"	"	Q. F. N. K.	556	196	200	559	
54	Iris	"	"	Q. F. L. P.	571	201	200	557	
55	Elbing I	Schichau	Elbing	Q. J. C. D.	787	278	300	550	
56	Jason	Neptun	Bremen	Q. F. L. K.	558	197	200	512	
57	St. Antonio	A. Hammerstein	Rotterdam	—	—	—	—	470	
58	Rensiens	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 Jahr 1920 zum Teil wieder aufgenommen. Im Jahr 1921 waren folgende Rhein-See-Dampfer im Betrieb:

1. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ zu Bremen, mit 12 Dampfern:

a) Castor	Englanddienst
b) Egeria	„
c) Jupiter	„
d) Luna	„
e) Phädra	„
f) Rhea	„
g) Vulkan	„
h) Iris	Ostseedienst
i) Flora	„
k) Diana	„
l) Nereus	„
m) Venus	„

Die Schiffe führten einen regelmäßigen Fahrdienst auf folgenden Strecken aus:

Cöln—Niederrheinhäfen—London.

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

Rhein—Deutsche Ostsee (Danzig—Königsberg), (zweimal monatlich).

An Gütern wurden hauptsächlich befördert:

Roheisen, Eisenwaren, Kupfer, Zink, Bleche, Chemikalien, Zement, Fette, Farben, Waschmittel, Borax und allgemeine Stückgüter.

Das Gesamtgewicht der beförderten Gütermengen betrug:

im Bergverkehr	27 859 t,
im Talverkehr	30 761 t.

Der Rheinverkehr hatte im Jahr 1921 unter dem Niedrigwasserstand sehr zu leiden. Die Gesellschaft war fast 10 Monate lang gezwungen, berg- und talwärts ableichtern zu lassen, wodurch ihr große Verluste entstanden sind.

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, da die Dampfer den Rhein wegen des niedrigen Wasserstandes nicht befahren konnten.

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 niedrigen Wasserstand des Rheins ein nennenswerter Verkehr nach den niederrheinischen Häfen nicht statt, da die Dampfer im allgemeinen bereits in Rotterdam bzw. Emmerich leichtern mußten.

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. (1921 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 Berichtsjahr 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 Berichtsjahr kamen zwei englische Segelschiffe viermal 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
1921	270 119	220 934	491 053
1920	390 343	208 422	598 765
Mithin 1921	{ mehr { weniger	— 120 224	12 512 — 107 712

Der Floßverkehr in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen hat somit in der Zufuhr um 30,8 % ab-, in der Abfuhr um 6 % zu-, im ganzen um 18 % abgenommen; gegen 24,9 % Zu-, 2,3 % Ab- und 13,9 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Floßverkehr in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen von 491 053 t den Floßverkehr nach und von den Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, Beilage IIb, IIIc, IVc, Vb und VIb, nämlich mit 3228 t vom Rhein her und 158 008 t nach dem Rhein hin, also zusammen 161 236 t

so ergibt sich als **Gesamtfloßverkehr auf dem Rhein** 652 289 t

Gegen das Vorjahr mit zusammen 816 927 t bedeutet dies eine Abnahme von 164 638 t oder 20,1 % Abnahme, gegen 14,3 % 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										
1921	83	—	—	—	19 532	—	—	19 532	—	
gegen 1920	115	—	—	—	27 584	—	—	27 584	—	
Mithin 1921	mehr weniger	— —	— —	— —	— 8 052	— —	— —	— 8 052	— —	
b) Abgang (Rhein) im Floßhafen:										
1921	36	—	—	—	26 724	105	—	26 829	—	
gegen 1920	25	—	—	—	24 224	81	—	24 305	—	
Mithin 1921	mehr weniger	9 —	— —	— —	2 496 —	24 —	— —	2 520 —	— —	

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 auf den hiesigen Rheinflößen nicht befördert, dagegen anderes Nutzholz, und zwar hauptsächlich Stangen.	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—		
März	12	561 ⁰⁰⁰	—	—	11 594 ⁷⁰⁰	39 ⁰⁰⁰	—	12 195 ⁷⁰⁰	—	
April	16	—	—	—	16 856 ⁰⁰⁰	38 ⁰⁰⁰	—	16 894 ⁰⁰⁰	—	
Mai	21	527 ⁰⁰⁰	—	—	18 292 ²⁰⁰	30 ⁰⁰⁰	13 ⁰⁰⁰	18 803 ²⁰⁰	—	
Juni	12	—	—	—	18 077 ³⁰⁰	41 ⁰⁰⁰	322 ⁰⁰⁰	18 441 ³⁰⁰	—	
Juli	13	337 ²⁰⁰	—	—	16 005 ²⁰⁰	27 ⁰⁰⁰	28 ⁰⁰⁰	16 398 ⁴⁰⁰	—	
August	—	—	—	—	—	—	—	—	Floßerstreck.	
September	29	144 ⁰⁰⁰	—	—	22 657 ²⁰⁰	61 ⁰⁰⁰	16 ⁰⁰⁰	22 873 ²⁰⁰	—	
Oktober	33	39 ⁰⁰⁰	—	—	28 876 ⁷⁰⁰	70 ⁰⁰⁰	11 ⁰⁰⁰	28 997 ⁷⁰⁰	—	
November	21	606 ⁰⁰⁰	—	—	21 487 ⁸⁰⁰	59 ⁰⁰⁰	10 ⁰⁰⁰	22 164 ⁷⁰⁰	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen 1921	157	2216 ⁰⁰⁰	—	—	160 287 ⁰⁰⁰	368 ⁰⁰⁰	403 ⁰⁰⁰	163 276 ⁷⁰⁰	—	
gegen 1920	126	3141 ⁰⁰⁰	—	—	161 864 ⁰⁰⁰	536 ⁰⁰⁰	223 ⁰⁰⁰	165 765 ⁰⁰⁰	—	
Mithin 1921	mehr weniger	31 —	— —	— —	— 1 576 ⁰⁰⁰	— 167 ⁰⁰⁰	180 ⁰⁰⁰ —	— 2 489 ⁰⁰⁰	— —	

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	Beigeladene Güter	Bemerkungen
		Hartes Holz			Weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
a) Ankunft	699	223	—	—	124 002	—	—	124 225	—	gegen 196 786 t im Vorjahr.
b) Abgang	152	2232	5	—	155 628	379	—	158 244	—	gegen 152 461 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		
	Flöße				
	Zahl	Gewicht t	Zahl	Gewicht t	
1921	214	233 293	150	275 210	
1920	146	212 999	136	209 150	
Mithin 1921	{ mehr weniger	68	20 294	14	66 060

Bei Coblenz wurden sämtliche 214 Flöße von Dampfern geschleppt.

Unter den bei Coblenz durchgegangenen 214 Flößen hatte das größte ein Gewicht von 2402 t, das kleinste ein Gewicht von 288 t. Unter den 214 Flößen hatten:

172 Flöße (große) ein Gewicht über 750 t,

42 „ (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	
	1921	— ²⁾	— ²⁾	82	117 417	82	117 417
1920	—	—	101	148 777	101	148 777	
Mithin 1921	{ mehr weniger	—	—	19	31 360	19	31 360

Die Einfuhr an Floßholz hat sonach um 0,0 %, die Ausfuhr um 21,1 % und der gesamte Grenzverkehr mit Floßholz um 21,1 % 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 8 Flöße an der Anschreibestelle Koeken vorbei mit einem Bestand von 3228 t.

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-Kanal ¹⁾	„	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:

	1921	1920	
von dem Rhein her .	1 519 479 t	2 060 816 t,	mithin 1921 weniger 541 337 t
nach dem Rhein hin	5 220 435 t	5 414 048 t,	„ 1921 „ 193 613 t
Zusammen	6 739 914 t	7 474 864 t,	mithin 1921 weniger 734 950 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 26,2 %, nach dem Rhein hin um 3,6 % im ganzen um 9,8 % abgenommen, gegen 11,9 %, 2,6 % und 4,9 % Zunahme im Vorjahr.

Von und nach dem Hünninger 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. III-Rhein-Kanal.

Anschreibestelle: Schleuse 88 bei Straßburg Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
Von dem Rhein her . . .	331	71	402	20 416	6 041	—	—	
Nach dem Rhein hin . . .	71	331	402	20 416	12 236	—	—	
1921 zusammen	402	402	804	40 832	18 277	—	—	
1920	433	414	847	31 610	17 658	—	—	
1921 { mehr	—	—	—	9 222	619	—	—	
1921 { weniger	31	12	43	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 5,1 % ab- und der Güterverkehr um 3,5 % 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 . . .	11	—	11	2 700	961	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	22	—	22	5 053	2 654	—	—	
1921 zusammen	33	—	33	7 753	3 615	—	—	
1920	124	—	124	25 740	17 308	—	—	
Mithin 1921 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
Mithin 1921 { weniger	91	—	91	17 987	13 693	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 74,1 % und der Güterverkehr um 79,1 % abgenommen. Floßverkehr fand wie im Vorjahr nicht statt. Die Abnahme des Verkehrs ist auf den niederen Wasserstand zurückzuführen.

Mit dem in den Beilagen IIIa und IVa berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 39 239 t (1920: 138 735 t) Zufuhr vom Neckar und 6 790 t (1920: 39 695 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1921	1920	gegen das Vorjahr	
			mehr	weniger
Durchgangsverkehr	3 615 t	17 308 t	—	13 693 t
Hafenverkehr in Mannheim	46 029 t	178 430 t	—	132 401 t
Gesamt-Neckarverkehr	49 644 t	195 738 t	—	146 094 t

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1921/22 die Unterbauten von 3 Heidelberger Badeanstalten Schutz gesucht.

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	%
1921	262	113	24 465	8 058	71,3	32,9
1920	1034	656	140 520	56 508	82,2	40,2
Mithin 1921 { mehr	—	—	—	—	—	—
Mithin 1921 { weniger	772	543	116 055	48 450	10,9	7,3

Die Aussichten für das Geschäftsjahr 1921 waren zunächst nicht ungünstig, insofern als am 5. Januar mit 4 Dampfern der Betrieb, wenn auch bei niederem Wasserstand, eröffnet werden konnte. Mitte Januar besserte sich die Fahrtiefe und fanden sich hiernach auch genügend Transporte (Kohlen und Ölsaaten). Auch im Februar konnte der Verkehr noch durchgeführt werden und da eine weitere Erhöhung der Bahntarife für April in Aussicht stand, konnte auch die Neckarschiffahrt eine Aufbesserung ihrer Fracht- und Schlepplohnsätze in Aussicht nehmen.

Leider brachte der Monat März eine erhebliche Enttäuschung, denn schon Ende Februar ging der Wasserstand zurück, sodaß am 3. März der Betrieb wieder eingestellt werden mußte. Von da an war ein Schiffsverkehr auf dem Neckar bis zum Jahresschluß nicht mehr möglich, nur Anfang Juni konnten noch einige Schleppzüge unter großen Schwierigkeiten herangeholt werden. Der Wassermangel im Neckar hat sich in diesem Jahr zu einem Unglück, nicht nur für die Schiffahrt, sondern auch für die am Neckar gelegene Industrie, herausgebildet. Eine Schiffahrtseinstellung von so langer Dauer wie in diesem Jahr ist seit den 60er Jahren nicht wieder dagewesen.

Mit der Betriebseinstellung fallen für uns alle Einnahmen fort; wenn nun auch die Kosten für Kohlen und Betriebsmaterial in solchen Fällen in Wegfall kommen, so können doch die Ruhekosten nur allmählich und nur bis zu einem gewissen Grad abgebaut werden, sodaß ein Verlust in unserem Schleppgeschäft hierdurch unvermeidlich wurde. Die Zeitabschnitte, in denen die Neckarschiffahrt stillgelegt werden mußte, verteilen sich wie folgt:

Im Januar konnte an	5	Tagen wegen Mangel an Ladung		
„ März	„ „ 23	„ „	Nieder-Wasser	
„ April	„ „ 30	„ „	„	„
„ Mai	„ „ 21	„ „	„	„
„ Juni	„ „ 14	„ „	„	„ nicht gefahren werden.
„ Juli bis Dezember	war der Betrieb	vollständig eingestellt,	sodaß im Jahr	

1921 die Schiffahrt an 277 Tagen ruhen mußte und wir nur 88 Arbeitstage ausnützen konnten.

Wenn nun auch kaum anzunehmen ist, daß sich Jahre mit so anhaltenden Niederwasserständen öfter wiederholen, zumal ja die Kanalisierung des Neckars in Angriff genommen ist, so haben wir uns doch schon seit Jahresfrist bemüht, unserem Schleppgeschäft ein anderes Unternehmen anzugliedern, in welchem wir unsere in Zeiten der Schiffahrtseinstellung teilweise brachliegenden Arbeitskräfte und Einrichtungen nutzbar machen können und dem wir andererseits durch unsere Beziehungen zu Handel und Industrie in Württemberg an die Hand gehen können.

Im Oktober bot sich Gelegenheit mit dem Lindenkonzern in Duisburg-Ruhrort, der Schiffahrt und Kohlenhandel betreibt, in Verbindung zu treten und eine Interessengemeinschaft in Form einer G.m.b.H. unter der Firma Kohlenhandels-gesellschaft Schwaben G.m.b.H., Sitz in Heilbronn a. N., in unserem Geschäftshaus zu gründen. Wir werden uns bemühen, unser Unternehmen schon mit Rücksicht auf die bevorstehende Kanalisierung des Neckars, auch nach anderer Richtung hin, auszubauen, sodaß wir bald wieder zu erträglichen Verhältnissen kommen werden.

Was nun weiterhin unser Schleppgeschäft im Jahr 1921 betrifft, so ist noch zu erwähnen, daß die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld 43 betrug. (Im Jahr 1920: 207.) Die Kettendampfer legten zusammen 4831 Bergkilometer zurück mit 262 leeren und 113 beladenen Fahrzeugen, gegen 1034 leere und 656 beladene Fahrzeuge in 1920.

Die 375 leeren und beladenen Schiffe legten 27272 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 72,7 km gegen 67,6 km im Vorjahr.

Die 113 beladenen Fahrzeuge enthielten 8058 Tonnen Ladung, die Durchschnittsladung betrug demnach 71,3 Tonnen, gegen 86,2 Tonnen im Jahr 1920.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 24465 Tonnen und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 32,9 % gegen 40,2 % im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf Beförderung von Ladung beträgt 786518 Tonnenkilometer, gegen 6303770 Tonnenkilometer im Jahr 1920.

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 . .	5	—	5	590	472	—	—	
nach dem Rhein hin . .	—	5	5	590	—	—	—	
1921 zusammen	5	5	10	1180	472	—	—	
1920	42	42	84	9582	4784	—	—	
Mithin 1921 { mehr weniger	— 37	— 37	— 74	— 8402	— 4312	— —	— —	

Die Zufuhr hat betragen 472 t gegen 4784 t im Vorjahre, somit weniger 4312 t.

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

Der Gesamtgüterverkehr beläuft sich auf 472 t gegen 4784 t, sohin weniger 4312 t.

Angefahren wurden 472 t Kies.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 5 gegen 42 im Vorjahr, sohin weniger 37.

Abgegangen sind 0 beladene Fahrzeuge gegenüber 0 im Vorjahr.

Flöße sind weder angekommen noch abgegangen.

4. Main.

Der Verkehr auf dem Main war im Jahr 1921 schlechter als in allen übrigen Kriegs- und Nachkriegsjahren. Der Rückgang ist besonders auf die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse zurückzuführen. Durchweg konnten im ganzen Jahre die Kähne auf dem Rhein, somit auch auf dem Main, nur sehr beschränkt ausgenutzt werden. Auf der anderen Seite bewirkten die stets billigeren Eisenbahnfrachten den Rückgang des Wasserverkehrs. Letzten Endes blieben die von der Entente im Frühjahr 1921 verhängten Sanktionen auf den Verkehr nicht ohne Wirkung, zumal an der Schleuse Höchst eine Zollstation vorübergehend errichtet wurde. Die Erhöhung der Schiffs- und Schleppfrachten war bedingt durch die zunehmende Entwertung der deutschen Mark.

Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der **kanalisierten Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein** zeigt die folgende Übersicht:

Anschreibestelle: Kostheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	2634	97	2731	1 932 125	1 129 659	—	—	
nach dem Rhein hin . .	574	2151	2725	1 912 421	176 422	945	158 008	
1921 zusammen	3208	2248	5456	3 844 546	1 306 081	945	158 008	
1920	3211	6175	9386	3 807 485	1 758 727	1147	217 052	
Mithin 1921 { mehr weniger	— 3	— 3927	— 3930	37 061 —	— 452 646	— 202	— 59 044	

Der Schiffsverkehr hat um 41,9 %, der Güterverkehr um 25,7 %, der Floßverkehr um 17,6 % abgenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr
die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 39,9 % abgenommen,

„	„	„	„	„	„	Frankfurt	„	8,2 %	„
„	„	„	„	„	„	Kostheim	„	41,9 %	„

Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr:

bei Offenbach	zu Berg um	1,1 %	zu Tal um	21,9 %	abgenommen,
„ Frankfurt	„ „	29,4 %	„ „	40,2 %	„
„ Kostheim	„ „	25,6 %	„ „	26,4 %	„

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

im Jahr 1921 für	313 Schiffe in	152 Schleusungen
gegen 1920	„	„
1919	127	71
1918	128	59
1917	533	239
1916	186	107
1915	—	—
1914	18	8
1913	839	488
1912	2429	1062
1911	2383	959
1910	2710	1028
1909	1504	734
1908	1344	663
1907	1526	627

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

Lfde. Nr.	Haltung zu	Zufuhr zu Berg		Abfuhr zu Tal	
		insgesamt	darunter durch Kette	insgesamt	darunter Floßholz
		t	t	t	t
1	Offenbach	319 970	52 129	256 473	161 246
2	Frankfurt	821 180	—	266 058	158 550
3	Höchst	890 807	—	126 333	Nach § 43 der Polizeiverordng. vom 28. Jan. 1899 wird der Floßverkehr nicht mehr angeschrieben.
4	Okriftel	1 135 216	—	168 174	
5	Flörsheim	1 125 268	—	173 456	
6	Kostheim	1 129 659	—	334 430	

Ein großer Teil der bei der Haltung Offenbach im Talverkehr angeschriebenen Güter ist für Frankfurt bestimmt und erscheint daher nicht mehr bei den Anschreibungen der übrigen 5 Haltungen. Um ein richtiges Bild von der Wirkung der Kanalisierung der Mainstrecke Offenbach—Frankfurt und dem Güterverkehr von und nach dem Rhein zu erhalten, sind in der

folgenden Übersicht Anzahl und Ladung der während des Berichtsjahres durch die Haltung Offenbach gegangenen Rheinschiffe aufgeführt:

J a h r	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit			Ladung			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
1921	735	152	887	441 665	62 440	504 105	294 117	39 720	333 837	
1920	620	201	821	359 096	70 491	429 587	285 853	44 346	330 199	
Mithin 1921	{ mehr weniger	115 —	— 49	66 —	82 569 —	— 8 051	74 518 —	8 264 —	— 4 624	3 638 —

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 8%, der Tragfähigkeit nach um 17,3 % und der Ladung nach um 1,1 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 15 zu Berg und 8 zu Tal, somit gegen das Vorjahr 7 Bergboote mehr und 6 Talboote weniger.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr eine Abnahme erfahren.

Das Verhältnis dieser Abnahme 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	
1921	160 011	157 743	157 269	1235	607	739	
1920	215 420	209 047	213 525	2927	3574	3527	
Mithin 1921	{ mehr weniger	— 55 409	— 51 304	— 56 256	— 1692	— 2767	— 2788
in Prozenten	25,75	24,5	26,3	57,8	77,4	79,1	

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	
1921	55	246	—	—	67	301	
1920	1	5	16	46	26	95	
Mithin 1921	{ mehr weniger	54 —	241 —	16 —	46 —	41 —	206 —

Verkehrsstörungen. Im abgelaufenen Jahr mußten die Wehre an 26 Tagen wegen Eisgang gelegt werden. Hochwasser kam im Jahr 1921 nicht vor.

Eine Behinderung der Schifffahrt und Flößerei trat im Berichtsjahr in der Haltung Offenbach nicht ein.

Unterhaltung der Fahrstraße. Beschädigungen an Bauten und Schleusenanlagen im Main durch Hochwasser oder Eisgang kamen im Berichtsjahr nicht vor.

An der linken Böschung der großen Schleusenammer zu Höchst mußte eine größere Ausbesserung vorgenommen werden. Am Mittelpunkt der Schleuse Okriftel wurde im April 1921 durch ein Güterboot der linke Torflügel ausgehoben und die Zahnstange beschädigt. Da die Beschädigungen durch einen Taucher nicht beseitigt werden konnten, mußte die Instandsetzung bis zu einer Schifffahrtssperre verschoben werden. Während der Schifffahrtssperre mit Treibeis im November-Dezember wurde das Haupt abgedämmt, trocken gelegt und das Tor alsdann wieder eingesetzt. Der Schaden bezifferte sich auf 30000 Mark, der von dem Schiffsbesitzer zu tragen war.

Ferner mußten in der FloBrinne der Schleuse Okriftel größere Instandsetzungen vorgenommen werden, die noch nicht beendet sind. Sandablagerungen in der Fahrrinne wurden durch Privatbaggerungen beseitigt.

Schiffsunfälle: Am 19. Juni bekam der Kahn „Viktor von Scheffel“ in der alten Schleuse Kostheim Leckage. Der Kahn befand sich auf der Talfahrt mit 595 t Kalksteinen beladen. Bei einem Tiefgang von 2,08 m geriet der Kahn auf einen in die Kammer gefallen Ankerstock. Das Schiff wurde geleichtert und konnte am 4. Juli zur Werft geschleppt werden. Der Schiffsverkehr wurde inzwischen durch die neue Schleuse aufrechterhalten. Außer kleineren Havarien kamen größere Schiffsunfälle nicht vor.

Schiffahrtspolizei. Hessischerseits sind im Berichtsjahr 8 außerordentliche Untersuchungen von Schiffsdampfkesseln während der Fahrt auf dem Main vorgenommen worden, die aber zu Beanstandungen keinen Anlaß gaben.

Preußischerseits konnten wegen Mangel an Betriebsstoffen für die Motorboote auch im Berichtsjahr die üblichen Revisionen der Dampfessel der auf dem Main fahrenden Dampfer nicht vorgenommen werden.

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf dem kanalisiertem Main wurden in 6 Fällen geahndet, die im Verwaltungswege ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes: Die Arbeiten zum Bau der Kaiserbrücke zu Frankfurt sind auch im Berichtsjahr infolge der Ungunst der Verhältnisse nicht fortgesetzt worden. Die errichtete Notbrücke mußte verschiedentlich größeren Ausbesserungen unterzogen werden. Die Schifffahrt wurde durch die Baustelle nicht behindert.

Die neue zweite Schleuse bei Kostheim konnte am 1. April dem Verkehr übergeben werden. Ebenso konnte die dritte preußische Schleusenanlage bei Groß-Krotzenburg auf der neu kanalisiertem Mainstrecke oberhalb Offenbach am 1. April 1921 in Benutzung genommen werden. Bereits im September konnten die Schiffe mit dem gleichen Tiefgang wie auf dem Untermain die neu kanalisierte Strecke bis Hanau befahren. Im November wurde die Strecke oberhalb Offenbach bis Leider mit der gleichzeitigen Eröffnung der neuen Hafenanlagen bei Aschaffenburg offiziell dem Verkehr übergeben.

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

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	
	t	t	t
1921	101 327½	3 768½	105 096
1920	151 698½	10 816½	162 515
Mithin 1921			
	mehr	—	—
	weniger	50 371	7 048
			57 419

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33 % und in der Abfuhr um 65 % abgenommen. Im ganzen ist eine Abnahme von 35 % zu verzeichnen.

Von dieser Abnahme entfallen auf die Bergzufuhr rund 50400 t, und zwar auf Steinkohlen 31300 t, Steinkohlenkoks 9500 t, Braunkohlen 17500 t und Torf 2000 t, während die Zufuhr in rheinischen Braunkohlenbriketts um 12300 t zugenommen hat.

Die Talabfuhr hat um rund 7000 t abgenommen; hiervon entfallen auf Grubenholz rund 5900 t, auf Bau- und Nutzholz rund 1300 t, auf Rohton, Öle, Fette, Papier, Farben und sonstige Güter rund 500 t. Die Zementabfuhr ist um rund 500 t gestiegen.

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

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t
1921	582 345	60 097	642 442
1920	951 418	131 561	1 082 979
Mithin 1921	mehr weniger	— —	— —
	369 073	71 464	440 537

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,8 %, in der Abfuhr um 54,3 %, im ganzen um 40,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Zement (+ 2300 t), Weizen und Spelz (+ 32 273 t), Gerste (+ 3543 t), Mais (+ 24 990 t), Steinkohlenbriketts (+ 2007 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1550 t), rohe Braunkohlen (— 81 705 t), Braunkohlenbriketts (— 8771 t), Steine, Platten von Zement (— 685 t), Chemikalien und Drogen (— 271 t), phosphorsaurer Kalk (— 3550 t), Roheisen aller Art (— 7400 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 210 t), Eisenbahnschienen (— 386 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 843 t), Fleisch und Speck (— 558 t), Roggen (— 1000 t), Hirse, Buchweizen (— 30 062 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 600 t), Bau- und Nutzholz, bearbeitet (— 808 t), desgl. gespalten (— 783 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1468 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (— 616 t), Kartoffeln (— 947 t), Weizenmehl (— 300 t), andere Müllereierzeugnisse (— 141 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 2325 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 810 t), Steinkohlenteeröle (— 350 t), Röhren von Ton und Zement (— 820 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 265 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 750 t), Steinkohlen (— 219 298 t), Steinkohlenkoks (— 80 996 t), Wein (— 400 t), Verbrauchszucker (— 1147 t), sonstige Güter (— 600 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 367 t), Zement (+ 8000 t), tierischer Dünger (+ 450 t), phosphorsaurer Kalk (+ 354 t), Dampfkessel, Maschinen (+ 500 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 1800 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 122 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1100 t), Holzzeugmasse (+ 824 t), Lumpen (+ 119 t), Zink, Zinkbrocken (+ 120 t), Stückgüter (+ 120 t), sonstige Güter (+ 200 t); abgenommen haben: Steine, Platten von Zement (— 295 t), Eisen- und Stahlbruch (— 340 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 572 t), Eisenbahnschienen (— 279 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2537 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1520 t), Ton, Lehm usw. (— 3788 t), sonstige Erden, Traß (— 7417 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 926 t), Grubenholz (— 1712 t), Rundholz zu Zellstoff (— 18 350 t), Kalk, gebrannter (— 2883 t), Papier und Pappe (— 880 t), Schiefer und Schieferwaren (— 227 t), gebr. Steine und Ziegel (— 900 t), Pflastersteine aller Art (— 19 590 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 15 579 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 1448 t), Wolle (— 252 t), Farben (— 900 t).

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	75	82	7 616	986	—	—	
nach dem Rhein hin . .	72	11	83	7 691	6143	—	—	
1921 zusammen	79	86	165	15 307	7129	—	—	
1920	96	98	194	17 523	8266	—	—	
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	
	17	12	29	2 216	1137	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 14,9 %, der Güterverkehr um 13,8 % abgenommen. Floßverkehr hat nicht stattgefunden.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 229 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 100 t), Kartoffeln (— 150 t); zugenommen haben: Eisen- und Stahldraht (+ 165 t), Steinkohlen (+ 1772 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 745 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung bearbeitet (— 100 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 745 t); zugenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1273 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⁾ .	—	6	6	1604	—	—	—	1) Schiffe ohne eigene Triebkraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾ .	5	4	9	3545	835	—	—	
1921 zusammen	5	10	15	5149	835	—	—	
1920	22	11	33	9559	5134	—	—	
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	
	17	1	18	4410	4299	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 54,5 %, der Güterverkehr um 83,7 % abgenommen.

Die Güterbewegung in dem Moselhafen zu Trier hat betragen:

J a h r	Z u f u h r			Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	—		zu Berg t	zu Tal t		
1921	685	—	685	—	116 463	116 463	117 148	
1920	311 008	—	311 008	—	204 149	204 149	515 157	
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	
	310 323	—	310 323	—	87 686	87 686	398 009	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 99,8 %, in der Abfuhr um 42,9 %, im ganzen um 77,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Bier (— 450 t), Blei in Blöcken (— 755 t), Braunkohlenbriketts (— 120 000 t), Chemikalien und Drogen (— 1468 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 2585 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 3196 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 2202 t), Eisen- und Stahlwaren (— 3486 t), Fleisch und Speck (— 150 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 500 t), Malz (— 30 396 t), Glas und Glaswaren (— 29 606 t), Korb- und Floßweiden (— 1364 t), Kartoffeln (— 3506 t), Obst und Beeren (— 2222 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 15 135 t), Papier und Pappe (— 6627 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 890 t), Salpetersäure, Salzsäure (— 530 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 3093 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 2296 t), Stärke, Traubenzucker (— 5790 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 9730 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 4736 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 511 t), Wein (— 26 511 t), Wolle (— 580 t), Verbrauchszucker (— 161 t), Stückgüter (— 3100 t), Umschließungen, gebraucht (— 11 975 t), gehobelte Hölzer (— 7255 t), sonstige Güter (— 9152 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bier (— 7790 t), Chemikalien und Drogen (— 196 t), tierischer Dünger (— 200 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1308 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 3124 t), Dampfkessel, Maschinen (— 602 t), Eisen- und Stahlwaren (— 333 t), Glas und Glaswaren (— 4070 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 675 t), Kartoffeln (— 350 t), Weizenmehl (— 290 t), Obst und Beeren (— 580 t), Pflanzen (— 928 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 4169 t), Soda aller Art (— 3283 t), Weingeist (— 5120 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 100 t), Wein (— 29 610 t), Verbrauchszucker (— 1465 t), Stückgüter (— 5350 t), Umschließungen, gebraucht (— 5250 t), gehobelte Hölzer (— 4250 t), sonstige Güter (— 8380 t).

7. Der Rhein-Herne-Kanal¹⁾.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
nach dem Rhein hin	9 478	288	9 766	—	4 864 137	—	—	1) Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht für 1918 (Prot. IV. o. S. v. 1918).
von dem Rhein her	749	8983	9 732	—	369 914	—	—	
1921	10 227	9271	19 498	—	5 234 051	—	—	
1920	9 069	7639	16 708	—	5 343 940	—	—	
Mithin 1921	mehr weniger	1 158 —	1632 —	2 790 —	— 109 889	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 16,7 % zugenommen, in der Ladung um 2,1 % abgenommen.

8. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schiffahrtsverbindung 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	
1921	53	—	53	14 115	8 218	8	3228	
1920	160	1	161	66 249	36 481	2	1110	
Mithin 1921	mehr weniger	— 1	— 108	— 52 134	— 28 263	6 —	2118 —	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 67,1 %, in der Ladung um 77,5 % abgenommen.

Der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 300,0 %, im Gewicht der Flöße um 190,8 % zugenommen.

Die Abnahme erstreckt sich auf: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 79 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 30 t), Lein- und Ölsamen (— 5263 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 280 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 20 444 t), Steinkohlen (— 1011 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 53 t), Stückgüter (— 413 t), sonstige Güter (— 1242 t); zugenommen hat: weiches Bau- und Nutzholz, unbeeidelt (+ 2118 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	2578	1782	4 360	555 063	289 396	—	—		
zu Tal	3772	824	4 596	542 746	461 952	75	25 974		
1921 zusammen	6350	2606	8 956	1 097 809	751 348	75	25 974		
1920	7518	2762	10 280	1 488 032	1 085 206	70	28 640		
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	—	—	—	—	—
	1168	156	1 324	390 223	333 858	5	2 606		

Demnach hat in 1921 gegenüber 1920 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um 12,9 %, der Tragfähigkeit nach um 26,8 % und der Ladung nach um 30,4 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 9,3 % 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	390	508	898	103 338	36 898	—	—		
von der Waal nach der Maas	372	515	887	102 710	66 692	—	—		
1921 zusammen	762	1023	1785	206 048	103 590	—	—		
1920	1827	1381	3208	447 392	294 682	—	—		
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	—	—	—	—	—
	1065	358	1423	241 344	191 092	—	—		

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 54 % abgenommen.

11. Merwede-Kanal (früher Zederik-Kanal).

Auf diesem Kanal, der die Verbindung zwischen der Waal bei Gorinchem und dem Leek bei Vianen bildet, passierten:

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung ¹⁾ t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach dem Leck	1442	752	2194	118 427	83 473	—	—	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	1292	1719	3011	218 929	82 386	—	—	
1921 zusammen	2734	2471	5205	337 356	165 859	—	—	
1920 ..	5528	3100	8628	646 258	451 577	7	105	
Mithin 1921 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	2794	629	3423	308 902	285 718	7	105	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 39,7 %, der Tragfähigkeit nach um 47,8 %, der Ladung nach um 63,3 % und der Floßverkehr um 100 % abgenommen.

b) die Wilhelmina- und die Neue oder Große Schleuse zu Vianen an dem Leck zusammen:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach dem Leck	10 877	2678	13 555	2 864 471	2 740 893	89	1335	
in der Richtung aus dem Leck	4 525	6367	10 892	1 779 438	688 752	79	1185	
1921 zusammen	15 402	9045	24 447	4 643 909	3 429 645	168	2520	
1920 ..	12 388	6604	18 992	3 002 524	2 320 365	449	6735	
Mithin 1921 { mehr	3014	2441	5 455	1 641 385	1 109 280	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	281	4215	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 28,7 %, der Tragfähigkeit nach um 54,7 %, der Ladung nach um 47,8 % zugenommen und der Floßverkehr um 62,6 % abgenommen.

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			37 575	6 791 761		176	105 935	
in der Richtung von Amsterdam			34 536	6 455 469		30	11 696	
1921 zusammen			72 111	13 247 230		206	117 631	
1920 ..			51 611	9 996 190		256	155 432	
Mithin 1921 { mehr			20 500	3 251 040		—	—	
{ weniger			—	—		50	37 801	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 38,7 %, der Tragfähigkeit nach um 32,5 % zugenommen.

13. Keulsche Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Länge m	
nach dem Vaartschen Rijn	3395	2 218	5 613	298 946	169 690	3	60	
nach dem Leck	450	8 126	8 576	351 804	16 193	2	30	
1921 zusammen	3845	10 344	14 189	590 750	185 883	5	10	
1920 ..	7048	11 883	18 931	968 544	486 701	8	210	
Mithin 1921 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	3203	1 539	4 742	377 794	300 818	3	120	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 25 %, der Tragfähigkeit nach um 39 % abgenommen.

IX. Geschäftsbetrieb der größeren Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien¹⁾.

Über den Geschäftsbetrieb der nachstehend aufgeführten Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Jahr 1921 liegen folgende Angaben vor:

Nach badischen Mitteilungen:

Verkehr im Jahr	A. z u B e r g					B. z u T a l				
	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe	mit eignen Schleppkähnen		gegen Schlepplohn		Summe
	Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t		Zahl der Schiffe	Güter t	Zahl der Schiffe	Güter t	
1. Der Verkehr der vereinigten badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport und der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel im Jahr 1921 verglichen mit dem Jahr 1920 betrug:										
1921	1839	1 170 827	274	134 272	1 305 099	465	325 760	135	66 580	392 340
1920	2145	1 790 503	489	376 566	2 167 069	384	376 363	103	75 733	452 096
Mithin 1921	mehr		—	—	—	81	—	32	—	—
	weniger		306	619 676	861 970	—	50 603	—	9 153	59 756
2. Der Verkehr der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft und Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1921 verglichen mit dem Jahr 1920 betrug:										
1921	1104	654 701	187	94 272	748 973	238	110 304	—	—	110 304
1920	605	494 529	—	—	494 529	74	72 911	—	—	72 911
Mithin 1921	mehr		499	160 172	254 444	164	37 393	—	—	37 393
	weniger		—	—	—	—	—	—	—	—
3. Der Verkehr des Rheinischen Braunkohlensyndikats, G. m. b. H., Cöln, Verladestelle Karlsruhe, betrug:										
1921	6	7 380	137	111 895 ¹⁾	119 275 ¹⁾	—	—	—	—	—
4. Der Verkehr der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Agentur Karlsruhe, betrug:										
1921	6	2 801	—	—	2 801	47	22 291	7	2340	24 631

¹⁾ Von den schweizer Reedereien wagte nur die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft einige Fahrten nach Basel. Es kamen nach dem Rheinhafen St. Johann am 11. Juni der Schleppdampfer „Schweiz“ und der Kahn „Kronprinz Friedrich Karl“, am 13. Juni der Güterdampfer „Damco“ und am 20. Juni der Dampfer „Schweiz“ mit dem Schleppkahn „Damco I“.

Für die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft sind 4 Schleppkähne „Ergolz, Birs, Wiese und Sisseln“ von je 840 t Tragfähigkeit bei der Firma Buss A.-G. vom Stapel gelassen worden.

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	
5. Der Verkehr der Gesellschaft Raab, Karcher & Co., G. m. b. H., Karlsruhe, betrug:										
1921	5	2 891	11	7 412	10 303	—	—	—	—	—
6. Der Verkehr der Gesellschaft Winschermann, G. m. b. H., Karlsruhe, betrug:										
1921	6	3 490	9	8 178	12 119	6	—	9	—	—
7. Der Verkehr der Vereinigten Spediteure und Schiffer im Jahr 1921 verglichen mit dem Jahr 1920 betrug:										
1921	38	23 971	2	1 230	25 201	109	71 550	15	8 950	80 500
1920	9	8 847	106	87 554	96 401	47	36 211	18	11 006	47 217
Mithin 1921	mehr	29	15 124	—	—	62	35 339	—	—	33 283
	weniger	—	—	104	86 324	—	—	3	2 056	—
8. Der Verkehr der Speditionsgesellschaft Rhenania G. m. b. H. im Jahr 1921 verglichen mit dem Jahr 1920 betrug:										
1921	52	33 809	7	5 080	38 889	181	133 795	—	—	133 795
1920	162	137 315	—	—	137 315	185	155 311	—	—	155 311
Mithin 1921	mehr	—	—	7	5 080	—	—	—	—	—
	weniger	110	103 506	—	—	4	21 516	—	—	21 516

9. Der Verkehr der im Rhenania-Rheinschiffahrts-Konzern zusammengeschlossenen Gesellschaften:

Rhenania-Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß in Mannheim,
Rhenania-Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Homberg-Niederrhein,
Allgemeine Speditions-Gesellschaft A.-G. in Duisburg,
Bavaria-Schiffahrts- & Speditions-A.-G. in Bamberg betrug im Jahr 1921:

A) zu Berg	648 061 t
B) zu Tal	455 633 t
zusammen	1 103 694 t

Nach hessischen Mitteilungen:

10. 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 Schlepplösgüterverkehr, Güterdampferverkehr und Personenverkehr zusammengestellt sind.

Schleppgüterverkehr.

11. Die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft, Abteilung Schifffahrt, in Duisburg-Ruhrort hat im Berichtsjahr

mit eigenen Booten 736 498 t befördert und

mit eigenen Kähnen 370 930 t verfrachtet.

zusammen 1 107 428 t in 1921

gegen 1 099 288 t in 1920

mithin 1921 mehr 8 140 t.

12. Die Reederei von Winschermann, G. m. b. H. in Duisburg-Ruhrort. Keine Angaben.

13. Die Reederei von Hugo Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr beförderte mit eigenen und fremden Kähnen:

231 250 t auf der Strecke von der Ruhr bis Mannheim,

15 991 t von Mannheim bis Straßburg;

durch eigene Boote wurden ferner geschleppt:

316 865 t von der Ruhr bis Mannheim,

7 320 t von Mannheim bis Straßburg;

insgesamt 571 426 t.

14. Die Firma Franz Haniel & Cie., G. m. b. H. in Duisburg-Ruhrort. Keine Angaben.

15. Die Kohlengroßhandlung und Reederei de Gruyter & Co., G. m. b. H. zu Duisburg, verfrachtete im Berichtsjahre 236 973 t; verschleppt wurden auf der Strecke Ruhrort—Straßburg 413 077 t.

16. Gebr. Dörtelmann, Reederei und Kohlenhandelsgesellschaft G. m. b. H. in Duisburg, verfrachtete im Kalenderjahre 1921 57 388 t und verschleppte 56 688 t durch eigene Boote.

17. Die Basalt-Aktiengesellschaft zu Linz a. Rh. beförderte im Jahr 1921 mit 4 eigenen und sonstigen Kähnen insgesamt 261 252 t Basalt.

18. Die Reederei H. Paul Disch, G. m. b. H. in Duisburg. 1921 keine Angaben.

19. Die Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Main-Schifffahrt in Frankfurt a. M. hat ihren Schiffspark im Jahr 1916 verkauft; Angaben erscheinen daher nicht mehr.

20. Die Firma Lehnkering & Cie., Aktiengesellschaft in Duisburg, verfrachtete im Berichtsjahr in 21 und nach Abgabe von 4 Schiffen an die Entente in 17 eigenen und mit fremden Rheinschiffen zusammen 380 000 t.

21. Die Firma Stachelhaus & Buchloh, G. m. b. H. zu Mülheim a. d. Ruhr. 1921 keine Angaben.

22. Die Reederei Mathias Stinnes zu Mülheim a. d. Ruhr beförderte an Gütern vorwiegend Kohlen, Koks und Braunkohlen, und zwar:

A) Zu Berg:

Kohlen und Koks von der Ruhr nach dem Mittel- und Oberrhein:

durch eigene Boote	832 152 t
durch fremde Boote	3 328 t
	<u>835 480 t,</u>

Braunkohle von Neuß-Wesseling nach dem Oberrhein und Mainstationen:

durch eigene Boote	21 497 t
zusammen	<u>856 977 t,</u>

hiervon

in eigenen Schiffen	439 357 t
in fremden Schiffen	88 046 t
fremdes Gut in fremden Schiffen	<u>329 574 t</u>
	856 977 t

gegen 1920 1 483 199 t

mithin 1921 626 222 t weniger.

B) Ab Rotterdam nach Ruhrort:

Fremdes Gut in eigenen und fremden Schiffen durch eigene und fremde

Boote 7 854 t.

C) Zu Tal:

Von den Oberrheinstationen nach den Ruhrhäfen:

Fremdes Gut in eigenen und fremden Schiffen, durch eigene und fremde

Boote 54 789 t

D) Der Gesamtverkehr betrug also:

A) Ab Ruhrort zu Berg	856 977 t
B) ab Rotterdam nach Ruhrort	7 854 t
C) zu Tal	<u>54 789 t</u>

zusammen 919 620 t

gegen 1920 1 504 078 t

mithin 1921 584 458 t weniger.

Ferner gelangten 1150 leere Schiffe zur Talbeförderung gegen 1354 im Jahr 1920. Mithin 1921 204 leere Schiffe weniger.

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.

23. Die Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke in Wesseling verfrachtete im Kalenderjahre 1921 etwa 1000000 t Braunkohlenerzeugnisse von Wesseling nach den Rheinhäfen des Mittel- und Oberrheins.

Güterdampferverkehr.

24. Die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Cöln unterhielt im Jahr 1921 in ihren Schiffahrtsbetrieben

1. einen Güterdampferdienst und Schleppkahndienst von den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam nach den Nieder-, Mittel- und Oberrhein-Stationen und zurück;
 2. einen Mittelrhein-Dampferdienst und Schleppkahndienst zwischen Duisburg-Ruhrort, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Straßburg nebst Zwischenstationen und zurück.
- Über den Verkehr im Jahre 1921 liegen keine Angaben vor.

Personenverkehr.

25. Die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat einen Verkehr mit 23 Dampfschiffen in der Strecke zwischen Mannheim und Rotterdam unterhalten.

Für das Jahr 1921 liegen folgende Mitteilungen vor:

Verkehr in Cöln	Abgefahren		Angekommen	
	bergwärts	talwärts	bergwärts	talwärts
Schiffe	783	82	83	782
Personen	84 430	193	118	189 354
	(eingeladen)		(ausgeladen)	
Güter in Tonnen	124 637	12 955	42 367	106 577

Die Dampfschiffe machten 1921 im ganzen 706 Fahrten, und zwar:

78½	zwischen Mannheim—Mainz,
240½	„ Mainz—Coblenz,
233	„ Coblenz—Cöln,
72	„ Cöln—Düsseldorf,
39	„ „—Emmerich,
8	„ „—Arnheim,
35	„ „—Rotterdam,

zusammen 706,

in denen sie, einschließlich 124683 km verschiedener unvollständiger Fahrten, im ganzen 383017 km zurücklegten, gegen 1011 Fahrten mit 297801 km Fahrstrecke im Jahr 1920 (einschließlich 99141 km verschiedener unvollständiger Fahrten).

26. Die Cölner Reederei-Aktiengesellschaft zu Cöln macht für 1920 folgende Angaben:

Die Flotte bestand aus 1 Schrauben- und 1 Raddampfer sowie aus 7 Personen-Raddampfern. Die Personen-Raddampfer wurden während des niedrigen Wasserstandes zu leichten Schlepparbeiten verwandt. Während der Sommermonate unterhielt die Gesellschaft einen geregelten Personenverkehr auf folgenden Strecken:

- Düsseldorf—Uerdingen mit 2 Dampfern;
- Düsseldorf—Zons nur Sonntags mit 1 Dampfer;
- Köln—Königswinter Mittwochs, Samstags, Sonntags mit 1 Dampfer;
- Köln—Zons Mittwochs, Samstags, Sonntags mit 1 Dampfer;

außerdem wurden Vereins- und Sonderfahrten, hauptsächlich Sonntags, mit 1—2 Dampfern ausgeführt.

Ferner wurde ein Güter- und Personenverkehr auf den Strecken Köln—Bonn und Köln—Hitdorf unterhalten; auf ersterer Strecke während des ganzen Jahres, dagegen auf der Hitdorfer Strecke nur vom 1. Juni bis 30. September, dieser Betrieb mußte aber wegen Unrentabilität eingestellt werden.

Nach niederländischen Mitteilungen:

Die „Nederlandsche Stoomboot Reederij“ in Rotterdam unterhielt mit 10 Salondampfern einen regelmäßigen Dienst zwischen Rotterdam und Mannheim vice versa zur Beförderung von Personen und Gütern sowie zwischen Köln und Mainz vice versa einen speziellen fahrplanmäßigen Personenverkehr.

Von Rotterdam wurden befördert:

1. durch „Johs. Otten & Zoon's Transport Maatschappij“ zu Berg 137914 t Güter;
2. durch „N. V. Reederij o/h J. H. Koenigsfeld“ zu Berg 52799 t, zu Tal 24291 t Güter.

Von Amsterdam wurden befördert:

1. durch „Voigt & Geber's Transport Maatschappij“ zu Berg 51 t, zu Tal 11937 t Güter;
2. durch die „Nieuwe Rijnvaart Maatschappij“ zu Berg 106087 t, zu Tal 102867 t Güter;
3. durch die Firma „Gebr. van Uden“ zu Berg 8599 t, zu Tal 111223 t Güter;
4. durch die Firma „H. Kersken“ zu Berg 5237 t, zu Tal 41966 t Güter.

X. Frachten und Versicherungswesen.

A. Frachten.

Die Mitteilungen über die Frachten erfolgen in der von der Zentral-Kommission im Jahr 1909 vereinbarten Weise. Die Einzelaufstellungen weisen zum Teil größere Lücken auf, da infolge der Kriegsverhältnisse keine regelmäßigen Frachtennotierungen stattfanden. Bei der Schwierigkeit der Materialbeschaffung kann auf unbedingte Zuverlässigkeit der Angaben kein Anspruch erhoben werden.

Zu den Übersichten selbst ist folgendes zu bemerken:

Unter „Gesamtfrachtsatz“ ist jeweils der Frachtpreis jener Verkehre aufgeführt, bei denen eine Ausscheidung in „Kahnfrachtsatz“ und „Schlepplohn“ nicht möglich war.

Die Frachtsätze beziehen sich auf die mit a), b) und c) bezeichneten Güter; es bedeutet hierbei:

- a) Stückgüter,
- b) Massengüter,
- c) besonders häufige Massengüter, als:
Getreide, Kohlen, Roheisen, Holz, Erze, Erden.

Die unter c) jeweils in Betracht kommenden Güter sind in der Regel in der Spalte „Bemerkungen“ besonders bezeichnet.

In den Monaten, in denen 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 konnten infolge Fehlens der nötigen Unterlagen für verschiedene Stromstrecken keine Angaben gemacht werden.

2. Baden: Eine gesonderte Angabe der Kahnfrachtsätze und Schlepplöhne und getrennte Angaben für die 3 verschiedenen Schiffsgrößen, sowie Gesamtfrachtsätze für die einzelnen Monate bei den Bergfahrten konnten wegen der starken Geldwertschwankungen von den Interessenten nicht geliefert werden.

3. Bayern: Die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Personenbootsverkehr zwischen Rotterdam und Ludwigshafen a. Rh. betragen für die Berg- und Talfahrt im Jahr 1921:

bei Sendungen unter 5000 kg 3 h. fl. für 100 kg;

bei Sendungen von 5000 kg bis ausschließlich 10000 kg 2,40 h. fl. für 100 kg;

bei Sendungen von 10000 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,

Rhein-Ruhrhäfen—Rotterdam,

und Rhein-Ruhrhäfen—Amsterdam

können keine Angaben gemacht werden, weil 1921 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 (s. „Frachten“).

6. Niederland: In Rotterdam und Dordrecht fanden regelmäßige Frachtnotierungen nicht statt.

Francs in den Betriebsmonaten																		Bemerkungen			
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember				Durchschnitt		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c
fahrt.																					
—	—	11,13	—	—	11	—	—	17	—	—	16,25	—	—	19,5	—	—	19,5	—	—	16,62	Getreide
—	—	17	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,94	Getreide
—	—	18	—	—	19,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,21	
—	—	24	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,33	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	in Gulden
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,5	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	44,5	—	—	41	—	—	41	—	—	44	—	—	63	—	—	63	—	—	47,85	in Mark
—	—	44,5	—	—	54,5	—	—	41	—	—	51,5	—	—	63	—	—	63	—	—	52,71	Kohlen
—	—	45	—	—	85,5	—	—	41	—	—	61	—	—	63	—	—	63	—	—	60,43	
—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	
fahrt.																					
—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Kali u. Soda
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,5	—	—	in Gulden
—	—	9,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,75	—	—	
—	—	9,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Kohlen
—	—	9,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
fahrt.																					
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Einladeort, Bestimmungsort		Frachtsätze für die Tonne in																				
		Januar			Februar			März			April			Mai			Juni					
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c			
Antwerpen. Mannheim. 677 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	45	42,5	40	37,5	35	32,5	37,5	35	32,5	37,5	35	32,5	35	32,5	30	25	22,5	20	
			niedr. mittl. höchst.	47,5	45	42,5	40	37,5	35	40	37,5	35	40	37,5	35	37,5	35	32,5	27,5	25	22,5	
			niedr. mittl. höchst.	50	47,5	45	42,5	40	37,5	42,5	40	37,5	42,5	40	37,5	40	37,5	35	30	27,5	25	
Rotterdam. Karlsruhe. 638 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Rotterdam. Mannheim. 566 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	11	9	8	9	7	6	9	7	6	9	7	6	8	6	5	6,5	4,5	3,5	
			niedr. mittl. höchst.	11,5	9,5	8,5	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	8,5	6,5	5,5	7	5	4	
			niedr. mittl. höchst.	12	10	9	10	8	7	10	8	7	10	8	7	9	7	6	7,5	5,5	4,5	
Ruhrhäfen. Mannheim. 352 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
			niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Amsterdam. Mannheim. 600 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	11,5	9,5	8,5	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	8,5	6,5	5,5	7	5	4	
			niedr. mittl. höchst.	12	10	9	10	8	7	10	8	7	10	8	7	9	7	6	7,5	5,5	4,5	
			niedr. mittl. höchst.	12,5	10,5	9,5	10,5	8,5	7,5	10,5	8,5	7,5	10,5	8,5	7,5	9,5	7,5	6,5	8	6	5	

Die Güter-Dampferfrachten betragen für das ganze Jahr h. fl. 1.— mehr pro Tonne als wie die Schleppkahnfrachten

11	9	8	9	7	6	9	7	6	9	7	6	8	6	5	6,5	4,5	3,5
11,5	9,5	8,5	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	8,5	6,5	5,5	7	5	4
12	10	9	10	8	7	10	8	7	10	8	7	9	7	6	7,5	5,5	4,5

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
.	
25	22,5	20	20	17,5	15	20	17,5	15	20	17,5	15	25	22,5	20	30	27,5	25	31	28,57	26,7	Belgische Francs- währung
27,5	25	22,5	22,5	20	17,5	22,5	20	17,5	22,5	20	17,5	27,5	25	22,5	32,5	30	27,5	33,57	31,97	28,57	
30	27,5	25	25	22,5	20	25	22,5	20	25	22,5	20	30	27,5	25	35	32,5	30	36,07	33,7	31,7	
.	
.	
6,5	4,5	3,5	6,5	4,5	3,5	6,5	4,5	3,5	9	7	6	8,5	6,5	5,5	8,5	6,5	5,5	8,66	6,66	5,66	Gulden- währung
7	5	4	7	5	4	7	5	4	9,5	7,5	6,5	9	7	6	9	7	6	9,16	7,16	6,16	
7,5	5,5	4,5	7,5	5,5	4,5	7,5	5,5	4,5	10	8	7	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	9,66	7,66	6,66	
.	
.	
.	
7	5	4	7	5	4	7	5	4	9,5	7,5	6,5	8,5	7	6	8,5	7	6	9,08	7,16	6,16	Gulden- währung
7,5	5,5	4,5	7,5	5,5	4,5	7,5	5,5	4,5	10	8	7	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	9,66	7,66	6,75	
8	6	5	8	6	5	8	6	5	10,5	8,5	7,5	10	8	7	10	8	7	9,83	8,16	7,16	

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.	—	75	60	—	85	80	—	70	65	—	60	55	—	55	50	—	40	35	
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Mannheim. Amsterdam. 600 km.																						
Beförderung mit Güterdampfern		Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	37,5	32,5	—	57,5	52,5	—	72,5	67,5	—	62,5	57,5	—	57,5	52,5	—	37,5	32,5	
		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.	70	—	—	90	—	—	105	—	—	95	—	—	90	—	—	70	—	—	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	35	30	—	55	50	—	70	65	—	60	55	—	55	50	—	35	30	

B. Tal.

Mark in der Betriebsmonaten																		Bemerkungen			
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember				Durchschnitt		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c
.	
.	
fahrt.																					
.	
.	
—	45	40	—	45	40	—	60	55	—	60	55	—	3,5	3	—	4,5	4	—	59,5	53,5	Mark Holl. Gulden
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Januar bis Okt. Markwährung, Nov. und Dez. Guldenwährung.
.	
—	42,5	37,5	—	42,5	37,5	—	62,5	57,5	—	62,5	57,5	—	2,75	2,5	—	3,75	3,5	—	53,5	48	Mark Holl. Gulden
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Januar bis Okt. Markwährung, Nov. und Dez. Guldenwährung.
.	
.	
75	—	—	75	—	—	95	—	—	95	—	—	4,5	—	—	4	—	—	—	—	—	Januar bis Okt. Markwährung, Nov. und Dez. Guldenwährung
—	40	35	—	40	35	—	60	55	—	60	55	—	2,5	2,25	—	3,5	3,25	—	51	46	Mark Holl. Gulden
.	

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 Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	mittl.	höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	mittl.	höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr.	mittl.	höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Große Schiffe über 1250 t		niedr.	mittl.	höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Karlsruhe¹⁾. Mannheim. 68 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr.	mittl.	höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	mittl.	höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr.	mittl.	höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Große Schiffe über 1250 t		niedr.	mittl.	höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	

Bayern.

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. Ludwigshafen. 686 km.		Beförderung im Schleppdienst	Frachtsatz	niedr.	mittl.	höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Gesamtfrachtsatz	niedr.	mittl.	höchst.	45	42,5	40	37,5	35	32,5	37,5	35	32,5	37,5	35	32,5	35	32,5	30	25	22,5	20	
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr.	mittl.	höchst.	47,5	45	42,5	40	37,5	35	40	37,5	35	40	37,5	35	37,5	35	32,5	27,5	25	22,5	
	Große Schiffe über 1250 t		niedr.	mittl.	höchst.	50	47,5	45	42,5	40	37,5	42,5	40	37,5	42,5	40	37,5	40	37,5	35	30	27,5	25	
Beförderung im Schleppdienst	Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr.	mittl.	höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t		niedr.	mittl.	höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Große Schiffe über 1250 t		niedr.	mittl.	höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		Schiffsmiete pro Tag und Tonne Tragfähigkeit: Januar bis März 40—30, April und Mai 30—20, Juni bis August 25—15,																						

¹⁾ Verschiffungen ab und nach Seehäfen von Ruhrhäfen für Karlsruhe.

Mark in den Betriebsmonaten

Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			Bemerkungen
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
.
.
.
.
.
.
.
.
.

f a h r t.

25	22,5	20	20	17,5	15	20	17,5	15	20	17,5	15	25	22,5	20	30	27,5	25	29,79	27,29	24,79	Belgische Francs- Währung
27,5	25	22,5	22,5	20	17,5	22,5	20	17,5	22,5	20	17,5	27,5	25	22,5	32,5	30	27,5	32,29	29,79	27,29	
30	27,5	25	25	22,5	20	25	22,5	20	25	22,5	20	30	27,5	25	35	32,5	30	34,79	32,29	29,79	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

September 15—20, Oktober 20—15, November 15—18 und Dezember 18—20 belg. Centimes.

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.	12,5	—	—	10,5	—	—	10,5	—	—	10,5	—	—	9,5	—	—	8	—	—	
Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	11	9	8	9	7	6	9	7	6	9	7	6	8	6	5	6,5	4,5	3,5		
				12	10	9	10	8	7	10	8	7	10	8	7	9	7	6	7,5	5,5	4,5		
Beförderung im Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	Schiffsmiete per Tag u. Tonne Tragfähigkeit: im Januar 3—4, Februar u. März 4,5—3,5, April																			
Ruhrort. Ludwigshafen. 355 km.		Beförderung im Schleppdienst	Große Schiffe über 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	0,5	—	—	0,9	—	—	0,6	—	—	0,4	—	—	0,4	—	—	0,4
			Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	39,48	—	—	29,1	—	—	37,7	—	—	48,05	—	—	38,66	—	—	21,85	
Ludwigshafen. Straßburg. 131 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	65	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	60
				—	70	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	65
				—	75	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	70
				Schiffsmiete per Tag und Tonne Tragfähigkeit im Januar 70 Pf., im Juni und																			
				Schlepplohn in den vorstehenden Monaten																			
Ludwigshafen. Antwerpen. 686 km.		Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	75	60	—	85	80	—	70	65	—	60	55	—	55	50	—	40	35
Ludwigshafen. Rotterdam. 570 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	70	—	—	90	—	—	105	—	—	95	—	—	90	—	—	70	—	—	
Schleppdienst	Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	35	30	—	55	50	—	70	65	—	60	55	—	55	50	—	35	30		

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
8	—	—	8	—	—	8	—	—	10,5	—	—	10	—	—	10	—	—	9,67	—	—	Holl. Gulden
6,5	4,5	3,5	6,5	4,5	3,5	6,5	4,5	3,5	9	7	6	8,5	6,5	5,5	8,5	6,5	5,5	8,17	6,17	5,17	
7	5	4	7	5	4	7	5	4	9,5	7,5	6,5	9	7	6	9	7	6	8,67	6,67	5,67	
7,5	5,5	4,5	7,5	5,5	4,5	7,5	5,5	4,5	10	8	7	9,5	7,5	6,5	9,5	7,5	6,5	9,17	7,17	6,17	

bis Juli 3,5—2,5, August u. September 2,5—4, Oktober u. November 4—6, im Dezember 4—2,5 holl. Cents.

—	—	0,73	—	—	0,43	—	—	0,47	—	—	0,97	—	—	0,68	—	—	0,83	—	—	0,61	Schiffsmiete per Tag u. Tonne Tragfähigkeit
—	—	32,5	—	—	29,35	—	—	22,1	—	—	40,4	—	—	29,38	—	—	53,85	—	—	35,19	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
—	65	60	—	65	60	—	65	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	70	65	—	70	65	—	70	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	75	70	—	75	70	—	75	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Juli 30 Pf., im August 40 Pf., im September 40 bis 50 Pf.

durchschnittlich 35—40 Mk. per Tonne.

f a h r t.

—	45	40	—	45	40	—	60	55	—	60	55	—	3,5	3	—	4,5	4	—	—	—	Januar mit Oktober in Mark November u. Dezember in holl. Gulden
75	—	—	75	—	—	95	—	—	95	—	—	3,5	—	—	4,5	—	—	—	—	—	
—	40	35	—	40	35	—	60	55	—	60	55	—	2,5	2,25	—	3,5	3,25	—	—	—	

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.																					
Beförderung im Schleppdienst		Antwerpen. Mainz. 613 km.		A. Berg-																	
		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		Rotterdam. Mainz. 488 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		bis 750 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Amsterdam. Mainz. 486 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Beförderung im Schleppdienst		Duisburg-Ruhrört. Mainz. 282 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		Kleine Schiffe	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		bis 750 t	Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		Mainz. Antwerpen. 613 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Mainz. Rotterdam. 488 km.		Kleine, mittl. u. große Schiffe	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Mainz. Amsterdam. 486 km.		Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
B. Tal-																					

Mark in den Betriebsmonaten																			Bemerkungen		
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a		b	c
f a h r t.																					
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
f a h r t.																					
.	
.	
.	

Einladeort, Bestimmungsort			Frachtsätze für die Tonne																		
			Januar			Februar			März			April			Mai			Juni			
			a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
Preußen.																					
Rhein-Ruhrhäfen. Mannheim. 355 km.			A. Berg-																		
Beförderung im Schleppdienst	Beförderung mit Güterdampfern	Frachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
			Kleine Schiffe bis 750 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Schiffe über 400 t	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	20	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	20	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kahnfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	20	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	28	—	—	27,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	—	—	37,7	—	—	28,91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Schlepplohn	niedr. mittl. höchst.	—	—	69	—	—	32,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Rhein-Ruhrhäfen. Antwerpen-Süd. 331 km.			B. Tal-																	
	Große Schiffe über 600 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
			Rhein-Ruhrhäfen. Brüssel. km.	Große Schiffe 400 bis 500 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Rhein-Ruhrhäfen. Schiedam. 220 km.			B. Tal-																	
	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	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		Rhein-Ruhrhäfen. Rotterdam. 215 km.	Große Schiffe über 500 t	Gesamtfrachtsatz	niedr. mittl. höchst.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

in Mark in den Betriebsmonaten																			Bemerkungen		
Juli			August			September			Oktober			November			Dezember			Durchschnitt			
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a		b	c
fahrt.																					
.		
—	—	0,3	—	—	0,4	—	—	0,4	—	—	0,7	—	—	0,5	—	—	0,6	—	—	25 bzw. 30 Tage Garantie	
—	—	0,34	—	—	0,4	—	—	0,4	—	—	0,96	—	—	0,68	—	—	0,83	—	—		
—	—	0,5	—	—	0,4	—	—	0,4	—	—	1,3	—	—	1	—	—	1	—	—	ohne Garantie	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	0,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tagesmiete: 25 Tage Garantie für die Tonne Tragfähigkeit bis 2 m, über 2 m 20 Pf. weniger je Tag und Tonne	
—	—	—	—	—	0,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	0,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	8	—	—	16	—	—	16	—	—	—	—	—	17	—	—	38	—	—		
—	—	8,18	—	—	16,83	—	—	16,83	—	—	—	—	—	25	—	—	38	—	—		
—	—	10	—	—	17	—	—	20	—	—	—	—	—	33	—	—	38	—	—		
—	—	24,5	—	—	29	—	—	22	—	—	24	—	—	28	—	—	45	—	—		
—	—	25,1	—	—	29,02	—	—	22	—	—	40,83	—	—	29	—	—	54,22	—	—		
—	—	30	—	—	50	—	—	22	—	—	60	—	—	35	—	—	60	—	—		
fahrt.																					
.		
.		
.		
.		
.		

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		
Niederland.																					
Amsterdam. Cöln. 314 km.		A. Berg-																			
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	4,5	3,5	—	5,5	4	—	5	3,75	—	5	3,5	—	4,75	3,5	—	4,75	3	—	
		mittl.	6,25	4,75	—	6,25	5,25	—	6,5	4,25	—	6,75	5	—	6,5	4,5	—	5,25	3	—	
		höchst.	8,5	6	—	9	6,25	—	9	6,75	—	9,75	6,5	—	9,75	7	—	8,25	6,75	—	
Schlepp- dienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	3,75	3	—	4,25	3,5	—	4,25	3,5	—	4,25	3,25	—	4,25	3	—	4	3,5	—
			mittl.	4,5	3,75	—	5,25	4,25	—	5	4	—	5	3,75	—	4,75	4	—	5,25	4	—
		höchst.	6,25	5,25	—	7	6	—	6,75	5,75	—	6,5	5,5	—	7	5,75	—	7,25	5,25	—	
Amsterdam. Duisburg. 225 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	4	3	—	5	3,5	—	4,75	3	—	4,5	2,75	—	4,5	2,75	—	4,5	2,5	—	
		mittl.	5,5	3,5	—	5,5	4	—	6,25	3,5	—	6	3,25	—	6	3,25	—	5	3,5	—	
		höchst.	7	4	—	8	4,5	—	7,75	4,5	—	7,5	4	—	7,5	4	—	6,5	4,5	—	
Schlepp- dienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	3,5	2,5	—	3,75	3	—	3,75	3	—	3,5	2,5	—	3,5	2,5	—	4	3,5	—
			mittl.	4	3	—	4,5	4	—	4,5	3,5	—	4	3	—	4	3,5	—	5	3,75	—
		höchst.	4,5	3,5	—	5,5	4,5	—	5,5	4	—	5	4	—	5	4	—	5,5	4	—	
		Kahn- fracht- satz	niedr.	—	—	0,25	—	—	0,32	—	—	0,32	—	—	0,37	—	—	0,35	—	0,15	
		höchst.	—	—	0,4	—	—	0,45	—	—	0,40	—	—	0,45	—	—	0,50	—	0,20		
Amsterdam. Mannheim. 576 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	5	4	—	6	4,5	—	5,5	4,5	—	5,5	4	—	5	4,5	—	4,75	3,5	—	
		mittl.	7	6	—	7	6,5	—	7	6	—	7,5	5,5	—	7	6	—	5,5	4,5	—	
		höchst.	10	8	—	10	8	—	10	9	—	12	9	—	12	10	—	10	9	—	
Schlepp- dienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	4	3,5	—	5	4	—	4,5	4	—	5	3,75	—	5	3,8	—	4	3,5	—
			mittl.	5	4,5	—	6	5,5	—	5,5	4,75	—	6	4,5	—	5,5	4,5	—	5,75	4,25	—
		höchst.	8	7,5	—	8,5	7,5	—	8	7,5	—	8	7	—	9	7,5	—	9	6,5	—	
Cöln. Amsterdam. 314 km.		B. Tal-																			
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	2,75	2,5	—	3,25	2,25	—	3,25	2,25	—	3	2	—	2,75	2	—	2,25	1,75	—	
		mittl.	3,25	2,75	—	3,5	2,5	—	3,5	2,5	—	3,25	2,5	—	3,25	2,5	—	3	2,25	—	
		höchst.	4	3,5	—	4,5	3,75	—	4	3,5	—	3,75	3,25	—	3,75	3	—	3,5	2,75	—	
Schlepp- dienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	2,25	1,75	—	2,25	1,5	—	2	1,25	—	2	1,5	—	1,75	1,5	—	1,5	1,25	—
			mittl.	2,5	2,25	—	2,75	2	—	2,5	2,75	—	2,5	2	—	2,25	1,75	—	1,75	1,5	—
		höchst.	3	2,5	—	3,25	2,5	—	3	2,5	—	3	2,5	—	3	2,75	—	2,75	2,25	—	
Duisburg. Amsterdam. 225 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	2	1,75	—	2,25	1,5	—	2,5	1,5	—	1,75	1,35	—	1,75	1,25	—	1,5	1,25	—	
		mittl.	2,5	2	—	2,75	1,75	—	2,75	1,75	—	2,5	1,75	—	2,5	1,5	—	2,25	1,5	—	
		höchst.	3	2,5	—	3	2,5	—	3	2,5	—	2,75	2,5	—	2,75	2	—	2,5	2	—	
Schlepp- dienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	1,75	1,6	—	2	1,25	—	1,75	1,2	—	1,75	1,25	—	1,75	1,2	—	1,2	1	—
			mittl.	2	2	—	2,5	1,6	—	2,25	1,5	—	2,2	2	—	2	1,4	—	1,5	1,3	—
		höchst.	2,5	2,2	—	3	2	—	2,5	2	—	2,5	2,25	—	2,5	2,3	—	2	1,7	—	
Mannheim. Amsterdam. 576 km.																					
Beförderung mit Güter- dampfern	Fracht- satz	niedr.	3,5	3	—	4	3	—	3,75	3	—	4	2,75	—	3,75	2,5	—	3	2	—	
		mittl.	4	3,5	—	4,5	3,5	—	4	3,25	—	3,75	3	—	4	3	—	3,5	2,75	—	
		höchst.	5	4,5	—	6	5	—	5	4,5	—	4,5	4	—	4,5	3,75	—	4,5	3,5	—	
Schlepp- dienst	Mittl. Schiffe 751 bis 1250 t	Gesamt- fracht- satz	niedr.	2,5	1,7	—	2,5	1,75	—	2	1,5	—	2,25	1,75	—	1,75	1,75	—	1,75	1,5	—
			mittl.	2,75	2,5	—	3	2,5	—	2,5	2	—	2,5	2	—	2,5	2	—	2	1,75	—
		höchst.	3,5	2,75	—	3,5	3	—	3,5	2,75	—	3,5	3	—	3,5	3,5	—	3,75	3	—	

n Gulden in den Betriebsmonaten															Bemerkungen						
Juli			August			September			Oktober			November				Dezember			Durchschnitt		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c		a	b	c	a	b	c
fahrt.																					
4,5	3	—	4,5	3,25	—	4,25	3,25	—	4,25	3	—	4,25	3,25	—	4	3,25	—	4,6	3,25	—	
5,25	4	—	5,5	4,25	—	5,5	4,5	—	5,5	3,75	—	5,25	3,75	—	5	3,75	—	5,79	4,23	—	
7,75	6	—	8,5	6,5	—	8	5,75	—	7,5	5,25	—	7	5,25	—	7,5	5,25	—	8,35	6,1	—	
4	3,5	—	4,25	3,25	—	4	3,25	—	4	3	—	3,75	3	—	4	3,25	—	4,06	3,25	—	
5,5	4,25	—	5	4	—	5	4,25	—	4,75	3,75	—	4,75	3,5	—	5	3,5	—	4,97	3,92	—	
7,25	5,5	—	6,75	5,75	—	7	5,75	—	6,75	5	—	6,25	5	—	6,25	4,75	—	6,75	5,44	—	
fahrt.																					
4,5	2,5	—	4	2,5	—	4	2,5	—	4	2,5	—	3,75	2,5	—	3,75	2,5	—	4,27	2,71	—	
5,5	3,5	—	5	3,5	—	4,5	3,5	—	5	3	—	4,5	3	—	4,5	3	—	5,27	3,43	—	
6,5	4	—	6	4	—	6	4	—	6	3,5	—	6	3,75	—	6	3,5	—	6,73	4,02	—	
4	3,5	—	3,75	2,5	—	3,75	2,5	—	3,5	2,5	—	3	2,5	—	3,5	2,5	—	3,62	2,66	—	
5	4	—	4,5	3,5	—	4,75	3,5	—	4,5	3	—	4,5	3	—	4,5	2,75	—	4,48	3,37	—	
5,5	4	—	5,5	4	—	5,5	4,5	—	5,5	4	—	5	3,5	—	5	3,5	—	5,25	3,96	—	
—	—	0,15	—	—	0,15	—	—	0,5	—	—	0,4	—	—	0,35	—	—	0,35	—	—	0,30	
—	—	0,25	—	—	0,25	—	—	0,7	—	—	0,45	—	—	0,4	—	—	0,45	—	—	0,40	
—	—	0,3	—	—	0,3	—	—	0,8	—	—	0,6	—	—	0,6	—	—	0,8	—	—	0,55	
fahrt.																					
4,75	3,75	—	5	4	—	4,5	4	—	4,75	3,5	—	4,5	4	—	4,5	4	—	4,98	4,02	—	
5	4,75	—	6	5	—	6,5	5,5	—	6	4,5	—	6	4,5	—	5,5	4,5	—	6,25	5,27	—	
9	8	—	11	9	—	10	7,5	—	9	7	—	8	7	—	9	7	—	10	8,21	—	
4	3,75	—	4,8	4	—	4	4	—	4,25	3,2	—	4,2	3,5	—	4,25	3,8	—	4,33	3,73	—	
6	4,5	—	5,5	4,5	—	5,5	5	—	5	3,75	—	5	4,2	—	5,5	4,25	—	5,6	4,56	—	
9	7	—	8	7,5	—	9	7	—	8	6	—	7,5	7	—	7,5	6	—	8,21	7	—	
fahrt.																					
2,25	1,5	—	2,5	1,75	—	2,25	2	—	2	1,5	—	1,75	1,5	—	1,5	1,25	—	2,46	1,85	—	
3	2,25	—	3	2,25	—	3	2,25	—	2,75	2	—	2,75	2	—	2	1,75	—	3,02	2,29	—	
3,5	2,75	—	3,5	2,75	—	3,25	2,5	—	3,25	2,75	—	3	2,5	—	2,75	2,25	—	3,56	2,94	—	
1,5	1,25	—	1,75	1,5	—	1,75	1,4	—	1,5	1,25	—	1,5	1,25	—	1,25	1	—	1,75	1,37	—	
2	1,75	—	2,25	2	—	2,25	2	—	2	1,75	—	2,25	1,75	—	1,75	1,5	—	2,23	1,92	—	
2,75	2,5	—	3	2,5	—	3	2,9	—	3	2,5	—	3	2,5	—	3	2,5	—	2,98	2,53	—	
fahrt.																					
1,5	1,25	—	1,5	1,2	—	1,25	1	—	1,25	1	—	1,25	0,9	—	1	0,9	—	1,71	1,24	—	
2,25	1,5	—	2,25	1,5	—	2	1,5	—	2	1,5	—	1,75	1,5	—	1,75	1,5	—	2,27	1,6	—	
2,5	2	—	2,5	2	—	2,5	2	—	2,5	2	—	2,5	2	—	2,5	1,75	—	2,67	2,06	—	
1,2	1,2	—	1,5	1,2	—	1,2	1	—	1,2	1	—	1,2	0,8	—	1	0,7	—	1,46	1,12	—	
1,5	1,3	—	1,75	1,5	—	1,75	1,5	—	1,75	1,4	—	1,75	1,25	—	1,6	1,25	—	1,88	1,5	—	
2	1,7	—	2,5	1,75	—	2,5	2,4	—	2,5	2	—	2,5	2	—	2,5	2	—	2,46	2,2	—	
fahrt.																					
3	2	—	3,5	2,5	—	3	2,75	—	2,5	1,75	—	2	1,8	—	2	1,75	—	3,08	2,65	—	
3,5	2,5	—	3,75	3	—	3,75	3	—	3,5	2,5	—	3	2,5	—	2,5	2	—	3,65	2,52	—	
4,5	3,5	—	4,5	3,5	—	4	3,25	—	4	3,5	—	3,5	3	—	3	2,5	—	4,42	3,71	—	
1,8	1,5	—	2,2	1,75	—	2	1,7	—	1,75	1,4	—	2	1,6	—	1,4	1,25	—	1,99	1,6	—	
2,5	2	—	2,8	2,5	—	2,75	2,4	—	2,25	2	—	2,5	2	—	2	1,75	—	2,52	2,12	—	
3,5	3,2	—	3,75	3,4	—	3,6	3,5	—	3,75	3	—	3,5	3	—	3,5	3	—	3,57	3,09	—	

B. Schiffs-Versicherungswesen.

Nach preußischen Mitteilungen wurden 344 Schiffe im Jahr 1921 nach den Bestimmungen des Rheinschiffsregister-Verbandes klassifiziert, gegen 289 im Vorjahr.

Von diesen 344 Schiffen waren

344 eiserne Schiffe, nämlich	231	der Klasse	A ¹
	112	„ „	A ²
	1	„ „	A ³

Die Lage der Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften ist im allgemeinen unverändert geblieben. Bei den preußischen Gesellschaften waren ausgangs 1921 versichert:

1. „Harmonie“ (Coblenz-Neuendorf)	163	Schiffe	mit	3 972 940	Ztr.	Tragfähigkeit
2. „Germania“ (Duisburg-Ruhrort)	107	„	„	2 300 600	„	„
3. „Gute Hoffnung“ (Mülheim a. d. Ruhr)	71	„	„	1 551 818	„	„
4. „Vater Rhein“ (Mülheim a. d. Ruhr)	59	„	„	1 621 219	„	„
5. „Rheinfahrt“ (Duisburg-Ruhrort)	61	„	„	1 170 285	„	„

Bei der vorwiegend aus preußischen Schiffern bestehenden Kasko-Versicherungsgesellschaft „Jus et Justitia“ mit dem Sitz in Mannheim waren außerdem für das Jahr 1921 versichert 168 Schiffe mit 3 305 822 Ztr. Tragfähigkeit.

In Niederland sind die Schiffe größtenteils versichert gegen feste Prämie auf Börsenpoice, auch bei ausländischen Gesellschaften oder bei Gegenseitigkeits-Versicherungsgesellschaften.

Die Prämie wechselt bei den Gegenseitigkeits-Gesellschaften je nach den Betriebsergebnissen, bei den Gesellschaften mit fester Prämie ungefähr von 2 bis 2 ½ %.

Eingreifende Änderungen fanden nicht statt.

XI. Unfälle.

Nach Beschluß der Zentral-Kommission vom 4. September 1915 (Prot. Nr. IV der ordentlichen Sitzung von 1915) sollen — erstmals im Jahresbericht für 1915 — die amtlich gemeldeten Unfälle nach einheitlichen Gesichtspunkten und nach den geographischen Abschnitten des Stromes in einer Übersicht zusammengestellt werden. In diese Übersicht sollen aufgenommen werden diejenigen Unfälle, bei denen

- a) Menschen getötet oder verletzt wurden;
- b) ein Schiff gesunken, auf Grund geraten, fahruntüchtig geworden oder erheblich beschädigt worden ist;
- c) Brücken, Fähren und Überfahrtsanstalten oder andere Anlagen und Einrichtungen im und am Strom beschädigt worden sind;

die wichtigeren Unfälle sollen näher beschrieben werden.

Die aus den Uferstaaten nach diesen Gesichtspunkten vorliegenden Angaben sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Ordnungs-Nr.	Stromstrecke	Anzahl der Unfälle	Davon sind eingetreten		Zahl der verunglückten Personen	Zahl der gesunkenen Schiffe	Der Fahrwassersperrungen		Bemerkungen
			bei Nacht	bei Nebel			Anzahl	Minstdauer u. Höchstdauer	
1	Basel—Straßburg.....	4	—	—	—	—	—	—	
2	Straßburg—Sondernheim.....	10	—	—	—	—	2	{ 2 Stund. 2 Tage	
3	Sondernheim—Bingen.....	53 ¹⁾	—	—	—	—	5	{ 5 Stund. 3 Tage	
4	Bingen—St. Goar.....	20	—	1	—	1	6 ²⁾	{ 1 1/2 Stunden 11 1/2 „	Binger Loch
5	St. Goar—Bonn.....	40	—	3	—	1	—	—	¹⁾ In 11 Fällen vorübergehendes Festfahren.
6	Bonn—Duisburg.....	56	—	2	2 ³⁾	7	—	—	²⁾ 5 für Binger Loch, 1 für Wildes Gefähr.
7	Duisburg—Lobith.....	34	—	—	—	2	—	—	³⁾ 2 Verletzte.
	Oberrhein, Waal, Merwede, Noord und Neue Maas.....	8	1	—	2	4	—	—	
9	Niederrhein u. Leck.....	4	—	—	—	4	—	—	
	1921 zusammen	229	1	6	4	19	13	5 3/4 Tg.	
	gegen 1920	163	6	9	4	26	6	39 1/4 „	
	Mithin 1921	{ mehr	—	—	—	—	7	—	
		{ weniger	—	5	3	—	7	—	33 1/2 Tg.

Über die im Jahr 1921 in den Hoheitsgebieten der Uferstaaten amtlich gemeldeten Unfälle wird folgendes mitgeteilt:

Frankreich.

Zu 1. In 2 Fällen ereignete sich der Unfall bei der Talfahrt infolge Festfahrens des Schiffes auf einer Schwelle. Im 3. Falle rannte das Schiff auf der Talfahrt gegen einen Eisbrecher der Schönauer Schiffbrücke.

Zu 2. Ein zu Tal fahrendes Schiff wird durch einen heftigen Windstoß auf eine Kiesbank getrieben. Ein zu Tal fahrendes Schiff benutzte die Nebenrinne und geriet hierbei auf Grund. Bei der Abfahrt von Lauterburg fährt ein Schiff beim Wenden auf einer Kiesbank fest.

Baden.

Zur Anzeige kamen in der Strecke oberhalb Sondernheim 4, unterhalb Sondernheim 3 Unfälle. Die Unfälle oberhalb Sondernheim entstanden durch Auffahren auf Grund und sind mit einer Ausnahme ohne Sperrung des Fahrwassers, sämtliche aber ohne erheblichen Schaden verlaufen. Auf der Stromstrecke unterhalb Sondernheim lief ein zu Tal fahrender Schleppzug mit 3 Anhängern beim Ausweichen eines zu Berg kommenden Güterbootes außerhalb der Fahrinne auf Grund, wobei die Anhangschiffe abrissen. Zwei trieben ab, das dritte legte sich winkelrecht in das Flußbett. Bei den beiden übrigen Unfällen in dieser Stromstrecke geriet je ein Anhangschiff auf Grund.

Bayern.

Auf der bayerischen Stromstrecke kamen 13 Unfälle zur Anzeige. Sie ereigneten sich alle bei Tag. 4 Unfälle trafen auf die Stromstrecke oberhalb Sondernheim, 9 auf die Strecke unterhalb Sondernheim. In 9 Fällen sind die Schiffe infolge falscher Steuerung auf Grund geraten. Diese Unfälle sind ohne erheblichen Schaden verlaufen. In einem Falle war die Schifffahrt dabei auf $1\frac{3}{4}$ Tage behindert.

Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Am 7. März vormittags 10 $\frac{1}{2}$ Uhr fuhr das Schraubenboot „Klara“ von Mannheim leer zu Berg und begegnete bei km 69,0 dem talfahrenden Boot „Rheinstrom IV“ mit dem leeren Kahn „Wanderer“ im Anhang. Die Schiffsführer wichen links aus. Als „Klara“ in Höhe des entgegenkommenden Schleppzuges fuhr, versagte plötzlich sein Ruder. Trotzdem der Kapitän von „Klara“ sein Boot stromrecht zu bringen versuchte, fuhr dasselbe so stark in die Steuerbordseite des „Wanderer“, daß dieser ein großes Leck bekam. „Klara“ selbst wurde am Kessel und am Bug beträchtlich beschädigt.

2. Vom 9. auf 10. Oktober war das Schleppboot „Bad. Aktiengesellschaft X“ mit 2 Kähnen im Aufdreh- und Wendeplatz bei km 19,000 links vom Fahrwasser vor Anker gegangen. Am 10. Oktober $\frac{1}{2}$ 10 Uhr vormittags wurde von da die Fahrt zu Tal fortgesetzt. Beim Umdrehen des Schleppzuges kam der Kahn „Rhenania IX“ mit Heckanker dem obersten Giernachen der Leimersheimer Fähre zu nahe und riß den Gierstrang ab, worauf die Fähre mit sämtlichen Giernachen zu Tal abtrieb. Der oberste Giernachen wurde hierbei am Kopf stark beschädigt.

3. Am 9. Oktober, $\frac{1}{2}$ 8 Uhr vormittags, fuhr das Räderboot „De Gruyter Nr. V“ mit 3 Anhangschiffen zu Berg. Als der Schleppzug den Schwellenübergang km 32 passierte, verlief Schleppkahn „Walsum 2 Rotterdam“ infolge Verfangens des Schleppstranges des hinter ihm folgenden Schiffes in seinem Ruder und beschädigte die Germersheimer Schiffbrücke.

Hessen.

Im Berichtsjahr kamen auf dem hessischen Rhein 27 Schiffsunfälle zur Anzeige, gegenüber 7 im Vorjahr.

Hiervon kamen 11 Unfälle auf der Strecke Worms—Oppenheim, 12 Unfälle auf der Strecke Oppenheim—Mainz und 4 Unfälle auf der Strecke Mainz—Bingen vor. Die Unfälle ereigneten sich mit Ausnahme eines alle bei Tage; Personen sind dabei nicht verunglückt.

Bemerkenswert waren folgende Unfälle:

1. Der mit 332 t Kohlen beladene Schleppkahn „Roland“ war am 2. April als 6. Anhangschiff vom Schleppdampfer „Johann Küppers Nr. 3“ vor der Reede zu Bingen ins Schlepptau aufgenommen worden. Bei Beginn der Bergfahrt lief der Kahn auf den Buganker des neben ihm liegenden Schiffes und erhielt ein Leck. Mit dem Lichten wurde alsbald begonnen, sodaß das Schiff am 9. April die Bergreise fortsetzen konnte.

2. Am 16. Juli abends 11 Uhr fuhr der mit 13240 Zentnern Kohlen beladene Schleppkahn „Clara & Eva“ auf sich selbst zu Tal. Er kam in der Dunkelheit dem am gleichen Tag bei km 322,5 festgefahrenen Schleppkahn „Damko Nr. 8“ zu nahe und fuhr quer vor das Schiff, wo er sich festlegte. Nachdem sofort mit dem Lichten begonnen worden war, konnte das Schiff am 19. Juli seine Talfahrt wieder fortsetzen.

3. Am 31. Juli vormittags fuhr der mit etwa 400 Personen besetzte Personendampfer „Wilhelmina“ der niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft am unteren Auslauf der großen Gieß auf eine Sandschwelle und legte sich fest. Die Fahrgäste wurden mit Nachen ausgebootet, der Dampfer wurde am 1. August von dem Radschleppdampfer „Johann Keßler“ abgezogen und fuhr hiernach nach Mainz zurück.

Preußen.

Auf der preußischen Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze ereigneten sich im Berichtsjahre 164 Unfälle, davon keiner bei Nacht.

Auf die einzelnen Wasserbauamtsbezirke verteilen sich die Unfälle wie folgt:

30	Unfälle im Bezirk	Bingerbrück,
26	„ „ „	Coblenz,
31	„ „ „	Cöln,
43	„ „ „	Düsseldorf,
34	„ „ „	Wesel.

Von den Unfällen wurden betroffen: 23 Dampfer, 120 Schleppkähne, 10 Segelschiffe, 4 Kanalschiffe, 1 Aalschocker, 1 Motorboot, 1 Kiesnachen, 2 Landebrücken, 1 Badeanstalt, 1 Dampfbagger.

Eine Sperrung des Fahrwassers im Binger Loch ist im Jahre 1921 fünfmal mit einer Gesamtdauer von 21 $\frac{1}{2}$ Stunden eingetreten, eine solche des II. Fahrwassers nicht.

Von größerer Bedeutung waren die nachstehend beschriebenen Schiffsunfälle.

1. Am 23. Januar 1921 fuhr das Segelschiff „Josefine“ im Anhang des Schleppbootes „Elisabeth“ zu Tal. Bei Rees geriet der Schleppzug in einen starken Sturm. Da das Schiff nicht abgedeckt war, schlugen die Wellen hinein und brachten es zum Sinken. Bei Stromstation km 335,9 wurde es vom Schleppzug losgeworfen, worauf es dicht am linken Ufer sank. Am 6. Februar wurde das Schiff gehoben und aus dem Strome beseitigt.

2. Am 12. Februar 1921 befand sich der Doppelschraubendampfer „Harpen XIV.“ mit 3 Anhängern bei nebligem Wetter auf der Bergfahrt. Bei Benrath kam der Rhein-See-Dampfer „Borussia“ im Kurs des „Harpen XIV.“ zu Tal. Beide Dampfer versuchten einander auszuweichen; dadurch aber, daß Dampfer „Borussia“ nach links, der Schlepper dagegen nach rechts auswich, erfolgte ein Zusammenstoß. Der Dampfer „Borussia“ traf hierbei den „Harpen XIV.“ backbordseits mittelschiffs und brachte ihm ein großes Leck bei, worauf „Harpen XIV.“ nach Verlauf von 5 Minuten 120 m vom linken Ufer sank. Die Besatzung rettete sich auf ein Anhängeschiff. Der Dampfer wurde gehoben und von der Unfallstelle geschleppt.

3. Am 29. März 1921 fuhr das Schiff „Pierre Jannette“ im Anhang des Schleppbootes „Unjo“ zu Tal. Unterhalb der Weseler Eisenbahnbrücke mußte der Schleppzug einem Bergschleppzug nach rechts ausweichen. Bei dem niedrigen Wasserstand stieß das Schiff „Pierre Jannette“, gegen den Steinvorwurf der dort befindlichen Buhnen und bekam ein Leck. Der Schiffer zog sofort ein Rettungskleid über die Leckstelle und setzte die Pumpen bei; trotzdem gelang es nicht, das Schiff über Wasser zu halten. Er ließ sein Schiff vom Schleppboot loswerfen, um es auf Grund laufen zu lassen; es sank aber dann vollständig in Stromstation km 324,8, dicht am linken Ufer. Am 6. April wurde das Schiff gehoben und aus dem Strome entfernt.

4. Am 2. September 1921 lag der Schleppkahn „Elisabeth“ in km 241,8/9 an der Werftmauer zu Düsseldorf. Das auf sich selbst zu Tal fahrende Schiff „Undine“ setzte gegenüber dem Schiff „Elisabeth“ am linken Ufer, kopfvor, seinen Anker zum Aufdrehen. Etwa 500 m hinter dem Tal-schiff „Undine“ kam der Dampfer „St. Gotthard“ mit 3 Anhängern (2 beladene und 1 leerer) zu Tal. Dem Führer des Dampfers „St. Gotthard“ schien die Durchfahrt zwischen dem Schiff „Elisabeth“ und dem verankerten und herumgeschwenkten Schiff „Undine“ zu eng, und drehte deshalb mit seinem Schleppzug vom linken nach dem rechten Ufer zu auf. Hierbei stieß das in der ersten Länge fahrende beladene Schiff „Vereinigung 26“ und das in der zweiten Länge fahrende Schiff „Vereinigung 47“ gegen das an der Werftmauer liegende Schiff „Elisabeth“, wodurch letzteres an der Steuerbordseite an zwei Stellen stark eingedrückt wurde, ohne jedoch größere Leckage zu bekommen.

5. Am 9. Oktober 1921 lag der Fischkutter „Martha“ in Stromstation km 42,1 zum Fischen. In der Nacht vom 9. zum 10. Oktober sank er plötzlich an der Fahrwassergrenze, 50 m vom rechten Ufer entfernt. Die Besatzung konnte sich rechtzeitig retten. Als Ursache wurde Undichtigkeit angenommen. Das Schiff wurde durch Auspumpen gehoben und am 29. November aus dem Fahrwasser entfernt.

6. Am 18. Oktober hatte der Schraubendampfer „Goethe“ ein neues Querseil der Uedesheimer Ponte über den Rhein gezogen. Bei der Rückfahrt stieß das Boot bei dem niedrigen Wasser oberhalb der Uedesheimer Fähre auf und erhielt hierbei in der Vorkajüte ein Leck. Am Liegeplatz der Arbeitsstelle, vor der Einfahrt zum Kiesloch der Firma Sommer, außerhalb des Stromes, ist dann Boot „Goethe“ nachträglich gesunken.

7. Am 18. Oktober 1921 kam der Radschleppdampfer „Robert Müser“ mit 5 Anhängeschiffen zu Tal und drehte bei km 93,0 auf. Die 3 letzten Anhängeschiffe machten sich hier los und ließen sich weiter treiben. Das letzte Schiff wurde durch die Strömung nach dem Ufer gedrückt und geriet vor das am Ufer liegende Holzschiff „Der kleine Josef“, welches so stark beschädigt wurde, daß es nach etwa 5 Minuten sank. Am 28. November wurde das Schiff gehoben und zur Instandsetzung nach der Werft in Niederlahnstein abgeschleppt.

8. Am 14. November 1921 fuhr der Kiesnachen „H. Daniels 3“ im Anhang des Dampfers „Lisbeth“ mit 70 Tonnen Kies beladen zu Berg. In Stromstation km 241,8/9, mitten im Strom, bekam der Kiesnachen plötzlich Leckage, lief voll Wasser und sank. Das Schiff wurde Ende des Monats gehoben und aus dem Fahrwasser entfernt.

Niederland.

Auf den niederländischen Stromstrecken sind folgende bemerkenswertere Unfälle zu verzeichnen:

O b e r r h e i n u n d W a a l.

1. Am 18. Januar wurde ein eiserner Nachen, der bei Lobith befestigt lag, vom starken Sturm gegen das Ufer geschlagen, der Nachen brach und sank außerhalb des Fahrwassers. Das Wrack wurde abgebaut und in einzelnen Teilen aus dem Strome entfernt.

2. Im Berichtsjahr wurden vom Torpedodienst Teile des am 28. Januar 1901 in der Waal bei Poederoijen gesunkenen Schiffes „Carolina I“ mittels Sprengungs- und Tauchungsarbeiten aus dem Strome beseitigt, weil diese Teile ein Hindernis für die Fischerei bildeten.

3. Am 30. Dezember sank infolge Sturmwetter außerhalb des Fahrwassers bei Dreumel das hölzerne Fischerschiff „Copee“; am Jahresschluß war es noch nicht gehoben.

Niederrhein und Leck.

4. Am 19. Januar sank infolge eines falschen Manövers des Schleppdampfers beim Drehen, wodurch das Schleppschiff zu stark neigte und das Wasser ins Schiff hineinlief, außerhalb des Fahrwassers bei Huissen das eiserne Tjalkschiff „Verandering“, beladen mit Tannenholz.

5. Am 26. Januar sank außerhalb des Fahrwassers bei Huissen der eiserne Schleppkahn „Verlangen II“, beladen mit Kies, der beim Drehen auf eine Buhne gestoßen war.

6. Am 4. Juli sank aus unbekannter Ursache bei Lekkerkerk außerhalb des Fahrwassers das kleine eiserne Aakschiff „Op hoop van zegen“, beladen mit Sand.

7. Am 23. Dezember sank durch Zusammenstoß oberhalb Culemborg außerhalb des Fahrwassers ein kleines eisernes Aakschiff, beladen mit Weidenholz.

Merwede und Noord.

8. Am 12. Januar sank in der unteren Merwede bei Papendrecht der Dampfer „Merwede III“, beladen mit Stückgütern. Der Dampfer fuhr auf eine Buhne und fiel bei senkendem Wasserspiegel um.

9. Am 6. November sank infolge Wellenschlags außerhalb des Fahrwassers der unteren Merwede bei Dordrecht das eiserne Motorschiff „Elisabeth Cornelia“, beladen mit Stückgütern.

Neue Maas.

10. Am 7. März sank infolge Antreiben an die Eisenbahnbrücke bei Rotterdam der Kahn „Sophia“, beladen mit Sand.

11. Am 16. August sank infolge überschlagender Wellen bei Rotterdam ein eiserner Kahn ohne Namen, beladen mit Kohlen.

12. Am 24. November sank in dem Koningshafen bei Rotterdam durch Zusammenstoß das unbeladene Motorschiff „Rens Mars“.

13. Am 2. Dezember sank bei Rotterdam durch Festklemmung in der rechten Uferdeckung der Schleppkahn „Käthe“.

Alle oben erwähnten Schiffe sind sämtlich aus dem Strome beseitigt.

XII. Nachrichten über die Zentral-Kommission.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Laufe des Jahres 1921 drei Tagungen abgehalten: die erste im Februar, die zweite im Juni und die dritte im Dezember.

Die Zusammensetzung hat im Laufe des Jahres folgende Änderungen erfahren: Der verstorbene Präsident, Herr Claveille, ist durch Herrn Charguéraud ersetzt worden; Herr Kupferschmid, der badische Vertreter der deutschen Staaten, ist in den Ruhestand getreten und durch Herrn Fuchs ersetzt worden; Herr Hostie, Vertreter Belgiens, wurde durch Herrn Stiévenard, Herr Charguéraud, Vertreter Frankreichs, durch Herrn Mahieu ersetzt, während Herr Mance, Vertreter Großbritanniens, nicht ersetzt worden ist.

Demnach setzte sich Ende des Jahres 1921 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Charguéraud; deutsche Staaten: die Herren Delegierten Seeliger, Peters, Fuchs, Wand und der Herr stellvertretende Delegierte Koch; Belgien: Royers, Stiévenard; Frankreich: Mahieu, Dreyfus, Fromageot, Berninger; Großbritannien: Baldwin; Italien: Ferraris, Sinigalia; Niederlande: van Eysinga, Kröller, Jolles; Schweiz: Calonder, Vallotton; Sekretariat: Hostie, Charguéraud-Hartmann.

Laut Bestimmung des Art. 354 des Versailler Vertrages befaßt sich die Zentral-Kommission mit der Ausarbeitung eines Entwurfs zur Revision der Mannheimer Akte. Zu diesem Zwecke sind von den Delegationen der deutschen Staaten, Belgiens, Frankreichs, Italiens und der Niederlande vollständige oder partielle Entwurfsvorschläge niedergelegt worden, welche teilweise von erläuternden Noten begleitet sind.

Das Bureau ist damit beauftragt worden, auf Grund dieser verschiedenen Vorschläge und auf Grund offiziöser Besprechungen, welche den tatsächlichen Verhandlungen vorangingen, mit den von den vertretenen Staaten bezeichneten Delegierten und technischen Sachverständigen alles für die Verhandlungen nützliche Material zu sammeln und der Kommission zur Verfügung zu stellen, hauptsächlich aber zu diesem Zwecke eine objektive Abhandlung auszuarbeiten.

Gleich bei der ersten Tagung in 1921 hat die Kommission Wert darauf gelegt, die Umbildung des Betriebs des Sekretariats in Angriff zu nehmen. Sie hat zu diesem Zwecke Herrn Hostie, ehemaligen Vertreter Belgiens, zum Generalsekretär bestimmt und Herrn Charguéraud-Hartmann (Frankreich) zum Generalsekretär-Adjunkt.

Die augenblicklich¹⁾ zu Schiffsahrtsinspektoren bestimmten Herren sind:

Für den Aufsichtsbezirk IA²⁾ Herr Antoine, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Straßburg; für den Aufsichtsbezirk IB Herr Oberbaurat Spieß in Karlsruhe; für den Aufsichtsbezirk II Herr Geheimer Baurat Schmitt in Mainz; für den Aufsichtsbezirk III Herr Oberbaurat Degener in Koblenz; für den Aufsichtsbezirk IV Jonkheer Dittlinger im Haag.

Gleich nach Abschluß des Waffenstillstandes waren zahlreiche Klagen laut geworden über die Häufigkeit von Diebstählen auf dem Rhein in den besetzten Gebieten. Schwierigkeiten waren

¹⁾ 10. April 1922. ²⁾ Für die Schweiz ist noch kein Inspektor ernannt worden.

dadurch entstanden, daß die Besatzungsbehörden Einwand dagegen erhoben, daß die Behörden der deutschen Staaten zur Unterdrückung dieser Vergehen die Beamten bewaffneten.

Diese Schwierigkeiten sind augenblicklich beigelegt, die Besatzungsbehörden haben der deutschen Polizei erlaubt, zu diesem Zwecke eine leichte Bewaffnung zu führen.

Erwähnt sei es bei dieser Gelegenheit, daß die Zentral-Kommission in der Absicht, ihre Beziehungen zu den Besatzungsbehörden in der Praxis zu erleichtern, beschlossen hat, unter voller Wahrung der grundsätzlichen Fragen mit der Hohen Interalliierten Rheinland-Kommission unmittelbare Beziehungen zu unterhalten, und zwar für jede einzelne Angelegenheit, bei welcher sich die Tätigkeit der Rheinland-Kommission innerhalb der Zuständigkeit der Zentral-Kommission betätigen sollte. Letztere hat sich natürlich das Recht vorbehalten, sich, wenn sie es für nötig befindet, letzten Endes an die Regierungen selbst zu wenden.

Die gemeinschaftlichen Verordnungen haben nur in 2 Punkten Abänderungen erfahren:

1. Betreffs der Bordbeflaggung für die Beamten ist eine eigene Flagge für den französischen Rheinabschnitt vorgesehen.
2. Es sind Bestimmungen getroffen worden, um das Vorhandensein von Trinkwasserbehältern an Bord der auf dem Rhein verkehrenden Fahrzeuge vorzuschreiben.

Was die Auslegung und Anwendung der gemeinsamen Akte und Vorschriften anbetrifft, so sind Schwierigkeiten aus dem Umstand entstanden, daß die Besatzungsbehörde verschiedene Vorschriften über das Vorfahrtsrecht der militärischen Fahrzeuge erlassen hat, welche mit der Anwendung der für den Rhein bestehenden Vorschriften unvereinbar erscheinen.

Diese Schwierigkeiten haben zu Verhandlungen mit der Interalliierten Rheinland-Kommission geführt und es scheint, daß sie leicht behoben werden können.

Die Kommission befaßt sich damit, französische Texte für die gemeinsamen Verordnungen festzulegen, ebenso auch für die Verordnungen, welche in gleichem Wortlaut von einer gewissen Anzahl von Uferstaaten erlassen worden sind.

Die Kommission hat im Interesse der Schifffahrt die Einrichtung ausgedehnterer Voraussage-Möglichkeiten betreffs der Wasserstände erwogen. Sie hat zu diesem Zwecke eine Studien-Unterkommission ernannt, deren Arbeiten im Zusammenwirken mit den zuständigen Dienststellen der Uferstaaten einen normalen Verlauf nehmen.

Bezüglich der das Fahrwasser betreffenden Arbeiten sind der Kommission verschiedene Vorschläge gemacht worden, welche sich auf den Stromabschnitt Basel—Straßburg erstrecken:

- a) Sie hat den Bericht einer technischen Unterkommission gutgeheißen, welche auf Grund von Forderungen der Schweizer Delegation, betreffs in dieser Rheinstrecke auszuführender Baggerungen, mit der Abfassung dieses Berichtes beauftragt war.
- b) Sie hat über einen Vorschlag zum Ausbau mittels eines Seitenkanals von Hüningen bis Straßburg beraten, welcher von der französischen Delegation auf Grund des Art. 358 des Versailler Vertrages gemacht worden war, ebenso über einen von der Schweizer Delegation vorgelegten Vorschlag zum Ausbau mittels Stromregulierung.

Diese Vorschläge sind heute noch Gegenstand gründlicher Arbeiten der Kommission.

Die Brücken betreffend hat die Schweizer Delegation im Interesse der Schifffahrt eine Änderung an der Hünninger Schiffsbrücke verlangt. Die Kommission ist nach Untersuchung diesem Verlangen nachgekommen.

Durch die belgische Delegation ist bei der Kommission eine Beschwerde eingereicht worden über Baggerungen, die zwischen Ruhrort und der niederländischen Grenze ausgeführt werden, und welche diese Delegation für nachteilig für den Zustand des Fahrwassers erachtet. Über diese Beschwerde ist Untersuchung im Gange.

Seitens der niederländischen Delegation ist weiterhin bei der Kommission eine Beschwerde eingereicht worden über die Zollformalitäten an der niederländisch-preußischen Grenze, welche aus dem Vorgehen der das rheinische Gebiet besetzt haltenden Behörden erwachsen.

Die Kommission hat feststellen können, daß die Gründe, die zu dieser Beschwerde Anlaß gegeben, sich nicht wiederholt haben.

Dieselbe Delegation hat gleichzeitig bei der Kommission die unrechtmäßige Erhebung einer Abgabe für Statistik von der Rheinschiffahrt seitens der gleichen Behörde zur Sprache gebracht. Auch hier hat die Kommission festgestellt, daß diese Abgabenerhebung aufgehört hat.

In gleicher Weise hat sich die Kommission um die Erhebung von Visumabgaben auf den Pässen der Schiffer bekümmert. Sie hat die Übereinstimmung aller interessierten Behörden, mit Ausnahme einer einzigen, zur Abschaffung dieser Abgaben feststellen können. Die deutsche Verwaltungsbehörde hat bis jetzt dem Verlangen auf Aufhebung dieser Abgaben nicht stattgegeben, wohl aber hat sie dieselben herabgesetzt.

Die französische Delegation hat die Kommission gebeten, eine Verbesserung an der Einfahrt des Straßburger Hafens gutzubeißen. Die Kommission hat den unterbreiteten Entwurf nach dessen Prüfung für gut befunden.

Das Bureau ist nach einem Austausch der Meinungen damit beauftragt worden, für eine folgende Tagung einen Arbeitsplan aufzustellen, welcher greifbare Vorschläge enthalten soll betreffs einer ersten Serie von privatrechtlichen Fragen über Schiffahrtsrecht, die auf eine einheitliche Weise geregelt werden sollen und betreffs des zu diesem Zwecke einzuschlagenden Verfahrens. Das Bureau hat gemäß eines Beschlusses der Kommission angefangen, bei den Rheinschiffahrts-Interessenten die nötigen Erkundigungen hierzu einzuholen.

Die Tätigkeit der Kommission in Berufungssachen gegen die Urteile der Rheinschiffahrts-Gerichte I. Instanz ist in der bisherigen Weise fortgesetzt worden. Die inneren Angelegenheiten der Kommission mußten natürlich bei dem Beginn ihrer Neuorganisierung einen ziemlich beträchtlichen Teil ihrer Tätigkeit ausfüllen.

Die Kommission hat die Prüfung der Vollmachten ihrer Mitglieder vorgenommen; sie hat ihren Haushaltungsplan aufgestellt, den sie für 1922 auf 400000 französische Franken festgesetzt hat. In dieser Summe ist ein bedeutender Betrag zur Gründung eines festen Kassenbestandes vorgesehen; sie hat eine Buchhaltungsvorschrift ausgearbeitet und hat die Paß- und diplomatische Visumfrage für ihre Mitglieder und für ihr Personal geregelt. Die Kommission hat fernerhin ihre telegraphischen und telephonischen Mitteilungen, sowohl im Eingang als auch im Ausgang auf gleichen Fuß wie die staatlichen Mitteilungen stellen lassen; sie hat Regeln festgestellt betreffs der Mitteilungen über ihre Beschlüsse an die Presse, sie hat sich damit befaßt, ihre Bücherei und ihre Archive zu organisieren; sie hat das Verhältnis zwischen dem Bureau und den Rheinschiffahrts-Inspektoren geregelt; sie hat die Anfertigung und den Druck eines Sachregisters ihrer Protokolle beschlossen und hat auch Maßregeln getroffen, um die Untersuchung der ihr vorgelegten Prozesse zu erleichtern usw.

Eine der wichtigen Aufgaben der Kommission ist die Ausarbeitung ihres ausgedehnten Jahresberichtes.

Die Kommission hat sich im Jahre 1921 darum bemüht, diese Ausarbeitung zu beschleunigen, um von 1922 ab die durch den Krieg eingetretene Verzögerung einzuholen.

Im Laufe des Jahres 1921 sind die Berichte für 1918 und 1919 fertiggestellt worden.

Um den wissenschaftlichen Wert dieses umfangreichen Schriftstückes wenn irgend möglich noch zu erhöhen, hat die Kommission seine Neubearbeitung unternommen. Sie hat eine Unterkommission mit dieser eingehenden und gründlichen Arbeit betraut, und es ist ihr gelungen, sich für diese Unterkommission der Mitarbeit berufener Techniker zu versichern.

Die Kommission hat aus dem Wunsche, zukünftig soweit wie möglich ihre Tätigkeit zur Kenntnis der Allgemeinheit zu bringen, beschlossen, Zeitschriften rein technischen oder wirtschaftlichen Inhaltes als Publikationsorgane anzunehmen. Das Bureau ist damit beauftragt worden, mit diesen Zeitschriften die nötigen Verhandlungen abzuschließen, um der Kommission die ausschließliche und vollständig freie Verfügung über eine angemessene Druckfläche zu sichern.

Da eine beträchtliche Anzahl von Bevollmächtigten solcher Länder, welche vorher nicht bei der Zentral-Kommission vertreten waren, nun an ihren Arbeiten teilnehmen, erschien es ihr unumgänglich nötig, allen Bevollmächtigten die Gelegenheit zu geben, einen allgemeinen Einblick in die Verhältnisse der Rheinschiffahrt zu gewinnen, und zwar mittels einer Studienreise.

Diese Reise, welche sich von den in der Mannheimer Akte vorgesehenen sogenannten Strombefahrungen unterscheidet, ist im Laufe des Monats Juni 1921 ausgeführt worden.

Der Jahresbericht für 1921 wurde von der Zentral-Kommission in der heutigen Sitzung (Protokoll Nr. 11) genehmigt.

Straßburg, den 9. Dezember 1922.

Der Berichterstatter:

Dr.-Ing. Koch.

Beilagen-Verzeichnis

BEILAGEN

ZUM

JAHRES-BERICHT DER ZENTRAL-KOMMISSION

FÜR DIE

RHEINSCHIFFFAHRT

1921.

Beilagen-Verzeichnis

	Seite
Ia. Übersicht der Wasserstände des Rheins während des Jahres 1921	183—193
Ib. Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegung des Rheins an 11 Hauptpegeln während des Jahres 1921.	
IIa. Übersicht des Gesamthafenverkehrs im Jahr 1921, nämlich:	
1. in den französischen und deutschen Rheinhäfen nach den Aufzeichnungen daselbst	195—197
2. in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith	198—199
3. in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich	198—199
IIb. Übersicht des Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Jahr 1921	201—202
IIIa. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1921	203—217
IIIb. Übersicht der Zufuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von dem deutschen Rhein her im Jahr 1921 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith	219—225
IIIc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1921	227—229
IVa. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen im Jahr 1921	231—245
IVb. Übersicht der Abfuhr in Schiffen und Flößen in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach dem deutschen Rhein hin im Jahr 1921 nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und der Niederländischen Zollstelle in Lobith	247—253
IVc. Übersicht der Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den Nebenflüssen und Seitenkanälen im Jahr 1921	255—257
Va. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1921 in 35 französischen und deutschen Rheinhäfen angekommen sind	259—271
Vb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1921, von dem Rhein her kommend, nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind	273—274
VIa. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1921 in 35 französischen und deutschen Rheinhäfen abgegangen sind	275—287
VIb. Übersicht der Schiffe und Flöße, die im Jahr 1921, nach dem Rhein hin gehend, von den Nebenflüssen und Seitenkanälen durchgegangen sind	289—290
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);	291—295
2. der Flöße,	296—297
die im Jahr 1921 bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.	
VIII. Güterverzeichnis	299—301
Nachträge und Berichtlungen	303
Bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs auf dem Rhein.	

I a.

Übersicht

der

Wasserstände des Rheins

während des Jahres 1921.

Anmerkung: In der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 sind die Marken für die Beschränkung der Dampfschiffahrt für die Pegel zu Nijmegen, Tiel, Zalt-Bommel, Arnheim und Vreeswijk und die Floßmarken für die Pegel zu Straßburg, Maxau, Speyer, Nijmegen und Arnheim nicht mehr angegeben. Neu aufgenommen sind die Floßmarken für den Pegel zu Wesel.

Pegel zu	Der gleichwertige Wasserstand 1908 war nicht erreicht		Beschränkungen bzw. Verbot der Dampfschiffahrt und Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung von 1913 wegen					
	Datum	Anzahl der Tage	Marke I		Marke II		Marke III	
			Datum	Tage	Datum	Tage	Datum	Tage
Straßburg.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,79 m	1 bis 25 I	25	nicht bestimmt		nicht bestimmt		—	
Dampfschiffahrt:	27 I	1						
Verbot: Marke III ... 5,00 m	30 u. 31 I	2						
	1 bis 28 II	28						
	1 bis 31 III	31						
	1 bis 30 IV	30						
	1 bis 6 V	6						
	8 u. 9 V	2						
	11 u. 13 V	2						
	19 bis 21 IX	3						
	1 X	1						
	3 bis 31 X	29						
	1 bis 3 XI	3						
	17 bis 30 XI	14						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	208						
Maxau.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 3,13 m	1 bis 13 I	13	—		—		—	
Dampfschiffahrt:	11 II bis 4 V	83						
Beschränkungen: Marke I ... 6,00 m	7 X bis 3 XI	28						
Marke II ... 6,50 m	25 XI bis 30 XII	36						
Verbot: Marke III ... 7,00 m	Summe	160						
Speyer.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,53 m	1 bis 20 I	20	—		—		—	
Dampfschiffahrt:	23 u. 24 I	2						
Beschränkungen: Marke I ... 6,30 m	4 II bis 17 V	103						
Marke II ... 7,00 m	9 bis 11 VIII	3						
Verbot: Marke III ... 7,60 m	11 bis 13 IX	3						
	20 bis 22 IX	3						
	30 IX	1						
	1 X bis 4 XI	35						
	18 XI bis 31 XII	44						
	Summe	214						
Ludwigshafen.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49 m	1 bis 24 I	24	—		—		—	
Dampfschiffahrt:	3 II bis 19 V	106						
Beschränkungen: Marke I ... 6,40 m	16 bis 22 VII	7						
Marke II ... 7,40 m	25 VII bis 15 VIII	22						
Verbot: Marke III ... 8,00 m	22 u. 23 VIII	2						
	2 IX bis 5 XI	65						
	14 XI bis 31 XII	48						
Floßfahrt:	Summe	274						
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10 m								
Mannheim.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,49 m	1 bis 24 I	24	—		—		—	
Dampfschiffahrt:	3 II bis 19 V	106						
Beschränkungen: Marke I ... 6,40 m	16 VII bis 22 VII	7						
Marke II ... 7,40 m	25 VII bis 15 VIII	22						
Verbot: Marke III ... 8,00 m	22 u. 23 VIII	2						
	2 IX bis 5 XI	65						
	14 XI bis 31 XII	48						
Floßfahrt:	Summe	274						
Einstellung b. steigendem Wasser 5,80 m								
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 6,10 m								

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		27 III	0,84	5 XI	3,29	
nicht bestimmt		29 III	2,40	6 XI	4,92	Eisfrei
nicht bestimmt		29 III	1,68	6 XI	4,03	Eisfrei
—	—	29 III	1,28	7 XI	3,50	Eisfrei
—	—	29 III	1,29	6/7 XI	3,55	Der Rhein führte kein Treibeis. Vom Neckar her wurde dem Rhein unter- halb Mannheim leichtes Treibeis zu- geführt vom 27 bis 29 XI und 17 bis 18 XII an 5 Tagen Vom 30 XI bis 16 XII war der Neckar zu- gefroren.....17 Tage 22 Tage

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
Worms.								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = -0,14 m	1 bis 25 I	25	—	—	—	—	—	—
	3 bis 28 II	26						
	1 bis 31 III	31						
	1 bis 30 IV	30						
	1 bis 21 V	21						
	14 bis 31 VII	18						
	1 bis 15 VIII	15						
	21 bis 27 VIII	7						
	30 u. 31 VIII	2						
	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 6 XI	6						
	14 bis 30 XI	17						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	290						
Mainz.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,45 m	1 bis 20 I	20	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	6 bis 28 II	23						
Beschränkungen: Marke I 2,75 m	1 bis 31 III	31						
Marke II 3,50 m	1 bis 30 IV	30						
Verbot: Marke III 4,75 m	1 bis 26 V	26						
Floßfahrt:	22 bis 24 VI	3						
Einstellung b. steigendem Wasser 3,00 m	27 bis 30 VI	4						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,20 m	1 bis 3 VII	3						
	10 bis 31 VII	22						
	1 bis 31 VIII	31						
	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 6 XI	6						
	14 bis 30 XI	17						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	308						
Biebrich.								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,20 m ¹⁾	1 bis 20 I	20	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	7 bis 28 II	22						
Beschränkungen: Marke I 3,55 m	1 bis 31 III	31						
Marke II 4,30 m	1 bis 30 IV	30						
Verbot: Marke III 5,55 m	1 bis 25 V	25						
	24 VI	1						
	28 bis 30 VI	3						
	1 bis 3 VII	3						
	11 bis 31 VII	21						
	1 bis 31 VIII	31						
	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 6 XI	6						
	14 bis 30 XI	17						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	302						
Rüdesheim.								
Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,35 m ¹⁾	1 bis 14 I	14	nicht bestimmt	nicht bestimmt	nicht bestimmt	nicht bestimmt	nicht bestimmt	nicht bestimmt
Floßfahrt:	9 bis 28 II	20						
Einstellung b. steigendem Wasser 3,60 m	1 bis 31 III	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 3,90 m	1 bis 30 IV	30						
	1 bis 21 V	21						
	15 bis 31 VII	17						
	1 bis 16 VIII	16						
	23 bis 26 VIII	4						
	2 bis 30 IX	29						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 6 XI	6						
	15 bis 30 XI	16						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	266						

¹⁾ Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von dem Rheinschiffahrtsinspektor in

Floßmarke		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
—	—	29 III	— 1,25	7 XI	+ 0,68	Treibeis wurde im Berichtsjahr nicht beobachtet.
—	—	11 u. 28 XII	— 0,60	29 I	+ 1,25	Treibeis 28 XI, 3 bis 6 XII und 14 u. 15 XII
nicht bestimmt		11 XII	0,19	30 I	1,97	Kein Treibeis
—	—	28 XII	0,58	30 I	2,23	5 und 6 XII Treibeis

Coblenz, als dem „Gleichwertigen Wasserstand 1906“ 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
Bingen.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,28m	1 bis 14 I	14	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	11 bis 28 II	18						
Beschränkungen: Marke I 3,20m	1 bis 31 III	31						
Marke II 4,00m	1 bis 30 IV	30						
Verbot: Marke III 5,30m	1 bis 20 V	20						
	15 bis 31 VII	17						
	1 bis 16 VIII	16						
	3 bis 30 IX	28						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 6 XI	6						
	16 bis 30 XI	15						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	257						
Caub.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,43m	1 bis 15 I	15	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
	9 bis 28 II	20						
	1 bis 31 III	31						
	1 bis 30 IV	30						
	1 bis 21 V	21						
	14 bis 31 VII	18						
	1 bis 16 VIII	16						
	22 bis 28 VIII	7						
	30 u. 31 VIII	2						
	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 6 XI	6						
	15 bis 30 XI	16						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	274						
Coblenz.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,73m	1 bis 13 I	13	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	10 bis 28 II	19						
Beschränkungen: Marke I 5,00m	1 bis 31 III	31						
Marke II 6,25m	1 bis 30 IV	30						
Verbot: Marke III 7,20m	1 bis 27 V	27						
Floßfahrt:	8, 10, 11 VI	3						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10m	21 bis 30 VI	10						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,40m	1 bis 4 VII	4						
	7 bis 31 VII	25						
	1 bis 31 VIII	31						
	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 6 XI	6						
	14 bis 30 XI	17						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	308						
Andernach.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 2,00m	1 bis 13 I	13	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	10 bis 28 II	19						
Beschränkungen: Marke I 5,80m	1 bis 31 III	31						
Marke II 7,10m	1 bis 30 IV	30						
Verbot: Marke III 8,10m	1 bis 29 V	29						
Floßfahrt:	5 bis 12 VI	8						
Einstellung b. steigendem Wasser = 5,00m	15 bis 17 VI	3						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,30m	20 bis 30 VI	11						
	1 bis 31 VII	31						
	1 bis 31 VIII	31						
	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 6 XI	6						
	14 bis 30 XI	17						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	321						

Flößfahrt nach § 22 der Überschreitung der		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Flößmarke		Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
Datum	Tage					
—	—	28 XII	+ 0,55	30 I	+ 2,23	5 u. 6 XII Treibeis
nicht bestimmt		28 XII	0,53	30 I	2,53	Kein Treibeis
—	—	4 XI	0,68	30 I	2,98	5 bis 7 XII Treibeis
—	—	8 XII	0,37	30 I	3,48	Kein Treibeis

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	1 bis 13 I	13	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	10 bis 28 II	19						
	1 bis 31 III	31						
Beschränkungen: Marke I 5,50m	1 bis 30 IV	30						
Marke II 6,90m	1 bis 31 V	31						
Verbot: Marke III 7,80m	1 VI	1						
Floßfahrt:	3 bis 30 VI	28						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,70m	1 bis 31 VII	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00m	1 bis 31 VIII	31						
	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 7 XI	7						
	13 bis 30 XI	18						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	332						
Düsseldorf.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,29m	1 bis 14 I	14	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	9 bis 28 II	20						
	1 bis 31 III	31						
Beschränkungen: Marke I 5,10m	1 bis 30 IV	30						
Marke II 6,70m	1 bis 31 V	31						
Verbot: Marke III 7,50m	1 bis 30 VI	30						
Floßfahrt:	1 bis 31 VII	31						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40m	1 bis 31 VIII	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70m	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 10 XI	10						
	12 bis 30 XI	19						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	339						
Ruhrort.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 0,91m	1 bis 14 I	14	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	8 bis 28 II	21						
	1 bis 31 III	31						
Beschränkungen: Marke I 5,30m	1 bis 30 IV	30						
Marke II 6,90m	1 bis 31 V	31						
Verbot: Marke III 7,60m	1 bis 30 VI	30						
Floßfahrt:	1 bis 31 VII	31						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,60m	1 bis 31 VIII	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,10m	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 30 XI	30						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	341						
Wesel.								
Gleichwert. Wasserstand 1908 = 0,48 m ¹⁾	1 bis 13 I	13	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Floßfahrt:	10 bis 28 II	19						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,10m	1 bis 31 III	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 4,70m	1 bis 30 IV	30						
	1 bis 31 V	31						
	1 bis 30 VI	30						
	1 bis 31 VII	31						
	1 bis 31 VIII	31						
	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 30 XI	30						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	341						
Emmerich.								
Gleichwertiger Wasserstand 1908 = 1,03m	1 bis 3 I	3	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt:	13 bis 28 II	16						
	1 bis 31 III	31						
Beschränkungen: Marke I 5,00m	1 bis 30 IV	30						
Marke II 6,30m	1 bis 31 V	31						
Verbot: Marke III 6,70m	1 bis 30 VI	30						
Floßfahrt:	1 bis 31 VII	31						
Einstellung b. steigendem Wasser 4,40m	1 bis 31 VIII	31						
Wiederbeginn b. fallendem Wasser 5,00m	1 bis 30 IX	30						
	1 bis 31 X	31						
	1 bis 10 XI	10						
	14 bis 30 XI	17						
	1 bis 31 XII	31						
	Summe	322						

¹⁾ Diese Wasserhöhe ist nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von dem Rheinschiffahrtsinspektor in Coblenz.

Floßmarke		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
—	—	6 XII	0,08	30 I	3,10	5 bis 7 XII Treibeis
—	—	4 XI	—0,39	30 I	2,78	4 bis 8 XII Treibeis
—	—	9 XII	—1,21	31 I	2,34	4 bis 8 XII Treibeis
—	—	16 XII	—1,67	31 I	2,39	3 bis 8 XII Treibeis
—	—	28 X	—0,66	31 I	3,26	Kein Treibeis

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
Nijmwegen. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 7,60 m + N.A.P. (N.A.P. = 0,08 m + A.P.)	1 bis 3 I 16 I bis 3 VI 6 VI bis 10 XI 15 XI bis 31 XII Summe	3 108 158 47 316	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Tiel. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 4,13 m + N.A.P. (N.A.P. = 0,22 m + A.P.)	1 bis 4 I 15 II bis 12 XI 14 XI bis 31 XII Summe	4 271 48 323	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Zalt-Bommel. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 2,16 m + N.A.P. (N.A.P. = 0,17 m + A.P.)	1 bis 4 I 13 bis 15 I 11 II bis 20 VI 22 VI bis 1 XI 3 XI bis 30 XII Summe	4 3 130 133 58 328	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Arnheim. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 7,95 m ¹⁾ + N.A.P. (N.A.P. = 0,24 m + A.P.)	1 bis 4 I 11 u. 12 I 13 II bis 31 XII Summe	4 2 322 328	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	
Vreeswijk. Gleichwertig. Wasserstand 1908 = 1,45 m ¹⁾ + N.A.P. (N.A.P. = 0,14 m + A.P.)	1 bis 7 I 13 bis 17 I 10 II bis 20 VI 22 VI bis 29 X 31 X u. 1 XI 3 XI bis 6 XI 8 XI bis 17 XII 19 bis 28 XII Summe	7 5 131 130 2 4 40 10 329	nicht bestimmt		nicht bestimmt		nicht bestimmt	

¹⁾ Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem

Floßmarke		Niedrigster Jahreswasserstand		Höchster Jahreswasserstand		Bemerkungen insbesondere über Eisverhältnisse
Datum	Tage	Datum	Pegelstand m	Datum	Pegelstand m	
nicht bestimmt		20 XII	6,09	31 I u. 1 II	9,73	1 bis 7 XII Treibeis
nicht bestimmt		4 XI	2,63	1 II	0,20	1 bis 8 XII Treibeis
nicht bestimmt		25 X	0,78	1 II	3,61	1 bis 8 XII Treibeis
nicht bestimmt		5 XI	6,27	31 I u. 1 II	9,64	1 bis 8 XII Treibeis
nicht bestimmt		3 XII	0,12	19 I	3,05	29 XI bis 12 XII Treibeis u. Eisstand

„Gleichwertigen Wasserstand 1908“ entsprechend, ermittelt.

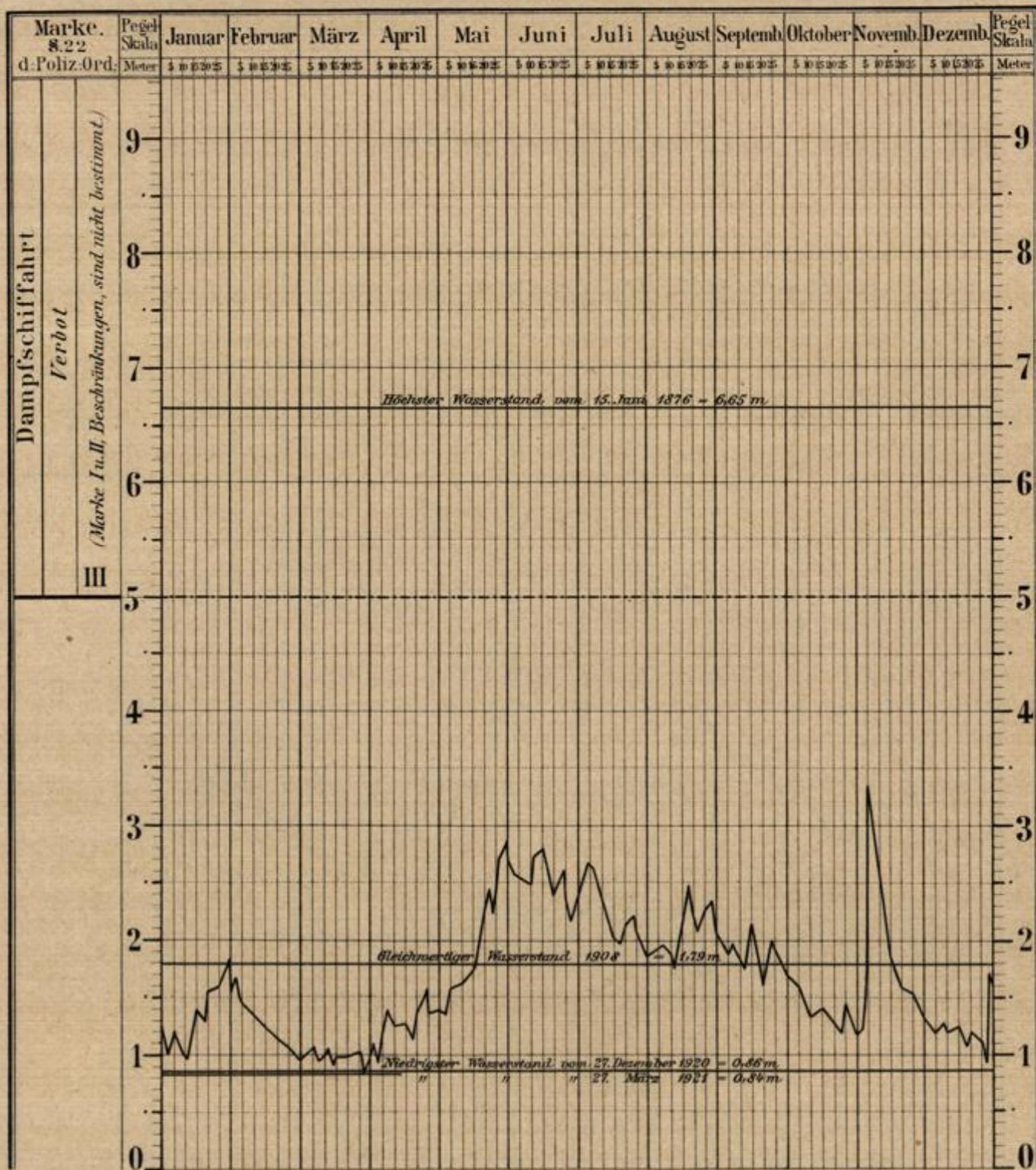
Ib.

**Bildliche Darstellung der Wasserstandsbewegungen
des Rheins**

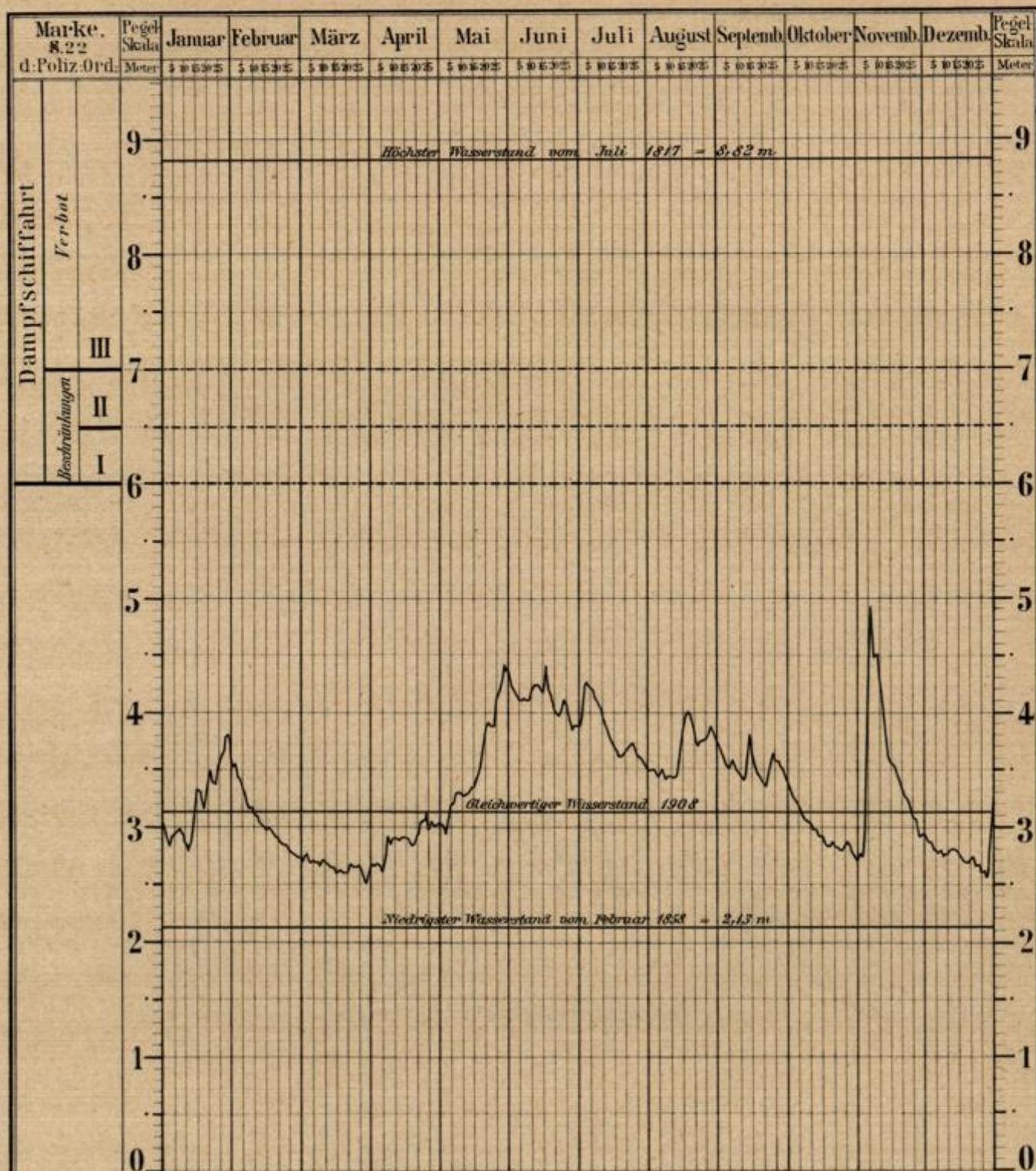
während des Jahres 1921.

an den Pegeln zu Straßburg, Maxau, Mannheim, Mainz, Bingen, Caub, Coblenz, Cöln,
Duisburg – Ruhrort, Nijmegen und Arnheim.

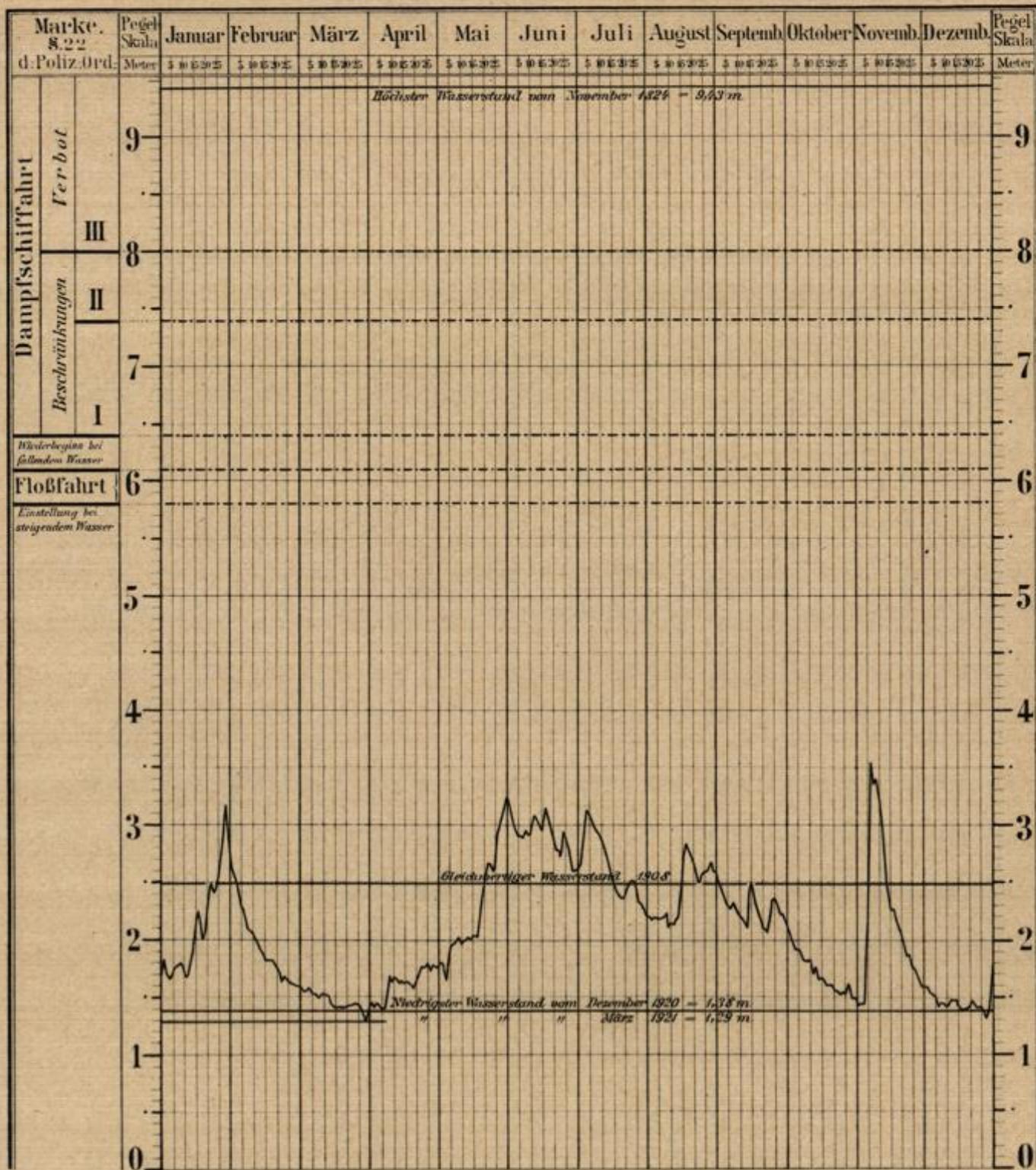
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Straßburg im Jahre 1921.



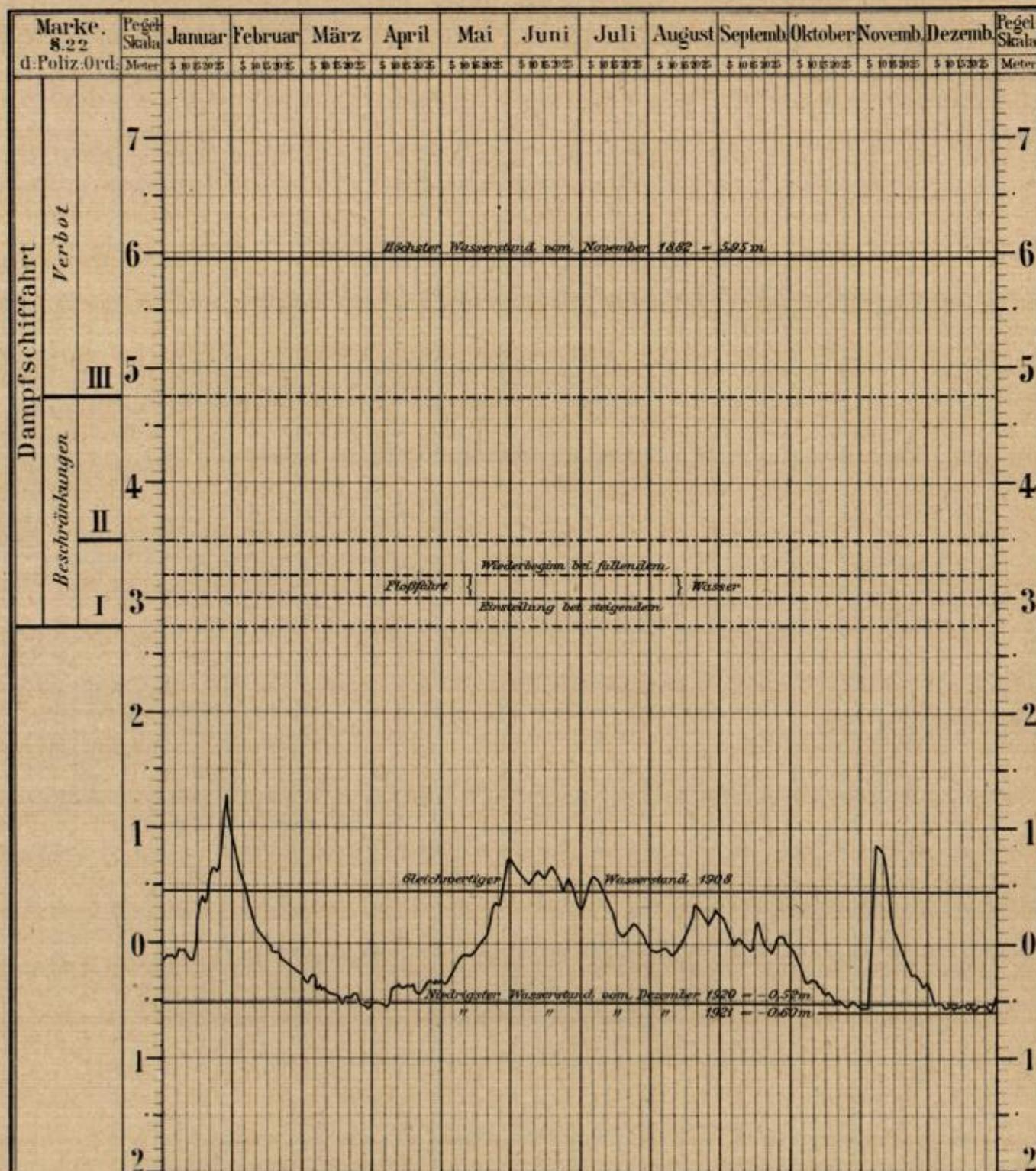
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Maxau im Jahre 1921.



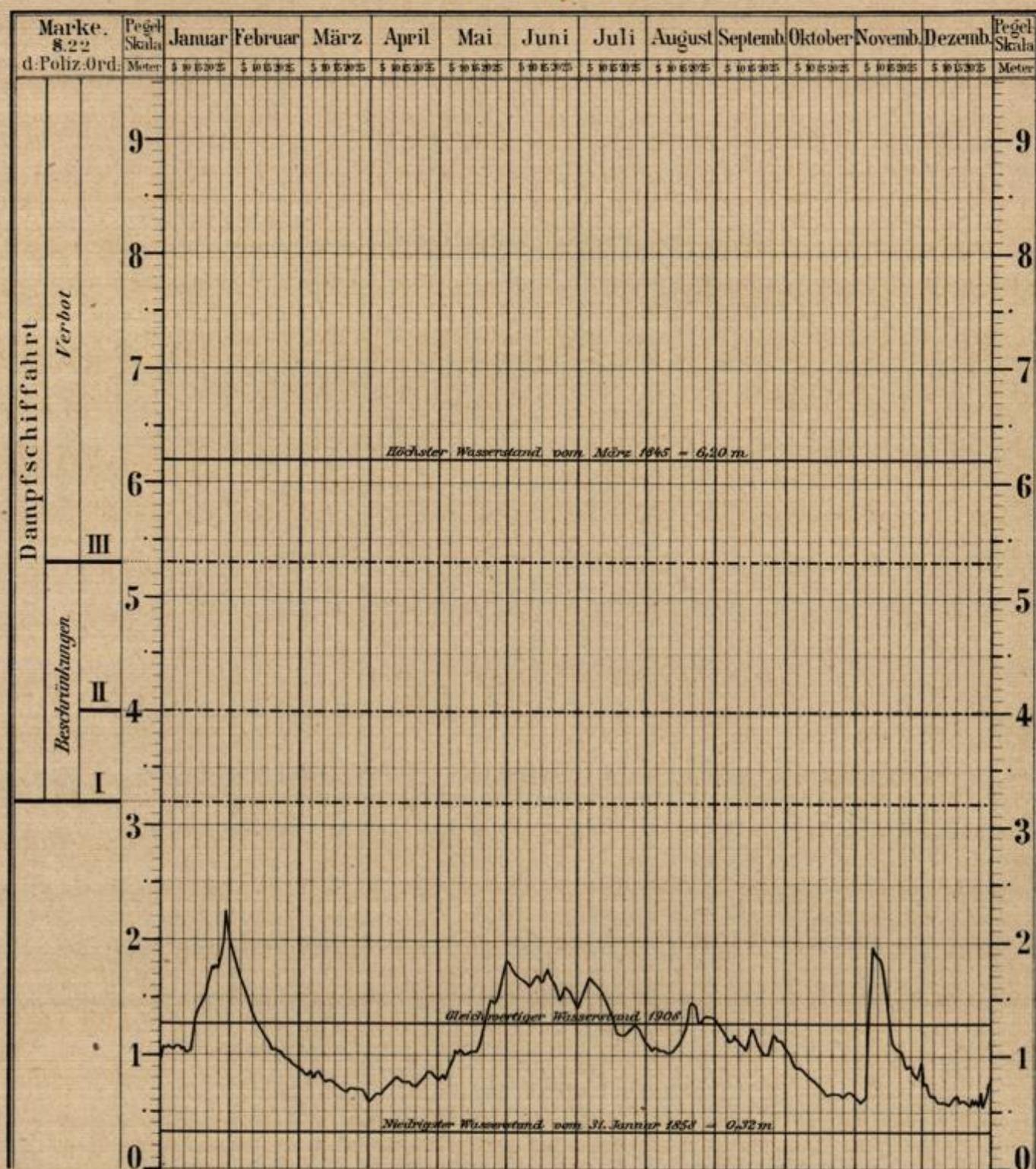
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mannheim im Jahre 1921.



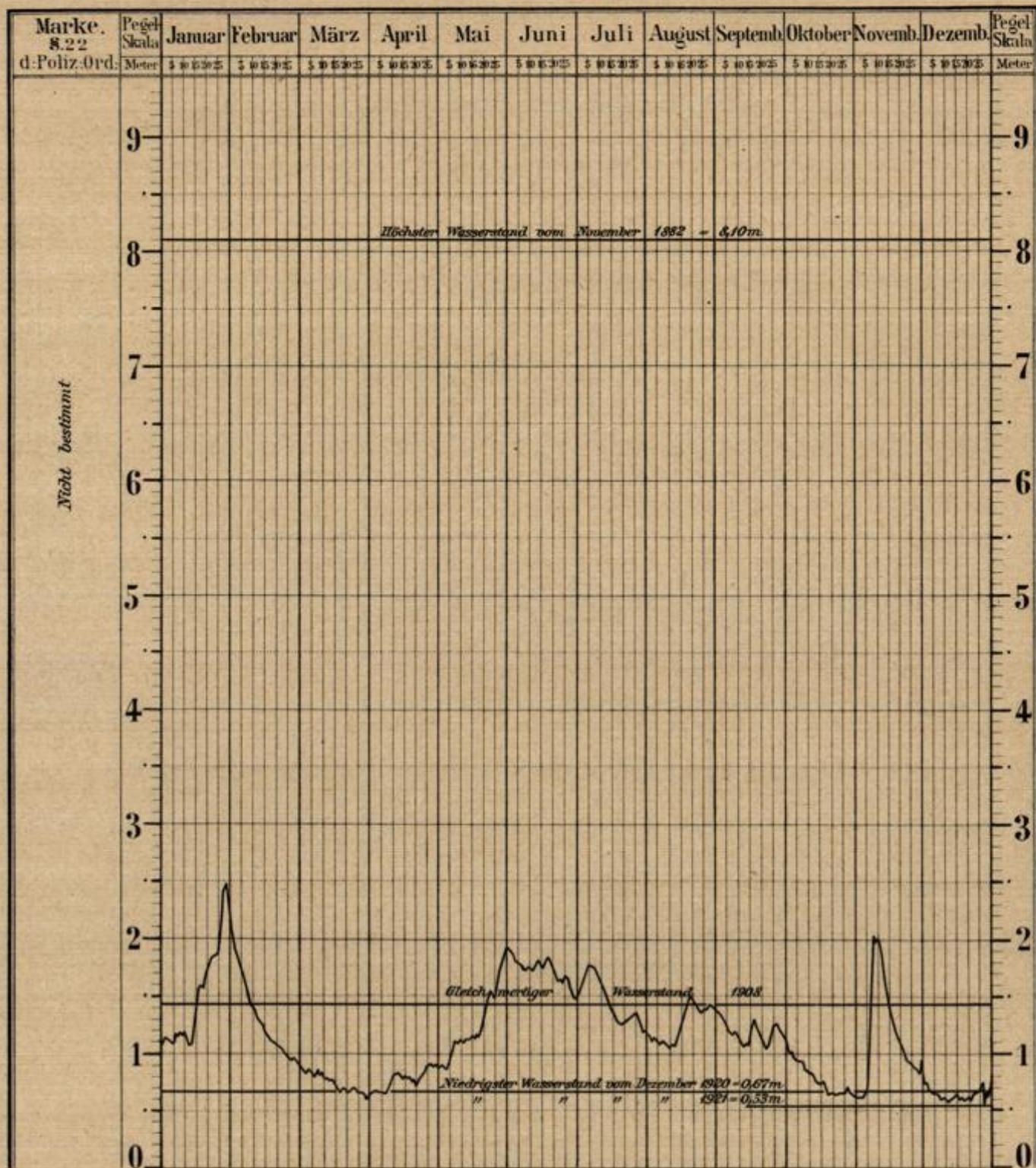
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Mainz im Jahre 1921.



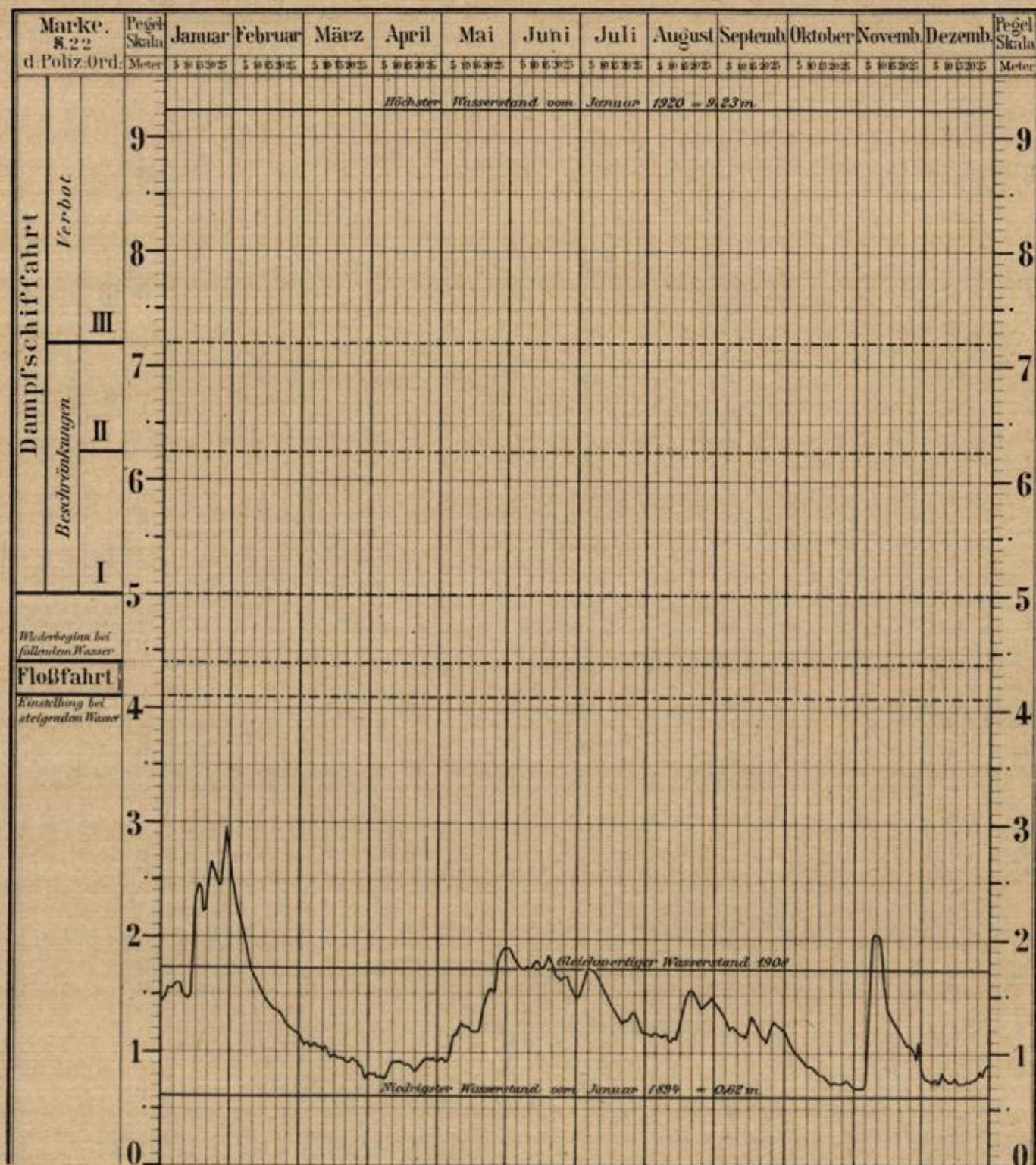
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Bingen im Jahre 1921.



Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Caub im Jahre 1921.

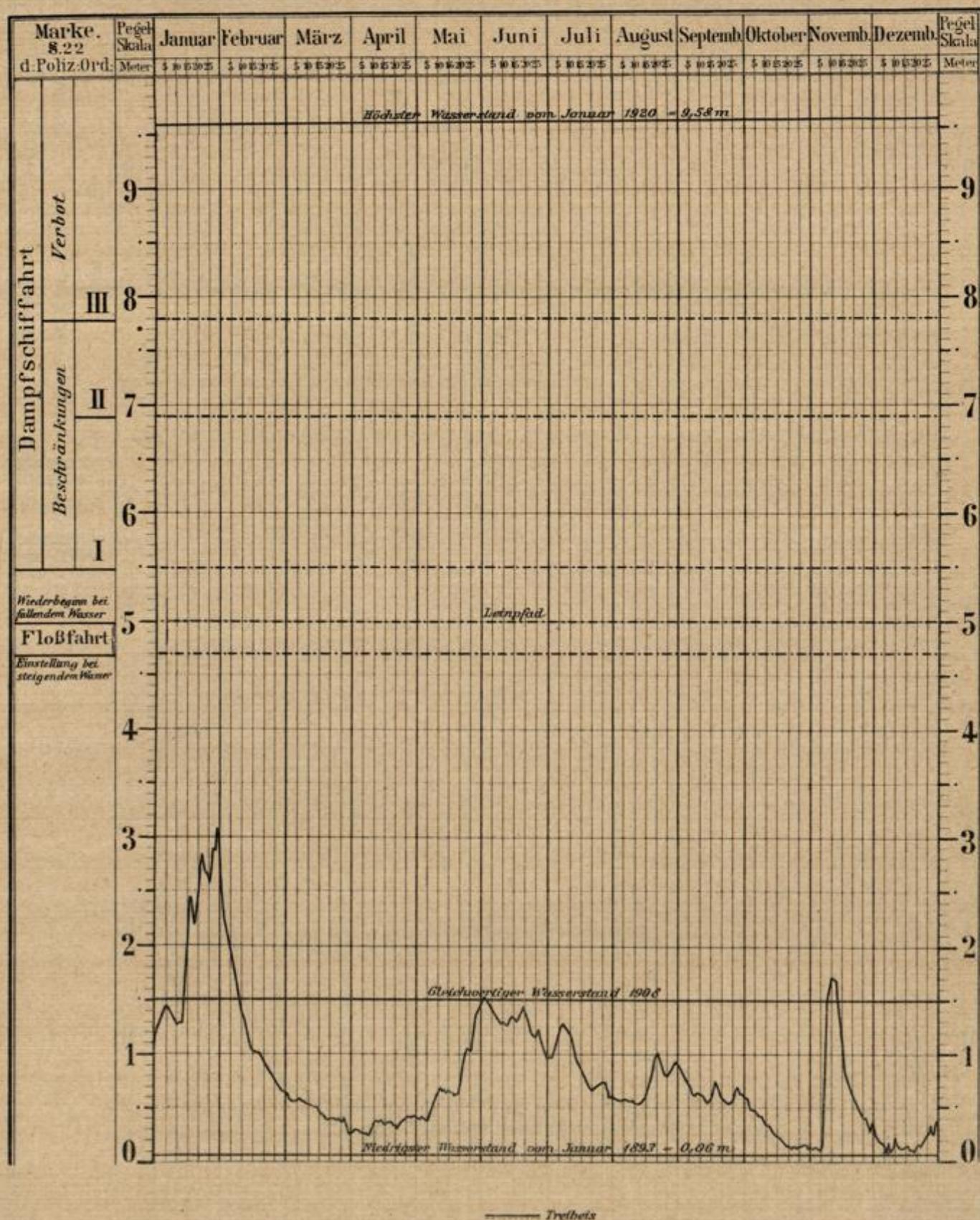


Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Coblenz im Jahre 1921.

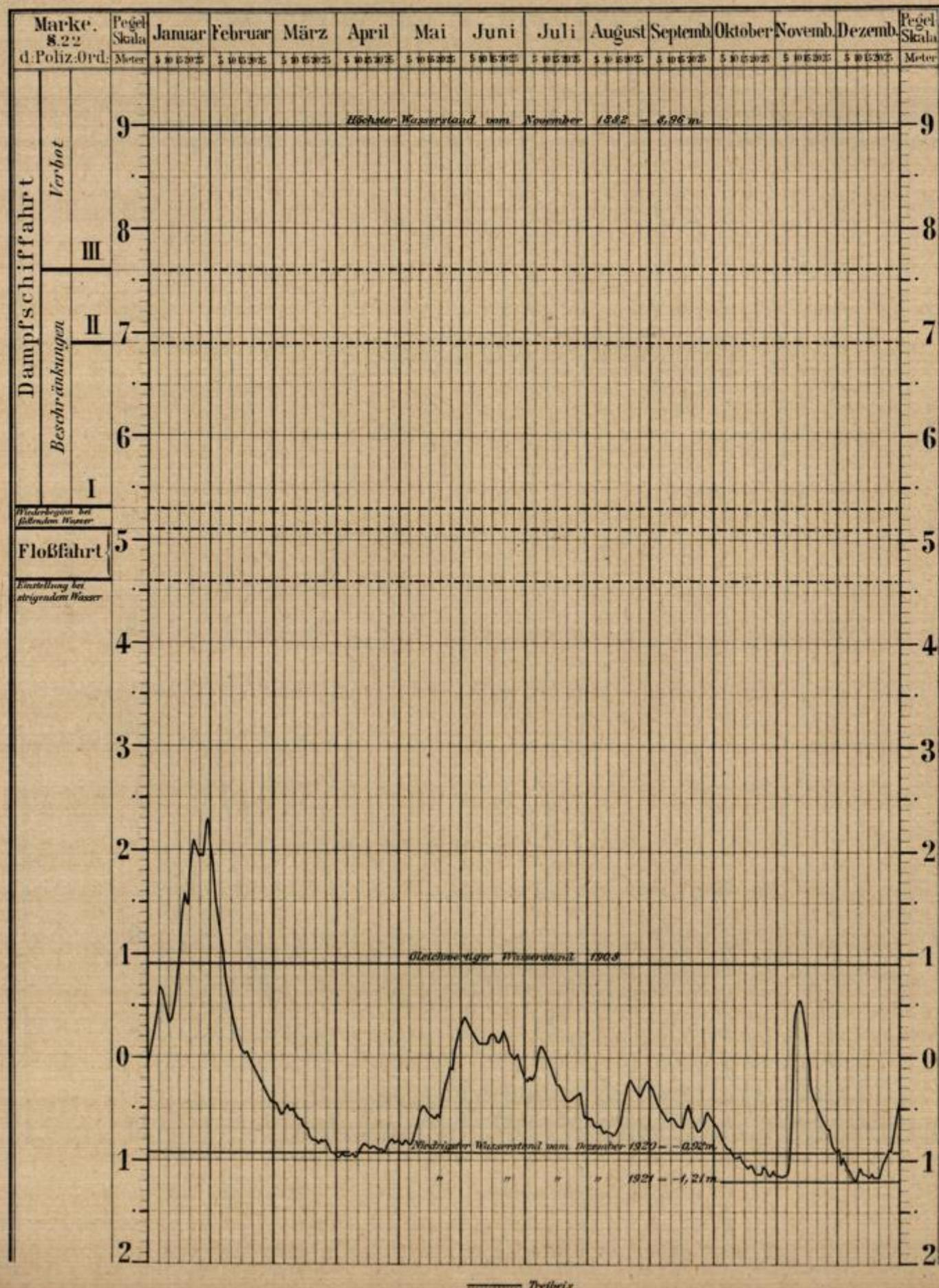


————— Treibeis

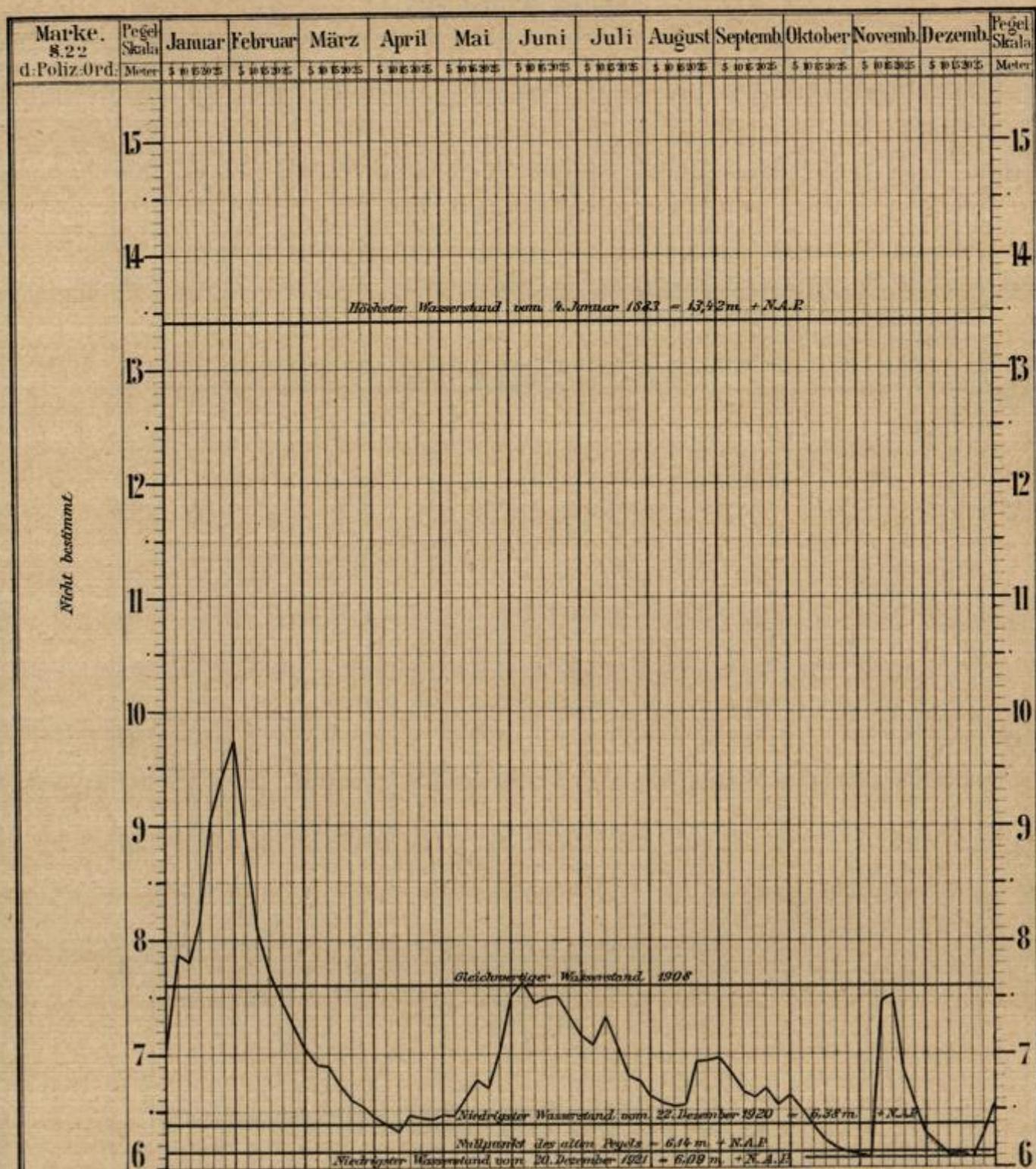
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Cöln im Jahre 1921.



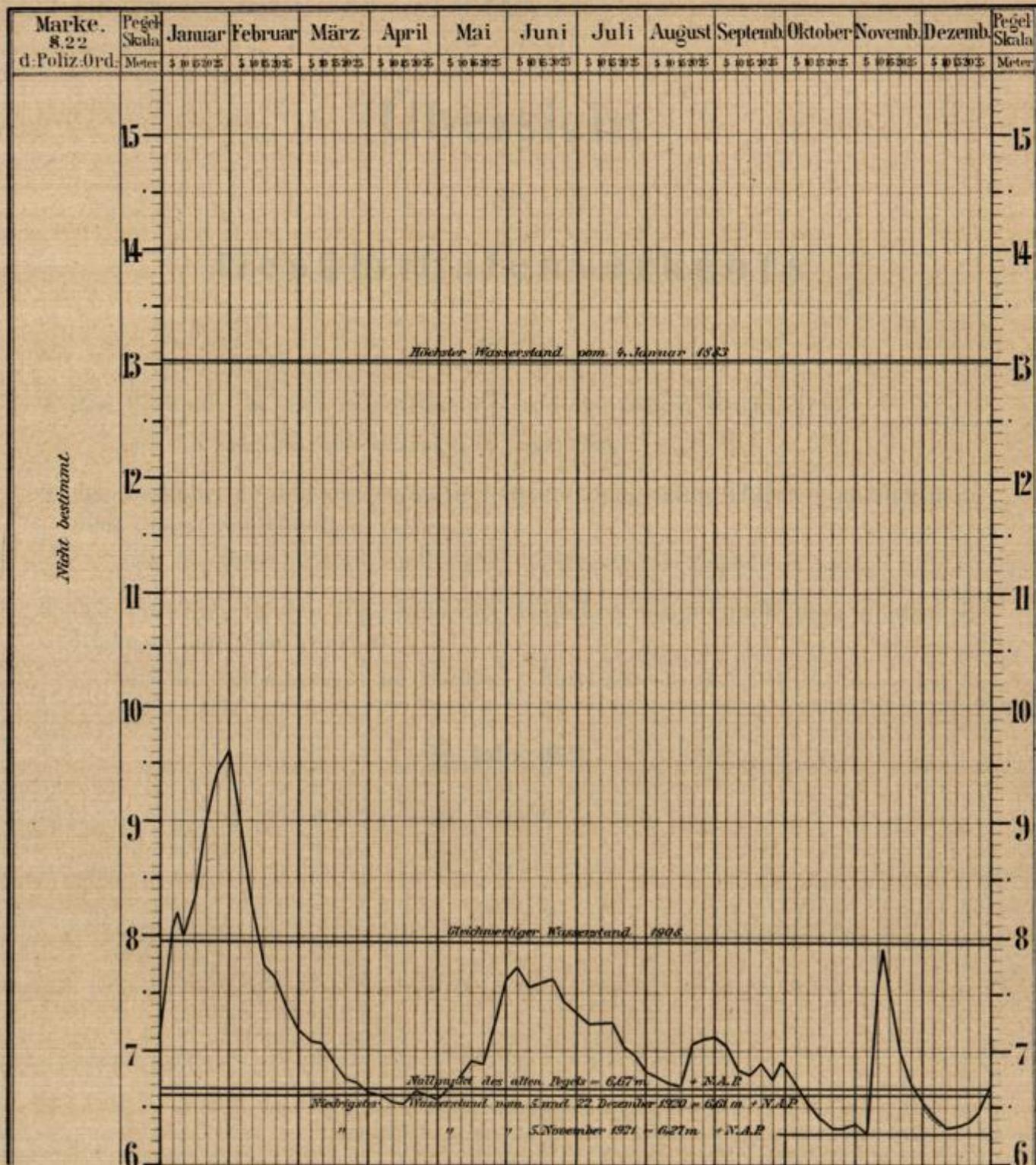
Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Duisburg-Ruhrort im Jahre 1921.



Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Nijmwegen + N.A.P. im Jahre 1921.



Bildliche Darstellung des Rheinstandes am Pegel bei Arnheim + N.A.P. im Jahre 1921.



Treibeis

II^a.

Übersicht

des

Gesamthafenverkehrs

nämlich:

1. des Verkehrs in den französischen und deutschen Rheinhäfen
nach den amtlichen Aufzeichnungen in diesen Häfen;
2. des Verkehrs in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach
dem deutschen Rhein,
nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith;
3. des Verkehrs in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen
Rhein (Rhein-See-Verkehr),
nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich

im Jahr 1921.

Anmerkung: Der Umschlagsverkehr von Schiff zu Schiff ist in den Verkehrsübersichten mitenthalt.

Lfd. 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	270 730	—	270 730	96	73 172	73 268
2	Kehl	47 986	1 530	49 516	5 671	68 571	74 242
3	Lauterburg	45 718	—	45 718	—	22 128	22 128
4	Karlsruhe	213 782	9 594	223 376	11	93 290	93 301
5	Speyer	9 343	39 689	49 032	—	2 826	2 826
6	Mannheim mit Rheinau	4 315 513 ¹⁾	55 841	4 371 354	17 027	615 342	632 369
7	Ludwigshafen	1 626 336	37 576	1 663 912	7 685	306 222	313 907
8	Worms	213 027	1 891	214 918	36 655	56 934	93 589
9	Gernsheim	46 985	29 443	76 428	—	162	162
10	Nierstein	8 449	2 384	10 833	1	58 794	58 795
11	Weisenau	23 683	—	23 683	1 162	14 139	15 301
12	Gustavsburg	861 415	184	861 599	131	20 760	20 891
13	Mainz	372 189	127 198	499 387	39 331	215 643	254 974
14	Biebrich	24 371	11 801	36 172	56	3 105	3 161
15	Schierstein	528	33 355	33 883	189	32 147	32 336
16	Budenheim	8 258	—	8 258	245	137 625	137 870
17	Bingen	80 311	6 682	86 993	1 010	40 126	41 136
18	Oberlahnstein	60 016	78 576	138 592	3 985	104 226	108 211
19	Coblenz	111 485	16 084 ²⁾	127 569	1 428	7 010	8 438
20	Beuel	3 032	141 356	144 388	3 286	37 837	41 123
21	Bonn	3 571	3 641	7 212	368	1 010	1 378
22	Wesseling	4 494	882	5 376	1 517 374	19 563	1 536 937
23	Cöln-Mülheim a. Rh.	667 582	70 720	738 302	67 471	148 353	215 824
24	Leverkusen	126 948	35 799	162 747	1 524	37 725	39 249
25	Reisholz	180 122	7 154	187 276	17 136	10 906	28 042
26	Neuß	158 008	25 934	183 942	90 563	30 988	121 551
27	Düsseldorf	285 584	58 823	344 407	5 430	52 275	57 705
28	Crefeld	237 355	40 597	277 952	2 307	5 783	8 090
29	Uerdingen	111 251	3 926	115 177	3 831	5 131	8 962
30	Rheinhausen	593 971	101 194	695 165	4 098	100 954	105 052
31	Duisburg (einschl. Rhein-Herne-Kanal)	1 709 615	571 182	2 280 797	3 389 057	5 196 014	8 585 071
32	Homburg	16 035	9 012	25 047	401 401	110 720	512 121
33	Alsum mit Schwelgern	1 103 737	78 001	1 181 738	358 034	221 370	579 404
34	Walsum	363 780	118 356	482 136	315 045	277 054	592 099
35	Orsoy	13 317	9 995	23 312	43 531	1 327	44 858
36	Rheinberg	1 147	135 277	136 424	—	—	—
37	Wesel	134 304	178 377	312 681	1 439	20 493	21 932
	Summe I	14 053 978	2 042 054	16 096 032	6 336 578	8 149 725	14 486 303
II. Minderwichtige Hafenplätze,							
38	in Frankreich	282	9 402	9 684	—	4 181	4 181
39	„ Baden	1 221	1 811	3 032	—	—	—
40	„ Bayern	—	—	—	—	—	—
41	„ Hessen	30 900	1 507	32 407	—	—	—
42	„ Preußen	332 442	—	332 442	—	—	—
	Summe II	377 565	—	377 565	—	4 181	4 181
dazu	Summe I	14 053 978	2 042 054	16 096 032	6 336 578	8 149 725	14 486 303
	Summe I. Verkehr in den französi- schen und deutschen Rheinhäfen	16 473 597	—	16 473 597	6 336 578	8 153 906	14 490 484

und deutschen Rheinhäfen

darunter Floßverkehr		Gesamt- hafenverkehr	Lfde. Nr.	Der Gesamthafenverkehr beträgt gegen das Vorjahr		Bemerkungen
in der Zufuhr	in der Abfuhr			mehr	weniger	
t	t	t		t	t	
Häfen						
—	—	343 998	1	—	1 105 970	
—	—	123 758	2	—	222 222	
—	—	67 846	3	—	139 009	
50	—	316 677	4	—	603 388	
—	—	51 858	5	—	1 667	
19 532	26 829	5 003 723	6	—	1 610 520	einschließlich Neckarverkehr.
—	—	1 977 819	7	—	177 957	1) außerdem 1 St. Geflügel u. sonst. Vieh.
—	—	308 507	8	—	49 635	
—	—	76 590	9	—	59 124	
—	—	69 628	10	—	20 725	
—	—	38 984	11	14 728	—	
—	—	882 490	12	—	254 932	
124 225	158 244	754 361	13	—	91 543	
—	—	39 333	14	6 392	—	
30 073	32 336 ²⁾	66 219	15	—	4 288	2) davon ungebunden 19 211 Tonnen.
—	—	146 128	16	34 337	—	
5 231	—	128 129	17	—	64 201	
—	—	246 803	18	—	73 309	
—	—	136 007	19	—	73 436	3) außerdem 17 St. Schafe (auch Lämmer).
—	—	185 511	20	13 747	—	
2 063	—	8 590	21	—	751	
—	—	1 542 313	22	1 654	—	
11 208	—	954 126	23	—	284 660	
—	—	201 996	24	—	59 280	
—	—	215 318	25	27 638	—	
1 801	—	305 493	26	—	399 881	
21 278	—	402 112	27	—	213 873	
7 730	—	286 042	28	74 519	—	
598	—	124 139	29	16 529	—	
—	—	800 217	30	372 990	—	
32 843	901	10 865 868	31	—	47 595	
—	—	537 168	32	—	18 292	
280	—	1 761 142	33	341 970	—	
2 071	—	1 074 235	34	237 286	—	
—	—	68 170	35	—	9 046	
—	—	136 424	36	2 631	—	
11 136	2 624	334 613	37	161 030	—	
270 119	2 0 934	30 582 335	I	1 305 451	5 585 304	
				4 279 853 t weniger		
Lösch- und Umschlagstellen						
		13 865	38	8 745	—	
		3 032	39	698	—	
		—	40	—	1 362	
		32 407	41	—	17 546	
		332 442	42	—	32 630	
		381 746	II	9 443	51 538	
				42 095 t weniger		
			dazu			
270 119	220 934	30 582 335	I	1 305 451	5 585 304	
270 119	220 934	30 964 081	I	1 314 894	5 636 842	
				4 321 948 t weniger		

Lfde. Nr.	Namen der Häfen	2. Verkehr in den niederländischen und					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
		zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t	zu Berg t	zu Tal t	überhaupt t
43	Nijmegen	—	35 691	35 691	393	—	393
44	Tiel	—	1 633	1 633	—	—	—
45	Zalt-Bommel	—	—	—	—	—	—
46	Gorinchem	—	7 183	7 183	588	—	588
47	Dordrecht	—	156 426	156 426	2 727	—	2 727
48	Arnhem	—	5 798	5 798	26	—	26
49	Wageningen	—	1 287	1 287	—	—	—
50	Wijk bij Duurstede	—	585	585	—	—	—
51	Culemborg	—	578	578	—	—	—
52	Vianen	—	—	—	—	—	—
53	Vreeswijk	—	54 599	54 599	—	—	—
54	Rotterdam	—	4 206 562	4 206 562	4 570 629	—	4 570 629
55	Amsterdam	—	510 621	510 621	132 616	—	132 616
56	Andere niederländische Häfen	—	1 230 305	1 230 305	664 595	—	664 595
57	Belgische Häfen	—	3 701 198	3 701 198	924 943	—	924 943
	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein	—	9 912 466	9 912 466	6 296 517	—	6 296 517
		3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und					
		Zufuhr nach			Abfuhr von		
58	Bremen	—	—	—	—	—	—
59	Hamburg	—	338	338	662	—	662
60	Stettin	—	—	—	—	—	—
61	Danzig	—	—	—	—	—	—
62	Königsberg	—	—	—	453	—	453
63	Andere deutsche Häfen	—	—	—	—	—	—
64	Englische Häfen	—	13 802	13 802	9 709	—	9 709
65	Russische und andere Häfen	—	66	66	166	—	166
	Summe 3. Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) . . .	—	14 206	14 206	10 990	—	10 990
dazu	Summe 2. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein	—	9 912 466	9 912 466	6 296 517	—	6 296 517
	Summe 4. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) .	—	9 926 672	9 926 672	6 307 507	—	6 307 507
dazu	Summe 1. Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen	16 473 597	—	16 473 547	6 336 578	8 153 906	14 490 484
	1921 Gesamthafenverkehr .	26 400 269	26 400 269	26 400 269	12 644 085	8 153 906	20 797 991
	1920 Gesamthafenverkehr .	26 857 472	26 857 472	26 857 472	15 026 079	6 722 358	21 748 437
	1921 } mehr	—	—	—	—	1 431 548	—
	1921 } weniger	457 203	457 203	457 203	2 381 994	—	950 446

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	t	
150	—	36 084	43	—	27 352) außerdem 1 Stück Geflügel und sonstiges Vieh, (Nr. 76 des Güterverzeichnisses.
—	—	1 633	44	—	3 921	
—	—	—	45	—	1 706	
1 864	—	7 771	46	—	1 128	
23 048	—	159 153	47	—	27 052	
1 167	—	5 824	48	—	4 270	
—	—	1 287	49	—	935	
—	—	585	50	—	168	
—	—	578	51	498	—	
—	—	—	52	—	1 008	
39 910	—	54 599	53	—	68 186	
6 734	—	8 777 191	54	2 275 922	—	
—	—	643 237	55	45 741	—	
55 626	—	1 894 900	56	211 156	—	
—	—	4 626 141	57	550 209	—	
128 499	—	16 208 983	2	3 083 526	135 726	
				2 947 800 t mehr		

nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr)

darunter Floßverkehr						
—	—	—	58	—	—	4
—	—	1 000	59	483	—	—
—	—	—	60	—	—	—
—	—	—	61	—	—	20
—	—	453	62	—	—	543
—	—	—	63	—	—	248
—	—	23 511	64	—	—	33 401
—	—	232	65	232	—	—
—	—	25 196	3	715	34 216	—
				33 501 t weniger		—
128 499	—	16 208 983	dazu 2	2 947 800	—	—
128 499	—	16 234 179	4	2 914 299	—	—
				2 914 299 t mehr		—
270 119	220 934	30 964 081	dazu 1	1 314 894	5 636 842	—
398 618	220 934	47 198 260	1921	4 229 193	5 636 842	—
550 658	208 422	48 605 909	1920	1 407 649 t weniger		—
—	12 512	—	mehr			—
152 040	—	1 407 649	weniger			—

II^b.

Übersicht

des

**Durchgangs-Verkehrs von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen
und Seitenkanälen des Rheins**

im Jahr 1921.

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)	6 041	12 236	—	—	18 277	619	—
2	Neckar (Mannheim)	961	2 654	—	—	3 615	—	3 711
3	Frankenthaler Kanal (Frankenthal) . .	472	—	—	—	472	—	4 312
4	Main (Schleuse zu Kostheim)	1 129 659	334 430	—	158 008	1 464 089	—	511 690
5	Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein) . .	986	6 143	—	—	7 129	—	75 523
6	Mosel (Fähre bei Güls)	—	835	—	—	835	—	4 299
7	Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg- Ruhrort)	369 914	4 864 137	—	—	5 234 051	—	109 889
8	Spoy-Kanal (Durchgangsstelle zu Keeken)	11 446	—	3228	—	11 446	—	26 145
	1921 Gesamt-Durchfuhr	1 519 479	5 220 435	3228	158 008	6 739 914	619	735 569
	1920 Gesamt-Durchfuhr .	2 060 816	5 414 048	1110	217 052	7 474 864	734 950 t weniger	
	1921 { mehr	—	—	2118	—	—		
	{ weniger	541 337	193 613	—	59 044	734 950		

III^a.**Übersicht**

der

**Zufuhr in Schiffen und Flößen in den französischen
und deutschen Rheinhäfen**

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim mit Rheinau, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Nierstein, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Beuel, Bonn, Wesseling, Cöln und Cöln-Mülheim a. Rh.¹⁾, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Crefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy²⁾, Rheinberg und Wesel

im Jahr 1921.

¹⁾ Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

²⁾ Im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr unter den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen.

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Zufuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen									
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	50	—	—	—	—	—	321	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	8 615	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	14 145	—	—	—	1408 _s	—	112 408	—	—	—
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	70 _s	—	1	—	—	—	278	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	—	48	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	170	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	16 _s	—	—	—	—	—	1	—	2	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	17	—	—	—	—	—	19	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	—	—	—	108	9544	408	33 131
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	1420	—	—	1	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schaltiere	28 _s	—	—	—	—	—	5	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz	93 443	—	5940	—	—	—	14 486	—	—	—
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	605	—	—	—
28 c	Hafer	8 769	—	192	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	283	—	—	—	—	—	2 091	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	258 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	7 508 _s	—	—	—	—	—	4 204	—	—	—
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	10 _s	—	—	—	—	—	157	—	—	—
28 i	Andere Sämereien	3 _s	—	—	—	—	—	2	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	35	—	—	—	—	—	25	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d ₁	unbearb., oder in|hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d ₂	Querricht. bearb. |weich	—	—	—	—	—	—	359	50	—	—
31 e ₁	in Längsr. gesägt, |hart	900	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e ₂	gespalten usw. |weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	381	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	85	—	—	—	—	—	280	—	—	—
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	282 _s	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	272 _s	—	15	—	—	—	61	—	—	—
36	Kalk, gebrannter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		126 178 _s	—	6148	1420	1408 _s	—	144 631	9594	410	33 131

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		
	Rhein	Neckar	Rhein	Neckar							
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
486	—	—	11	—	—	—	—	—	—	2	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
1 114	—	—	11	—	—	—	—	—	—	4	
1 331	—	—	63	—	—	128	2	—	—	5	
39 997	—	—	5 257	—	—	6 960	—	750	—	6 a	
424 485	—	—	413 461	—	—	52 250	—	3326	—	6 b	
15 197	150	—	3 497	—	—	1 495	—	—	—	7 a	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b	
4 454	633	—	2 215	—	—	441	—	1	—	8	
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
92	—	—	—	—	—	—	—	—	65	10 a	
1 702	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d	
5 556	—	—	5 114	—	—	—	—	—	—	10 e	
16 471	—	—	7 871	—	—	—	—	—	—	10 f	
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	11 a	
—	—	—	211	—	—	—	—	—	—	11 b	
937	15	—	269	—	—	—	—	1	3	11 c	
78	140	—	2	—	—	—	1	—	—	12 a	
988	—	—	483	—	—	—	—	—	—	12 b	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	
3 109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	
360	—	—	31	—	—	5	2	—	—	16	
292	—	—	2	—	—	6	77	—	—	17	
498	—	—	5	—	—	—	1	—	—	18	
358	11	—	108	—	—	3	—	1	—	19 a	
620	—	—	83	—	—	—	1	85	1	19 b	
16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	
32 225	11 069	—	35 823	20 186	—	688	—	25 275	8396	1869	
1 915	—	—	—	—	—	302	—	—	—	21 a	
55	—	—	4	—	—	—	—	—	—	21 b	
2 783	—	—	7 254	—	—	—	—	50	—	21 c	
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	21 d	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a ₁	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a ₂	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 d	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 f	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 a	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 b	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 c	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 d	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 e	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 f	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 h	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 i	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 a	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d ₁	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d ₂	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e ₁	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e ₂	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 g	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 h	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	
1 290 187	12 489	19 904	722 928	20 192	95	141 851	221	4946	25 276	8399	1038

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	126 178	—	6 148	1420	1 408	—	144 631	9594	410	33 131
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	144	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	13	—	—	—	—	—	326	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	146	—	5	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	—	7575	6 101
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	4 455	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	—	—	—	—	318	457
60 a	Steinkohlen	125 081	—	38 584	—	42 731	—	41 575	—	1040	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	12 341	—	3 243	—	1 578	—	26 876	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	—	—	—	64	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz	31	—	—	—	—	—	21	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	52	—	6	—	—	—	19	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	1 428	—	—	—	—	—	5	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	9	—	—	—	—	—	5	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	750	—	—	110	—	—	90	—	—	—
	Summe der Güter-Zufuhr	270 730	—	47 986	1530	45 717	—	213 782	9594	9343	39 689
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

6 Mannheim			7 Ludwigshafen			8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Rhein		Neckar	Rhein		Neckar							
1 290 187	12 489	19 904	722 928	20 192	95	141 851	221	4 946	25 276	8399	1938	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
114	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
195	147	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	40
192	—	—	2 318	120	—	100	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
156	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	41 d
9	—	—	9	—	—	16	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
132	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	42 c
5	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	42 d
9 297	37	60	1 269	—	—	90	4	—	—	4	—	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
741	7	—	81	7	—	7	2	—	—	—	—	45
25 413	4	—	8 439	—	—	10	2	—	—	—	—	46 a
25	—	—	190	—	—	—	—	—	—	—	—	46 b
1 053	—	—	622	—	—	36	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
10	—	—	—	—	—	—	1571	1 822	4 167	—	—	49
1	—	—	155	—	—	121	—	—	—	1	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
8	—	19 275	—	2487	—	—	—	—	—	—	—	52 a
1	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
324	153	—	500	—	—	20	—	—	—	—	—	55
300	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	56
685	—	—	284	—	—	2	1	—	—	—	—	57
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
1	1 991	—	—	14 388	—	—	61	—	—	—	—	59 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 b
9	41	—	1	280	—	—	—	—	—	—	—	59 c
2 497 607	1 550	—	667 615	—	—	60 439	—	19 010	—	—	—	60 a
18 259	—	—	9676	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
441 346	—	—	171 247	—	—	10 206	—	21 204	—	—	—	60 c
1 645	1	—	172	—	—	25	—	—	—	—	—	61
5 570	—	—	517	—	—	1	—	—	—	—	—	62
6	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
2 340	—	—	3 920	—	—	8	—	—	—	5	—	65
28	—	—	72	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	5	—	—	—	1	—	—	—	—	67
7 037	—	—	30 456	—	—	—	—	—	—	—	—	68 a
6 497	—	—	687	—	—	9	1	—	—	—	—	68 b
5	—	—	7	—	—	—	21	1	—	5	2	69
350	73	—	134	—	—	—	2	1	—	34	3	70 a
2 086	5	—	797	—	—	21	—	—	—	—	—	70 b
94	18	—	11	—	—	2	1	—	—	1	2	70 c
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
3 641	86	—	4 025	7	—	56	2	—	—	—	—	70 e
4 315 513	16 602	39 239	1 626 336	34 714	2862	213 027	1891	46 985	29 443	8449	2384	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	19 532	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	19 532	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	11		12		13		14		15		16	
		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Budenheim	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	12	4	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	82	—	120	—	—	2	—	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	4 943	—	5 931	—	—	—	248	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	2283	—	230 553	—	30 806	—	3 329	—	—	—	—	—
7 a	Zement	—	—	50	—	—	208	—	—	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	—	—	51	—	358	22	198	152	—	—	—	20
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	887	—	10 405	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	3	—	31	—	—	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	1 474	—	89	15	11	1	—	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	2 892	—	—	1	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	4	6	41	60	5	5	—	—	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	—	2	52	1	—	—	—	—	—
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	30	1	18	1	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	83	—	166	70	29	5	—	—	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	563	—	236	25	4	—	—	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	350	—	63 871	320	7 430	9234	—	—	3 282	—
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	11	1	—	—	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	10	2	—	—	—	—	—	—
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	97	—	5 107	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schalthiere	—	—	42	—	126	1	47	1	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	—	—	3	2	—	2	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	15	4	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	14	4	1	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz	—	—	2 803	—	21 799	—	2	—	—	—	—	—
28 b	Roggen	—	—	—	—	1 354	400	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	—	3 054	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	306	—	2 701	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	250	—	3 223	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz	—	—	—	—	267	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	1 888	—	101	2	10	—	—	—	—	8225
28 i	Andere Sämereien	—	—	42	—	10	—	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	25	16	1	3	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	23	—	57	14	22	—	—	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d	Reis- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart	—	—	70	—	—	223	—	—	—	—	113	—
31 d ₁	Querricht. bearb. | weich	—	—	—	—	—	124 019	—	—	—	—	29 960	—
31 d ₂	in Längs. gesägt, | hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e ₁	gespalten usw. | weich	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—
31 e ₂	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	1 915	—	—	—	—	—	—	—
31 f	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	505	—	49	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	101	—	—	—	—	—	—
32	Hopfen	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
33	Jute	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
34	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	42	—	1 216	2	60	—	—	—	—	—
35	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
36	zu übertragen	2283	—	248 000	6	153 177	125 578	11 201	9406	248	33 355	8245	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	1
—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	300	26	2
4	21	—	2	—	—	—	—	31	—	—	—	434	40	3
—	—	—	—	11	1	—	—	—	—	—	—	4 601	1 221	4
10	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	371	—	5
2 375	—	—	—	3 959	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
9 250	—	1290	—	6 922	—	—	—	2	—	—	—	—	1 146	6 b
120	47	—	300	2 821	400	—	—	—	—	—	—	1 917	4 233	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
665	14	—	1	367	9	—	—	16	14	610	—	2 302	644	8
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10 c
—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	650	—	10 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 867	—	10 e
—	—	—	—	55	—	—	—	—	1	—	—	—	3	10 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	770	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 c
2	—	—	—	2	2	—	—	91	14	—	—	514	161	12 a
—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	1	308	12 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
2	4	2	2	6	8	—	—	16	4	—	—	529	207	16
—	1	—	—	3	1	—	—	32	—	—	—	67	2	17
5	—	—	—	1	—	—	—	7	1	—	—	155	10	18
7	12	35	6	23	29	—	—	109	29	—	—	269	320	19 a
1	—	—	—	2	2	—	—	4	2	—	—	7 428	297	19 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	—	20
—	636	—	78 124	—	14 090	—	—	—	—	—	—	—	607	21 a
—	—	—	—	—	—	—	739	—	—	—	—	—	1 472	21 b
1	—	5	—	3	—	—	—	1	8	—	—	261	99	21 c
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	1 791	—	22 b
19 990	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	448	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 063	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	207	—	22 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 108	101	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	5	23
63	3	19	—	395	1	—	—	115	1	—	—	655	1	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	671	8	25
—	—	—	—	31	1	—	—	57	31	—	—	3 092	64	26
—	3	—	—	1	1	—	—	—	3	—	—	184	26	27
121	—	180	—	16 317	—	—	—	—	—	—	—	101 265	1	28 a
74	—	—	—	1 175	—	—	—	—	—	—	—	12 508	—	28 b
—	—	100	—	31	—	—	—	—	—	—	—	7 502	—	28 c
50	—	—	—	300	2	—	—	4	7	—	—	14 552	278	28 d
89	448	3	5	4	25	—	—	125	28	—	—	238	213	28 e
2 621	—	6835	—	4 279	—	—	—	1	—	—	—	29 748	—	28 f
133	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	784	34	28 g
303	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	2 661	19	28 h
—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	—	—	303	9	28 i
497	—	1	—	16	—	—	—	8	—	—	—	15	8	29
—	—	—	—	7	34	—	—	5	45	—	—	1 703	129	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d
2	5231	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d1
—	—	—	—	—	2	—	—	10	2064	—	—	—	11 208	31 d2
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	11	31 e1
—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	1 794	1 772	31 e2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	31 f
—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	—	—	14	—	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	15	31 h
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 949	32
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	51	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	1	34
62	6	1	—	111	3	—	—	341	11	—	—	6 716	35	35
—	—	—	—	1	1	—	140 617	—	—	—	—	—	1	36
36 447	6428	8473	78 442	36 844	14 627	—	141 356	1201	2284	610	—	236 923	20 518	

Nummer	Güterverzeichnis	11		12		13		14		15		16	
		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Budenheim	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	2 283	—	248 000	6	153 177	125 578	11 201	9 406	248	33 355	8245	—
37	Kartoffeln	—	—	—	—	1	2	2	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	145	—	1	—	258	—	280	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	1 294	—	51	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	268	12	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	230	2	16	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	13	3	—	2	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	16	1	4	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	454	—	2 214	186	92	19	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	6	—	185	169	51	14	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	8	—	1 138	7	12	9	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	9	20	32	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	441	—	5	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	149	—	3	—	—	—	—	12
51	Salpetersäure, Salzsäure . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	2 076	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	—	—	—	49	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig . .	—	—	—	—	1 505	4	50	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	903	3	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	—	—	178	—	80	1	175	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	—	—	33	8	—	—	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen	21 062	—	563 059	—	192 491	—	11 340	—	—	—	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	619	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	338	—	46 992	—	3 789	—	468	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	23	—	385	5	67	—	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	147	—	1 447	5	13	5	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	—	—	—	—	1	8	—	6	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	28	—	9 052	728	107	1	—	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	662	—	266	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter). . . .	—	—	4	—	114	33	—	7	—	—	—	1
70 a	Umschließungen, gebraucht . . .	—	—	48	—	392	17	30	2	—	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	—	268	104	148	38	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	1	—	22	35	8	3	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	—	1 881	—	1 918	183	158	5	—	—	—	—
	Summe der Güter-Zufuhr	23 683	—	861 415	184	372 189	127 198	24 371	11 801	528	33 355	8258	—
	Darunter Floßverkehr:												
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	223	—	—	—	113	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	124 002	—	—	—	—	25 960	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	124 225	—	—	—	—	30 073	—	—
	Vieh (Stückzahl):												
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
36 447	6428	8 473	78 442	36 844	14 627	—	141 356	1201	2284	610	—	236 923	29 518	
1	—	—	1	2	2	—	—	13	1	—	—	2	16	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	796	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	58	40
—	1	—	2	233	3	—	—	11	1	—	—	2 519	296	41 a
40	—	—	—	50	—	—	—	3	1	—	—	20	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
1	3	1	1	7	25	—	—	53	5	—	—	180	218	41 d
3	2	1	—	14	2	—	—	78	1	—	—	1 382	76	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155	—	42 b
—	1	—	4	10	27	—	—	184	4	—	—	286	485	42 c
—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	26	1	42 d
374	15	68	13	462	83	—	—	575	68	—	—	10 493	553	43
—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
10	73	2	3	33	447	—	—	130	479	—	—	254	5 276	45
1 339	—	—	4	153	60	—	—	26	9	—	—	4 510	1	46 a
—	—	—	1	—	7	—	—	—	41	—	—	37	4	46 b
55	—	2	2	14	8	—	—	88	8	—	—	4 932	25	47
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
1	—	1	—	7	19	—	—	6	3	—	—	457	140	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	3 516	23 244	52 a
—	—	—	—	5	10	—	—	—	—	—	—	1	—	52 b
—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	—	—	—	24	53
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	1	6	54
5	1	1	9	14	—	—	—	—	—	—	—	294	2 420	55
97	8	2	3	25	16	—	—	22	15	—	—	4 775	250	56
1	—	—	—	5	—	—	—	34	—	—	—	677	101	57
—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	5	2	58
—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	1	1 001	59 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 b
3	—	51	—	—	3	—	—	1	—	100	882	113	1 376	59 c
36 674	—	50 006	—	65 962	—	3032	—	—	—	3784	—	342 010	—	60 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 899	—	60 b
1 051	—	—	—	1 035	—	—	—	—	—	—	—	3 739	—	60 c
49	—	—	—	103	9	—	—	58	6	—	—	1 210	255	61
330	1	—	—	68	1	—	—	20	6	—	—	3 982	13	62
3	—	—	1	5	9	—	—	4	1	—	—	5	73	63
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
535	55	1	55	39	354	—	—	78	341	—	—	1 718	1 750	65
—	—	—	—	—	4	—	—	1	—	—	—	1 379	21	66
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	97	136	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 497	—	68 a
212	—	1	1	343	15	—	—	34	1	—	—	2 501	60	68 b
6	7	—	1	3	14	—	—	329	12	—	—	26	46	69
106	18	1 222	8	105	35	—	—	25	11	—	—	432	150	70 a
3	1	126	1	9	4	—	—	59	7	—	—	482	231	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
20	12	43	5	35	63	—	—	45	83	—	—	180	196	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450	—	70 e
2 944	55	15	17	5 886	225	—	—	468	242	—	—	10 539	2 698	70 e
80 311	6682	60 016	78 576	111 485	16 084	3032	141 356	3571	3641	4494	882	667 582	70 720	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	5231	—	—	—	—	—	—	—	2063	—	—	—	11 208	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	5231	—	—	—	—	—	—	—	2063	—	—	—	11 208	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28		
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld		
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
1	Abfälle von Horn, Häuten	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	37	—	228	—	—	39	
3	Bier	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren	—	—	—	—	—	—	456	8	—	—	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe	—	—	—	364	—	—	312	10	8	1	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	620	6330	—	—	—	2 801	—	—	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	734	—	1 020	
7 a	Zement	—	1 431	—	—	867	1061	60	1 013	—	13 495	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Chemikalien und Drogen	—	1 766	226	—	—	—	848	708	5	113	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	1 374	—	1 505	—	—	9 629	
10 f	Anderer künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	702	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
11 b	Luppen von Schweißisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	42	—	—	805	262	—	—	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben	—	—	35	—	334	—	346	28	—	—	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	12	8	—	—	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	—	—	53	396	1	1	
17	Eiserne Röhren u. Säulen	—	—	—	—	—	—	176	7	—	—	
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	—	—	4	2	—	—	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	—	—	75	198	3	47	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	5	—	—	—	871	54	—	—	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	13	—	60 586	392	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	10 589	82 133	—	—	—	608	699	4 011	1 965	
21 b	Ton, Lehm usw.	306	—	—	—	—	—	4 148	1	—	1	
21 c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	—	—	99	6	—	2	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 112	
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	268	—	—	—	
22 d	Schwefelkies	47 184	6 813	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 e	Anderer Erze	—	—	—	—	—	—	50	—	2 594	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung	—	700	—	—	—	—	—	—	1 335	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	199	—	—	67	—	77	—	
24	Fische und Schalthiere	—	—	32	—	10	—	1 312	3	42	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	—	—	3	—	2 342	—	78	4	6	3	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	62	7	15	—	
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	18	11	1	3	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	3 752	—	49 154	—	49 887	1	61 397	—	
28 b	Roggen	—	—	—	—	11 906	—	10 567	—	9 459	—	
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	14	377	—	
28 d	Gerste	—	—	8 819	—	4 127	—	7 802	—	10 869	—	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	1 016	5	—	30	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	1 909	—	15 265	—	6 733	—	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	7 111	—	49 953	—	5 261	—	4 892	—	
28 i	Anderer Sämereien	—	—	—	—	—	—	29	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	1	486	—	1	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	6	—	—	—	41	22	16	18	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 d ₁	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in|hart Querricht. bearb. |weich in Längsr. gesägt, |hart gespalten usw. |weich	—	—	—	—	—	—	—	—	386	—	
31 d ₂		—	—	—	—	910	1962	230	21 903	—	7 730	
31 e ₁		—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	587
31 e ₂		—	—	—	—	1 735	6687	1 090	7 099	30	3 995	
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	33	4	—	—	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	113	2	53	—	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	170	—	173	—	43	1 009	—	—	
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	5	1	—	1	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	2	—	60	—	2 325	18	664	17	
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	
zu übertragen		47 490	21 299	102 914	6935	124 891	9710	106 187	38 038	173 508	36 573	

20 Uerdingen		30 Rheinhausen		31 Duisburg		32 Homberg		33 Alsum mit Schwelgern		34 Walsum		Nummer
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen												
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	90	4	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	1	—	—	156	26	—	—	—	—	—	—	4
27	—	—	—	102	6	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	2 115	—	—	—	—	—	—	6 b
—	—	—	—	8	9 993	—	—	—	—	—	—	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
7	6	—	—	406	364	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	831	—	—	—	865	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	2 430	678	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	11 316	409	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 f
—	—	—	2 051	6 124	13 339	—	—	—	—	—	—	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 b
—	1	—	—	44 293	1 048	2 863	—	2 455	574	—	—	11 c
1	2	—	—	472	632	161	—	—	—	—	—	12 a
—	—	—	—	—	133	—	—	—	—	—	—	12 b
—	—	—	—	—	2	2 863	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
2	18	—	—	47	148	—	—	—	—	—	—	16
1	6	—	—	1	45	—	—	—	—	—	—	17
9	—	—	—	4	161	—	—	—	—	—	—	18
2	31	—	—	25	53	—	—	—	—	—	—	19 a
—	17	—	—	2 377	114	—	—	—	—	—	—	19 b
—	—	589 087	78 485	648 320	8 984	139 503	—	1 020 945	32 705	330 518	34 233	20
—	—	—	2 267	6 600	227 984	—	2 170	52 001	20 413	2 998	—	21 a
—	—	—	—	940	26 467	—	—	—	—	—	—	21 b
—	3	—	—	30	20	—	—	—	—	—	—	21 c
—	—	—	—	14 493	443	180	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	1 480	—	—	—	—	—	—	—	22 a ₁
—	—	—	—	1 013	—	—	—	—	—	—	—	22 a ₂
—	—	—	—	9 217	58 779	8 513	—	491	—	—	—	22 b
—	—	—	—	10 900	1 509	—	—	—	3 689	29 924	17 934	22 c
4 531	—	375	—	59 420	450	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	2 638	2	3 253	—	—	—	—	—	22 e
—	—	2 514	11 926	93 634	57 966	3 901	—	23 256	3 062	340	—	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
2	—	—	—	6 853	—	9	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	25
52	—	—	—	223	—	—	—	—	—	—	—	26
1	—	—	—	53	2	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	100 674	—	19 845	10 144	2 150	—	—	—	28 a
—	—	—	—	32 744	—	—	1 277	—	—	—	—	28 b
—	—	—	—	22 439	441	—	—	—	—	—	—	28 c
18 795	—	—	—	23 313	423	190	279	239	—	—	—	28 d
1	—	—	—	1 830	232	—	—	—	—	—	—	28 e
3 714	—	—	—	64 213	457	615	994	—	—	—	—	28 f
—	—	—	—	4 857	83	—	—	—	—	—	—	28 g
23 671	100	—	—	5 492	—	48	—	—	—	—	—	28 h
—	—	—	—	22	—	4	—	—	—	—	—	28 i
—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	29
7	—	—	—	98	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	673	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	443	—	400	—	12 694	—	—	31 c
—	—	—	—	395	384	—	—	—	—	—	—	31 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d ₁
—	598	—	—	155	33 300	—	40	—	280	—	2 071	31 d ₂
—	503	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e ₁
—	2102	—	—	1 140	20 842	498	—	—	—	—	—	31 e ₂
—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	31 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 g
1	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	31 h
—	—	—	—	242	962	325	—	—	—	—	—	32
—	5	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	219	—	—	—	—	—	—	—	34
143	1	—	—	275	—	41	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	6 465	—	2 582	—	—	260	1 715	—	55 907	
50 975	3394	591 976	101 194	1 180 265	477 355	180 627	15 304	2389	1 100 273	75 132	363 780	110 145

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Orefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	47 490	21 299	102 914	6935	124 891	9 710	106 187	38 038	173 508	36 573
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	6	4	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	5	—	—	2
41 a	Weizenmehl	—	—	199	—	—	—	2 156	21	85	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	100	—	545	—	100	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	181	192	110	31
42 a	Obst und Beeren	—	—	5	—	—	—	913	56	11	5
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse	—	—	—	—	—	—	18	79	3	7
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	21	1	—	1
43	Öle, Fette, Tran und Talg	61	—	6 218	212	1 698	—	16 073	362	2 859	14
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	—	—	—	—	855	—	10	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	—	—	41	—	274	1 065	1	407
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	36 086	—	1 017	—	23 043	11	118	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal	—	—	2 523	—	—	—	—	18	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	—	—	—	—	—	—	2 424	3	—	2
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	154	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	302	58	23	5
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	11 281	—	—	344	7 648	—	7 791	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren	—	—	—	—	—	—	—	22	—	5
54	Schwefelsäure	1 911	—	—	—	—	—	—	—	—	1 157
55	Soda aller Art	—	—	175	—	—	—	483	3 830	—	1 149
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	648	421	262	16
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	5	—	279	—	1 370	59	46	4
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	7	477	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art	—	3 219	—	—	—	4 285	734	1 605	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	2	—	—	4 264	16	2 001	—	1 061
60 a	Steinkohlen	77 278	—	30 023	—	26 379	—	119 865	462	51 132	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	2 077	—	868	—	3 236	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	1 021	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	—	—	—	—	98	46	32	14
62	Teer, Pech, Harz	—	—	125	—	—	—	3 706	54	11	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	1	21	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	—	—	6	290	1 059	5 759	30
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	27	5	—	1
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	681	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	60	—	528	39	15	—
69	Stückgüter (Sammelgüter)	—	—	—	—	—	—	17	21	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	10	—	190	7	60	—	146	48	3	6
70 b	Farben	175	—	—	—	—	—	29	175	—	24
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	—	—	39	100	—	6
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	23	—	636	—	53	—	3 861	675	41	77
	Summe der Güter-Zufuhr	126 948	35 799	180 122	7154	158 008	25 934	285 584	58 823	237 355	40 597
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	376	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	1 801	—	20 865	—	7 730
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	37	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	1 801	—	21 278	—	7 730
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29		30		31		32		33		34		Nummer	
Uerdingen		Rheinhausen		Duisburg		Homberg		Alsum mit Schwelgern		Walsum			
Zufuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
50 975	3394	591 976	101 194	1 180 265	477 355	180 627	15 304	2389	1 100 273	75 132	363 780	110 145	37
1	—	—	—	—	775	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	90	—	—	—	—	—	—	—	40
15	—	—	—	213	33	—	—	—	—	—	—	—	41 a
—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
100	—	—	—	486	210	—	—	—	—	—	—	—	41 c
—	—	—	—	769	594	—	—	—	—	—	—	—	41 d
86	—	—	—	62	45	—	—	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	32	—	—	2	25	—	—	—	—	—	—	—	42 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 d
3 519	80	—	—	9 591	290	110	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	41	—	—	—	—	—	—	—	—	44
4	80	—	—	3	888	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	13 469	—	60	—	—	—	—	—	—	46 a
—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 b
1	—	—	—	4 795	—	—	—	—	—	—	—	—	47
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	2	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	2	—	—	—	59 179	15 886	—	—	—	—	—	—	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	731	—	—	—	—	8 211	54
—	—	—	—	—	2 267	—	—	—	—	—	—	—	55
64	14	—	—	2	47	—	—	—	—	—	—	—	56
300	1	—	—	4 048	—	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	1 458	770	—	—	309	147	—	—	59 a
—	—	—	—	—	2 284	—	—	—	—	2 722	—	—	59 b
—	1	—	—	145	21 663	—	6623	—	—	—	—	—	59 c
4 421	—	1 625	—	125 087	2 230	147 709	—	—	3 155	—	—	—	60 a
—	—	—	—	4 300	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
—	—	370	—	300	—	1 230	—	—	—	—	—	—	60 c
15	4	—	—	777	18	—	—	—	—	—	—	—	61
50	—	—	—	2 070	24	—	—	—	—	—	—	—	62
—	2	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	490	7 315	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 b
15	124	—	—	166	171	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	62	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—	67
51 230	—	—	—	—	—	6 659	—	—	—	—	—	—	68 a
289	—	—	—	748	—	—	—	—	—	—	—	—	68 b
—	24	—	—	70	1 165	—	—	—	—	—	—	—	69
35	20	—	—	230	167	—	—	—	—	—	—	—	70 a
3	117	—	—	245	397	—	—	—	—	—	—	—	70 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 c
1	6	—	—	86	3	—	—	—	—	—	—	—	70 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 e
144	19	—	—	327	71	30	—	—	—	—	—	—	70 e
111 251	3926	593 971	101 194	1 349 219	571 182	360 396	16 035	9012	1 103 737	78 001	363 780	118 356	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	598	—	—	—	32 757	—	—	—	—	—	—	2 071	
—	—	—	—	—	86	—	—	—	—	280	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	598	—	—	—	32 843	—	—	—	—	280	—	2 071	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Zufuhr in den französischen und deutschen Rheinhäfen (Spalte 1-37)		
		Zufuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	1	10	—	10
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	2	1 153	72	1 225
3	Bier	—	2	—	—	2	—	3	472	78	550
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	4	6 361	1 261	7 622
5	Borke, Loh, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	5	3 125	385	3 510
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	6 a	79 655	9 131	88 786
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	6 b	1 305 918	5 015	1 310 933
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	7 a	26 032	32 331	58 363
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7 b	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	5	6	8	13 544	4 452	17 996
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	9	4	2	6
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	10 a	92	65	157
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	10 b	3 398	—	3 398
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	10 c	1	101	102
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	10 d	1 339	2 430	3 769
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	10 e	65 653	409	66 062
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10 f	757	4	761
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	11 a	30 469	16 161	46 630
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	11 b	1	11	12
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	11 c	50 662	1 927	52 589
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	1	12 a	4 787	874	5 661
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	12 b	2 988	592	3 580
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	1	13	1 473	2 866	4 339
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	—	1	1
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	15	3 280	—	3 280
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	—	11	16	1 123	873	1 996
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	17	584	191	775
18	Eisen- und Stahl Draht.	—	—	—	—	—	—	18	736	177	913
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	3	—	—	2	2	19 a	1 302	817	2 119
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	3	19 b	12 316	515	12 831
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	1170	—	—	—	—	—	20	2 790 212	154 799	2 945 011
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel.	—	—	—	—	90 415	143 703	21 a	390 235	614 987	1 005 222
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	150	3	21 b	7 761	28 683	36 444
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	30	21 c	471	1 589	2 060
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	2	21 d	24 772	7 560	32 332
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	22 a ₁	1 481	—	1 481
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	22 a ₂	1 013	—	1 013
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	22 b	20 012	58 784	78 796
22 c	Manganerze, Braunstein.	—	—	—	—	—	—	22 c	61 530	23 132	84 662
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	22 d	172 546	7 263	179 809
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	22 e	9 619	2	9 621
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	4129	—	—	—	—	—	22 f	130 225	73 755	203 980
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	173	204	377
24	Fische und Schaliere	—	—	—	—	69	—	24	10 001	16	10 017
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	25	3 922	19	3 941
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	26	3 553	107	3 660
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	27	325	53	378
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	4 506	—	28 a	1 214 621	2 152	1 216 773
28 b	Roggen	—	—	—	—	592	—	28 b	115 526	671	116 197
28 c	Hafer	—	—	—	—	680	—	28 c	83 223	455	83 678
28 d	Gerste	—	—	—	—	2 726	—	28 d	166 283	949	167 232
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	165	2	28 e	5 803	990	6 793
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	2 929	—	28 f	305 028	542	305 570
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	28 g	7 178	122	7 300
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	28 005	101	28 h	178 421	223	178 644
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	1	2	28 i	437	17	454
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	29	123	515	638
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	2	30	4 198	336	4 534
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	31 a	—	673	673
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	31 b	400	13 474	13 874
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	31 c	395	420	815
31 d ₁	unbearb., oder in	—	—	—	—	—	—	31 d ₁	207	728	935
31 d ₂	Querricht. bearb. | weich	—	—	—	—	—	11 427	31 d ₂	2 740	271 337	274 077
31 e ₁	in Längsr. gesägt, | hart	—	—	—	—	—	—	31 e ₁	945	1 107	2 052
31 e ₂	gespalten usw. | weich	—	12	—	—	—	666	31 e ₂	14 349	43 380	57 729
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	31 f	43	—	43
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	31 g	56	7	63
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	1	—	—	—	—	31 h	2 702	24	2 726
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	32	1 935	6 021	7 956
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	33	3	85	88
34	Jute	—	—	—	—	—	—	34	890	4	894
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	10	—	35	13 919	93	14 012
36	Kalk, gebrannter.	—	—	1147	22 509	—	—	36	1 416	229 894	231 310
zu übertragen		5299	18	1147	22 509	130 557	155 962		7 365 932	1 625 913	8 991 845

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Zufuhr in den französischen und deutschen Rheinhäfen (Spalte 1-37)		
		Zufuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
	Übertrag	5 299	18	1147	22 509	130 557	155 962		7 365 932	1 625 913	8 991 845
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	37	28	26	54
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	38	2 369	—	2 369
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	39	20	—	20
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	40	417	297	714
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	41 a	9 386	477	9 863
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	41 b	155	1	156
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	41 c	1 466	210	1 676
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	41 d	1 731	1 081	2 812
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	4	12	42 a	2 820	201	3 021
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	42 b	155	1	156
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	1	42 c	709 _a	671	1 380
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	40	—	42 d	131	4	135
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	19	5	—	—	3 565	120	43	69 562 _a	2 121	71 683 _a
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	44	918	—	918
45	Papier und Pappe	—	19	—	—	2	128	45	1 825	9 065	10 890
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	8	46 a	114 863	115	114 978
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	46 b	2 795	117	2 912
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	10	—	47	14 629	48	14 677
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	3	2	5
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	49	1 986	5 738	7 724
50	Rübensirup, Melasse	378	—	—	—	—	9	50	1 617	242	1 859
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	51	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Vieha.)	—	—	—	75 727	—	—	52 a	19 757	208 713	228 470
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	52 b	13	26	39
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	53	14	70	84
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	54	2 647	9 374	12 021
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	24	55	1 865	9 853	11 718
56	Weingeist, Branntw., Essig .	322	2	—	—	—	1	56	8 119	797	8 916
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	57	8 689	169	8 858
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	3	—	58	24	5	29
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	—	—	—	—	480	59 a	8 665	26 592	35 257
59 b	Pflastersteine aller Art	—	115	—	—	—	—	59 b	5 189	14 230	19 419
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	—	—	—	—	96	4	59 c	888	38 664	39 552
60 a	Steinkohlen	7 144	9055	—	37 041	—	21 315	60 a	5 376 920	71 653	5 448 573
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	60 b	51 934	—	51 934
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	60 c	748 374	—	748 374
61	Tabak, roh, Tabakrippen	155	55	—	—	1	3	61	4 879	416	5 295
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	8	1	62	18 117	111	18 228
63	Tonw., Porzellan, Steingut . . .	—	—	—	—	—	2	63	28	136	164
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen . .	—	708	—	—	—	—	64 a	7 316	1 219	8 535
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	64 b	130	1	131
65	Wein	—	7	—	—	1	59	65	24 139 _a	4 740	28 879 _a
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	66	1 573	32	1 605
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	67	159	138	297
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	68 a	109 670	—	109 670
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	51	68 b	14 285 _a	168	14 453 _a
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	—	2	—	—	—	—	69	599	1 355	1 954
70 a	Umschließungen, gebraucht . . .	—	—	—	—	9	5	70 a	3 576 _a	572	4 148 _a
70 b	Farben	—	—	—	—	—	171	70 b	4 453	1 275	5 728
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	2	—	—	1	4	70 c	591 _a	539	1 130 _a
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	70 d	451	—	451
70 e	Sonstige Güter	—	7	—	—	7	17	70 e	37 493 _a	4 876	42 369 _a
	Summe der Güter-Zufuhr	13 317	9995	1147	135 277	134 304	178 377		14 053 978	2 042 054	16 096 032
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	712	712
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	11 136	—	—	269 004	269 004
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	403	403
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	11 136	—	—	270 119	270 119
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	74	—	17	17
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh	—	—	—	—	—	—	76	1	—	1

III^b.

Übersicht

der

Zufuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen
von dem deutschen Rhein her

im Jahr 1921

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—15) nicht an; es ist deshalb in A, Spalte 16, 17 und 18 nur die Gesamtzufuhr in diesen Häfen angegeben.

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Zufuhr in den niederländischen Häfen (Sp. 3-15)	Gesamt-Zufuhr in den französischen Häfen	Gesamt-Zufuhr in den belgischen Häfen	Zusammen (Sp. 16-18)	Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)								Gesamt-Zufuhr von dem deutschen Rhein her (Sp. 19 u. 29)		
						Deutsche Häfen					Englische Häfen	Russ. und andere Häfen	Zusammen (Sp. 26-28)			
						Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg					Anderer deutsche Häfen	Zusammen (Sp. 20-25)
1	2	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	88	—	—	88	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8	96
3	Bier	460	—	—	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	460
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	3 623	—	—	3 623	—	—	—	—	—	—	—	24	—	24	3 647
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	235	—	—	235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	235
6 a	Braunkohlen, rohe	4 029	—	—	4 029	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	4 031
6 b	Braunkohlenbriketts	3 783	—	700	4 483	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 483
7 a	Zement	142 391	—	2 362	144 753	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144 753
7 b	Steine, Platten von Zement	6 054	—	—	6 054	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 054
8	Chemikalien und Drogen	39 006	540	13 296	52 842	—	—	—	—	—	—	—	590	—	590	53 432
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	135	—	1	136	—	—	—	—	—	—	—	11	—	11	147
10 a	Tierischer Dünger	386	—	506	892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	892
10 b	Thomasmehl	2 372	—	—	2 372	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 372
10 c	Chilesalpeter	314	—	—	314	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	314
10 d	Kalisalze zum Düngen	70 353	—	34 827	105 180	—	—	—	—	—	—	—	23	—	23	105 203
10 e	Phosphorsaurer Kalk	42	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8	50
10 f	Anderer künstl. Düngemittel	36 597	—	740	3 733	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 337
11 a	Roheisen aller Art	56 004	—	6 018	62 022	—	—	—	—	—	—	—	1064	—	1 064	63 086
11 b	Luppen von Schweißeisen	4 514	—	4 703	9 217	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 217
11 c	Eisen- und Stahlbruch	362	—	—	362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	362
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	208 292	—	44 822	253 114	338	—	—	—	—	—	338	650	1	989	254 103
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	72 896	—	9 667	82 563	—	—	—	—	—	—	—	53	—	53	82 616
13	Eisenbahnschienen	87 570	—	8 006	95 576	—	—	—	—	—	—	—	53	—	53	95 629
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	27 105	—	813	27 918	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 918
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	4 683	—	595	5 278	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	5 288
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	8 899	—	812	9 711	—	—	—	—	—	—	—	552	1	553	10 264
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	38 344	—	1 229	39 573	—	—	—	—	—	—	—	238	—	238	39 811
18	Eisen- und Stahldraht.	24 283	—	7 236	31 519	—	—	—	—	—	—	—	3781	—	3 781	35 300
19 a	Eisen- und Stahlwaren	18 081	—	2 202	20 283	—	—	—	—	—	—	—	1022	—	1 022	21 305
19 b	Uedle Met., Waren daraus	2 270	—	43	2 313	—	—	—	—	—	—	—	172	—	172	2 485
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	100	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	801 301	—	36 476	837 777	—	—	—	—	—	—	—	12	—	12	837 789
21 b	Ton, Lehm usw.	17 434	—	3 205	20 639	—	—	—	—	—	—	—	127	—	127	20 766
21 c	Farberden, Graphit.	1 725	—	195	1 920	—	—	—	—	—	—	—	138	—	138	2 058
21 d	Sonstige Erden, Traß	21 526	—	132	21 658	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 658
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickel-erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₂	Zinkerze	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Anderer Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	750	—	—	750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	750
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
24	Fische und Schattiere	33	—	7	40	—	—	—	—	—	—	—	208	—	208	248
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	70	—	44	114	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	137	—	108	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	245
27	Garne und Twiste	352	—	45	397	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	397
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen	303	—	—	303	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	303
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	50	—	150	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	31 753	—	319	32 072	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32 072
28 f	Mais (Kukuruz)	67	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
28 g	Malz	25	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
28 h	Lein- und Ölsamen	300	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300
28 i	Anderer Sämereien	56	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	63
29	Glas und Glaswaren	1 911	—	507	2 418	—	—	—	—	—	—	—	451	30	481	2 899
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	1 208	—	2	1 210	—	—	—	—	—	—	—	53	—	53	1 263
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	23 779	—	—	23 779	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 779
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d ₁	Nutzholz (unbearb., oder in/hart	11 900	—	210	12 110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 110
31 d ₂	Querricht. bearb. | weich	179 359	—	458	179 817	—	—	—	—	—	—	—	309	—	309	180 126
31 e ₁	in Längar. gesägt, | hart	2 561	—	—	2 561	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 561
31 e ₂	gespalten usw. | weich	48 249	—	567	48 816	—	—	—	—	—	—	—	31	—	31	48 847
31 f	Korb- und Floßweiden	27	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	111	—	—	111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	4 767	—	30	4 797	—	—	—	—	—	—	—	75	—	75	4 872
33	Hopfen	25	—	18	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
34	Jute	49	—	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
35	Kaffee, Kakao, Tee	277	—	76	353	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	353
36	Kalk, gebrannter.	741	—	2	743	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	743
zu übertragen		2 014 120	540	181 129	2 195 789	338	—	—	—	—	—	338	9672	32	10 042	2 205 831

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt-Zufuhr in den niederländischen Häfen (Sp. 3-15)	Gesamt-Verkehr in den französischen Häfen	Gesamt-Zufuhr in den belgischen Häfen	Zusammen (Sp. 16-18)	Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)								Gesamt-Zufuhr von dem deutschen Rhein her (Sp. 19 u. 29)		
						Deutsche Häfen					Eng-lische Häfen	Russ. und andere Häfen	Zusammen (Sp. 26-28)			
						Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig ?	Königs-berg					Andero deutsche Häfen	Zu-sammen (Sp. 20-25)
1	2	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Übertrag	2014 120	540	181 129	2 195 789	—	338	—	—	—	—	338	9 672	32	10 042	2 205 831
37	Kartoffeln	5	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
38	Knochen	22	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	28
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	4 192	—	439	4 631	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 631
41 a	Weizenmehl	223	—	—	223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	223
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andero Müllersierzeugnisse	50	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
42 a	Obst und Beeren	103	—	—	103	—	—	—	—	—	—	—	108	—	108	211
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	44	—	4	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
42 d	Pflanzen	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	915	9	65	989	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	989
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	6 933	—	1 012	7 945	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 945
45	Papier und Pappe	18 008	—	584	18 592	—	—	—	—	—	—	—	551	—	551	19 143
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	3 348	—	—	3 352	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	3 353
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	53 208	800	605	54 613	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54 613
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	855	—	—	855	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	855
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	48 264	—	28 906	77 170	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77 170
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	111	—	—	111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111
53	Schiefer u. Schieferwaren .	205	—	2	207	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	207
54	Schwefelsäure	179	—	7	186	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	186
55	Soda aller Art	3 088	—	11 738	14 826	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	14 831
56	Weingeist, Branntw., Essig .	72	—	—	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
57	Stärke, Traubenzucker . . .	79	—	5	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	124	—	—	124	—	—	—	—	—	—	—	45	—	45	169
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel .	66 962	—	474	67 436	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67 436
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	173 498	—	997	174 495	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	174 495
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine .	292 475	—	5 098	297 573	—	—	—	—	—	—	—	193	—	193	297 766
60 a	Steinkohlen	3 424 716	101 758	3 313 644	6 840 118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 840 118
60 b	Steinkohlenbriketts	50	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
60 c	Steinkohlenkoks	28 457	—	—	28 457	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 457
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	566	—	148	714	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	721
62	Teer, Pech, Harz	2 002	—	360	2 362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 362
63	Tonw., Porzellan, Steingut .	736	—	33	769	—	—	—	—	—	—	—	97	—	97	866
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen .	5 224	—	—	5 224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 224
64 b	Holzkohlen	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	11	—	11	12
65	Wein	3 292	—	20	3 312	—	—	—	—	—	—	—	49	—	49	3 361
66	Wolle	39	—	8	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
67	Zink, Zinkbrocken	3 209	—	265	3 474	—	—	—	—	—	—	—	304	—	304	3 778
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammalgüter) . .	8	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
70 a	Umschließungen, gebraucht .	2 267	—	3 584	5 851	—	—	—	—	—	—	—	122	—	122	5 973
70 b	Farben	16 803	—	820	17 623	—	—	—	—	—	—	—	409	—	409	18 032
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	2 267	—	29	2 296	—	—	—	—	—	—	—	497	—	497	2 793
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	30 500	—	2 224	32 724	—	—	—	—	—	—	—	1 737	22	1 759	34 483
	Summe der Güter-Zufuhr	6 207 225	103 111	3 552 200	9 862 536	—	338	—	—	—	—	338	13 802	66	14 206	9 876 742
	Darunter Floßverkehr:															
	Harte Stämme	4 684	—	—	4 684	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 684
	Harte Schnitware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	110 384	—	—	110 384	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110 384
	Weiche Schnitware	2 349	—	—	2 349	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 349
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	117 417	—	—	117 417	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117 417
	Vieh (Stückzahl):															
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

?) Danzig ist hier noch als deutscher Hafen geführt.

Nummer	Güterverzeichnis	Zufuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen Niederländische Häfen															
		Nijm-	Tiel	Zehl-	Gorin-	Dord-	Arn-	Wage-	Wijk bij	Culem-	Vianen	Vrees-	Rotter-	Amster-	Andere	Zusammen	
		wegen		nommel	chem	recht	heim	nihgen	Deurstede	borg		wijk	dam	dam	nieder-	(Spalte	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	12	—	23	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	209	66	—	275	
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	416	14	—	430	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 792	1 862	100	3 755	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88	10	—	98	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	306	—	—	1 920	2 226	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	1	—	4 577	4 928	
7 a	Zement	100	—	—	100	3 008	196	—	—	—	—	—	66 192	66 214	7 785	143 594	
7 b	Steine, Platten von Zement	220	—	—	—	1 663	—	—	—	—	—	—	1 293	2 081	9 404	14 661	
8	Chemikalien und Drogen	3	—	—	—	1 365	—	—	—	—	—	—	21 428	5 098	505	28 399	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	5	—	61	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 000	—	—	1 000	
10 c	Chilaspeter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	306	110	—	416	
10 d	Kalisalze zum Düngen	3 480	—	—	—	6 461	1675	—	—	—	—	—	6 668	935	42 229	61 448	
10 e	Phosphorsaure Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	9	—	63	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	405	—	—	—	—	—	—	27 828	1 005	2 252	31 490	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	1 100	—	—	—	—	—	—	19 420	480	1 606	22 606	
11 b	Luppen von Schweißisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 097	—	—	2 097	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 655	503	100	4 258	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	5	—	—	1296	5 626	36	—	—	—	—	—	162 478	38 391	26 385	234 217	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	32	1 392	74	—	—	—	—	—	24 488	4 137	11 376	41 499	
13	Eisenbahnschienen	515	—	—	588	540	—	—	—	—	—	—	59 208	31 595	8 314	100 760	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	2 970	—	—	—	—	—	—	8 814	5 436	1 498	18 718	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 880	2 515	354	4 749	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	79	—	—	—	217	—	—	—	—	—	—	3 177	1 963	414	5 850	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	2	—	—	229	408	360	—	—	—	—	—	26 298	10 382	1 457	39 136	
18	Eisen- und Stahl Draht.	2	—	—	—	82	—	—	—	—	—	—	18 854	4 256	2 313	25 507	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	167	—	—	—	268	1	—	—	—	—	—	19 192	15 116	815	35 559	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 689	1 296	109	3 094	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	1 724	288	—	2 112	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	26 272	—	—	1349	7 628	182	927	260	—	—	11 888	101 515	110 711	542 418	803 150	
21 b	Ton, Lehm usw.	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 293	1 940	5 605	20 943	
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 409	959	1	3 369	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	871	—	—	—	—	—	—	1 684	4 832	12 817	20 204	
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
22 a	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121	—	121	
22 c	Manganerze, Braunstein.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	—	—	65	
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	5	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	1831	—	—	—	—	—	1 464	319	2 824	6 438	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	—	—	184	
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	122	40	165	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	423	3	—	428	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	193	114	100	407	
27	Garne und Twiste	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94	25	—	122	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	746	—	—	746	
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	—	—	47	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 041	100	303	29 444	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	30	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 418	2	—	1 420	
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	—	—	37	
29	Glas und Glaswaren	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 724	1 862	—	3 589	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 273	322	—	1 608	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	1	—	—	13	22 627	—	—	—	—	—	—	1 615	5 696	1 289	31 241	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 d	(unbearb., oder in/hart	—	—	—	271	659	—	—	—	—	—	—	1 276	931	1 493	4 117	
31 d	Querricht. bearb. (weich	150	—	—	1847	23 699	1167	—	—	—	—	—	38 447	12 136	10 557	62 954	
31 e	in Längr. gesägt, (hart	—	—	—	127	213	—	—	—	—	—	—	—	1 261	1 418	935	
31 e	gespalten usw. (weich	48	—	—	378	3 874	1	—	—	—	—	—	187	19 324	36 109	21 027	
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	665	665	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	324	—	—	324	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	74	—	75	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 827	514	—	3 341	
33	Hopfen	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	16	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	16	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	226	447	738	
36	Kalk, gebrannter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	529	332	663	1 524	
zu übertragen		31 180	—	—	6230	85 176	5522	927	260	—	—	—	52 454	675 002	371 632	779 718	2 008 101

Häfen		Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)									Gesamt-Zufuhr		Nummer
Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen						Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)	von dem deutschen Rhein her (Spalte 19 u. 29)		
		Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königsberg	Andere deutsche Häfen					Zusammen (Spalte 20-25)	
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
—	23	—	—	—	—	—	—	—	30	—	30	53	1
—	275	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	275	2
—	430	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	430	3
—	3 755	—	—	—	—	—	—	—	19	—	19	3 774	4
—	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98	5
—	2 226	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2 228	6 a
380	5 308	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 308	6 b
2 052	145 646	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145 646	7 a
—	14 661	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 661	7 b
3 244	31 643	—	—	—	—	—	—	—	511	—	511	32 154	8
—	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	9
—	1 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 000	10 a
—	416	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	416	10 b
38 652	100 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100 100	10 c
—	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	10 d
—	31 490	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 490	10 e
2 121	24 727	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 727	10 f
1 427	3 524	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 524	11 a
—	4 258	—	—	—	—	—	—	—	61	—	61	4 319	11 b
44 397	278 614	—	128	—	—	—	63	191	812	2	1005	279 619	11 c
12 799	54 298	—	—	—	—	—	—	—	154	—	154	54 452	12 a
9 732	110 492	—	194	—	69	—	—	263	53	—	316	110 808	12 b
—	18 718	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 718	13
—	4 749	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	4 758	14
1 144	6 994	—	—	—	1	—	—	1	474	41	516	7 510	15
1 197	40 333	—	—	3	—	—	13	16	199	—	215	40 548	16
7 666	33 173	—	—	—	—	—	—	—	2584	—	2584	35 757	17
1 175	36 734	—	17	—	—	—	19	36	953	—	989	37 723	18
14	3 108	—	—	—	—	—	—	—	265	—	265	3 373	19 a
7 372	9 484	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 484	19 b
62 561	865 711	—	—	—	—	—	—	—	13	—	13	865 724	20
3 282	24 225	—	—	—	—	—	—	—	41	—	41	24 266	21 a
26	3 395	—	—	—	—	—	—	—	110	—	110	3 505	21 b
746	20 950	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 950	21 c
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	21 d
—	121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121	22 a
—	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	22 a1
—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	22 b
—	6 438	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 438	22 c
—	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	22 d
—	165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165	22 e
43	471	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	471	22 f
73	480	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	480	23
41	163	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163	24
—	746	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	746	25
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	26
198	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	245	27
28	29 472	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 472	28 a
—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	28 b
—	1 420	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1 421	28 c
—	37	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	43	28 d
191	3 780	—	—	—	—	—	—	—	450	—	450	4 230	28 e
—	1 608	—	—	—	—	—	—	—	56	—	56	1 664	28 f
—	31 241	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 241	28 g
—	8 747	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 747	28 h
—	150 957	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150 957	28 i
—	3 954	—	—	—	—	—	—	—	61	—	61	4 015	28 j
188	81 136	—	—	—	—	—	—	—	305	—	305	81 441	29
—	665	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	665	30
—	324	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	324	31 a
—	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	31 b
500	3 841	—	—	—	—	—	—	—	117	—	117	3 958	31 c
327	343	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	343	31 d
—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	31 e
93	831	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	831	31 f
1 000	2 524	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 524	31 g
202 669	2 210 770	—	339	3	70	19	76	507	7286	43	7836	2 218 606	31 h

Nummer	Güterverzeichnis	Zufuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen Niederländische Häfen														
		Nijm- wegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- helm	Wage- ningen	wijk bij Dourste	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam	Amster- dam	Andere nieder- ländische Häfen	Zusammen (Spalte 3-16)
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	Übertrag	31 180	—	—	6230	85 176	5522	927	260	—	—	52 454	675 002	371 632	779 718	2 008 101
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	10
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 135	306	—	3 441
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	25
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 199	10	—	1 209
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263	19	—	282
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	10	—	37
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 054	124	611	2 790
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 968	960	2 143	6 071
45	Papier und Pappe	118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 297	6 648	22	17 085
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	398	—	—	—	—	—	—	1 317	8 089	104	9 908
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	738	—	—	—	—	—	—	8 406	35 933	151	45 228
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	300	303
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
51	Salpetersäure, Salzsäure . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	2 698	—	—	—	—	—	—	22 001	566	25 007	50 272
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83	218	—	301
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	61	—	81
55	Soda aller Art	185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 209	753	—	3 147
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	212	137	101	450
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	208	—	262
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	237	987	724	1 948
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	537	—	—	—	1 649	—	—	—	—	—	—	6 170	8 929	31 598	48 883
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	315	1085	—	326	19 228	—	360	—	—	—	1 010	28 877	18 197	133 360	202 758
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine . .	4	548	—	21	40 570	—	—	—	150	—	1 135	64 225	9 486	168 619	284 758
60 a	Steinkohlen	2 345	—	—	606	5 869	228	—	325	307	—	—	3 251 239	31 791	80 141	3 372 851
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62 221	—	—	62 221
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	100	—	—	—	121	—	—	14 580	6 058	2 125	22 984
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	342	197	—	577
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161	1 396	—	1 557
63	Tonw., Porzellan, Steingut . .	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	781	182	50	1 037
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen .	452	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 023	5 475
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	—	—	29
65	Wein	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 418	299	—	2 863
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	4	—	36
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 293	138	14	1 445
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	65	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	442	141	1	650
70 a	Umschließungen, gebraucht . .	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 426	295	24	3 750
70 b	Farben	226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 076	2 716	1	16 019
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 269	908	194	2 399
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	62	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	26 439	3 223	274	30 005
Summe der Güter-Zufuhr		35 691	1633	—	7183	156 426	5798	1287	585	578	—	54 599	4 206 562	510 621	1 230 305	6 211 268
Darunter Floßverkehr:																
	Harte Stämme	—	—	—	—	659	—	—	—	—	—	—	1 276	—	1 361	3 296
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	150	—	—	1847	22 350	1167	—	—	—	—	—	38 447	6 719	54 109	124 789
	Weiche Schnittware	—	—	—	17	39	—	—	—	—	—	—	187	15	156	414
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe des Floßholzes		150	—	—	1864	23 048	1167	—	—	—	—	—	39 910	6 734	—	55 626
Vieh (Stückzahl):																
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Häfen	Zufuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)											Gesamt-Zufuhr von dem deutschen Rhein her (Spalte 19 u. 29)	Nummer	
	Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen						Englische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Spalte 26-28)			
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen						Zusammen (Spalte 20-25)
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
101	202 669	2 210 770	—	339	3	70	19	76	507	7 286	43	7 836	2 218 606	
4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	37
10	—	10	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	11	38
5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	39
141	239	3 680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 680	40
25	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	41 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
209	—	1 209	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	1 213	41 d
282	—	282	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	282	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
37	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	42 c
2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	42 d
790	36	2 826	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 826	43
071	697	6 768	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 768	44
085	380	17 465	—	—	—	—	—	—	—	452	—	452	17 917	45
008	—	9 908	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 908	46 a
228	—	45 228	—	—	—	—	—	—	—	6	600	606	45 834	46 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
303	—	303	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	303	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
272	24 423	74 695	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74 695	52 a
6	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	52 b
301	—	301	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	301	53
81	—	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	54
147	10 254	13 401	—	—	—	54	18	—	72	—	—	72	13 473	55
150	—	450	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	451	56
262	—	262	—	—	—	11	—	—	11	—	—	11	273	57
—	—	1 948	—	—	—	—	—	—	—	27	—	27	1 975	58
883	564	49 447	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49 447	59 a
758	—	202 758	—	—	—	—	—	—	—	15	—	15	202 773	59 b
758	1 306	286 064	—	—	—	—	—	—	—	169	—	169	286 233	59 c
851	3 435 685	6 808 536	—	90	—	85	100	—	275	562	—	837	6 809 373	60 a
221	18 422	80 643	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80 643	60 b
084	859	23 843	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 843	60 c
577	131	708	—	—	—	7	—	—	7	—	—	7	715	61
557	360	1 917	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1 918	62
037	12	1 049	—	—	—	—	—	—	—	56	—	56	1 105	63
475	—	5 475	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 475	64 a
29	—	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	64 b
863	2	2 865	—	—	—	—	—	—	—	43	—	43	2 908	65
36	3	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	66
445	252	1 697	—	—	—	—	—	—	—	427	—	427	2 124	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 b
550	—	650	—	—	—	—	—	—	—	45	—	45	695	69
750	2 996	6 746	—	—	—	—	—	—	—	181	—	181	6 927	70 a
019	548	16 567	—	—	—	—	—	—	—	272	—	272	16 839	70 b
390	—	2 399	—	—	—	—	1	—	1	320	—	321	2 720	70 c
005	1 360	31 365	—	—	—	64	68	4	136	1 479	11	1 626	32 991	70 d
268	3 701 198	9 912 466	—	429	3	291	206	80	1009	11 347	654	13 010	9 925 476	70 e
—	—	3 296	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 296	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
789	—	124 789	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124 789	
114	—	414	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	414	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
499	—	128 499	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128 499	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

III^c.

Übersicht

der

Durchfuhr in Schiffen und Flößen vom Rhein her nach den Nebenflüssen

und zwar nach

dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim)
dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim),
der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls), dem
Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort) und dem Spoy-Kanal
(Durchgangsstelle zu Keeken)

im Jahr 1921.

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 Nieder-lahnstein	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.	—	—	—	—	—	—	—	248	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	200	—	—	48	5 969	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	5 969	—	—	—	110 386	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	110 386	—	—	—	3 108	
7 a	Zement	—	—	—	3 108	—	—	—	—	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalialze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	380	—	—	—	380	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 b	Luppen von Schweißeseisen	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	12	—	—	—	12	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	—	—	—	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	7	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	7	—	84 266	—	84 266	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	—	—	—	—	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	—	170	
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	5	165	—	—	45	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	45	—	—	—	—	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	3426	—	472	21 476	74	—	320	25 768	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	255	—	—	—	255	
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	—	—	—	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 a	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	140 688	—	140 688	
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	55 232	—	—	—	55 232	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	480	—	—	—	480	
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	45	—	—	—	45	
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	—	—	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	43 937	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	43 937	—	—	—	2 458	
28 b	Roggen	—	—	—	2 458	—	—	—	6	
28 c	Hafer	—	—	—	6	—	—	—	53 405	
28 d	Gerste	—	—	—	3 467	—	49 938	—	—	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	28 865	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	28 865	—	—	—	—	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	2064	2 064	
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	—	25	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	25	—	—	—	—	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	112	
31 d	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in/hart	—	—	—	112	—	—	—	3 240	
31 d	Querricht. bearb. |weich	—	—	—	12	—	—	—	1 263	
31 e	Bau- und Nutzholz in Längs. gesägt, |hart	—	—	—	—	—	1 263	—	280	
31 e	gespalten usw. |weich	—	—	—	—	—	—	280	—	
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	535	—	—	—	535	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	Kalk, gobrannter.	—	—	—	—	—	—	—	—	
	zu übertragen	3426	—	472	277 017	239	276 155	5940	563 249	

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	Spoey-Kanal	
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken-thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Nieder-lahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg-Ruhrort	Durch-gangsstelle zu Keeken	
	Übertrag	3426	—	472	277 017	239	—	276 155	5 940	563 249
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	410	—	—	—	—	410
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—	3 813	3 842
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	29	—	—	—	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	32
45	Papier und Pappe	—	—	—	32	—	—	—	—	2 913
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	2	—	—	2 911	—	11
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	11	—	—	—	—	51
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	51	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	1 520	—	1 520
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	230
55	Soda aller Art	—	—	—	230	—	—	—	—	96
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	96	—	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	1 405	—	—	—	—	1 405
59 b	Pflastersteine aller Art	2615	—	—	175	—	—	—	—	2 790
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	618	—	—	—	—	618
60 a	Steinkohlen	—	961	—	729 522	746	—	—	339	731 568
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	290	—	—	61 509	—	61 799
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	114 783	—	—	—	—	114 783
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	357
65	Wein	—	—	—	357	—	—	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	4 367	—	4 367
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	—	—	—	4 536	—	—	23 452	—	27 988
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	80	—	—	—	—	80
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	1 354	1 369
70 e	Sonstige Güter	—	—	—	15	—	—	—	—	—
	Summe d. Güter-Durchfuhr	6041	961	472	1 129 659	985	—	369 914	11 446	1 519 479
	Darunter Floßverkehr:									
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	3 228	3 228
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	—	3 228	3 228
	Vieh (Stückzahl):									
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

IV^a.

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 1921.

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, Löschi- und Umschlagstellen.

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Abfuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen											
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	—	—	—	1099	—	—	—	2 353	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	—	10	—	967	—	—	—	—	—	—
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	1 215	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilosalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	19 377	—	579	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	912	—	—	—	—	—	424	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	—	—	17	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	70	—	—	—	—	—	10	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	0s	—	—	—	—	9	15	—	—
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	14s	—	22	—	—	—	2	—	—
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	14	—	—	—	28	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit.	—	369s	—	30	—	—	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a2	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
28 a	Weizen und Spelz	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen	—	977	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	26s	—	—	—	—	—	1	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	83s	—	—	—	—	—	1	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	719
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d1	Bau- und Nutzholz	unbearb., oder in|hart	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d2		Querricht. bearb. |weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 e1		in Längsr. gesägt, |hart	—	—	—	20	—	—	—	1 763	—
31 e2		gespalten usw. |weich	—	—	—	263	—	—	—	15	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	83 050	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	18s	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		96	21 894	—	2994	—	—	9	88 918	—	719

6 Mannheim		7 Ludwigshafen		8 Worms		9 Gernsheim		10 Nierstein		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Abfuhr in Tonnen in den französischen und deutschen Rheinhäfen										
	Rhein		Neckar		Rhein		Neckar			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	108	—	—	—	5	—	—	—	—	2
—	118	—	—	—	4	—	—	—	—	3
—	1 367	—	—	—	849	—	—	—	—	4
152	15	—	—	—	106	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	7 a
—	69 041	—	—	—	1 063	—	—	—	—	7 b
163	6 958	—	—	—	14 687	1	9	—	146	8
—	1 386	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	1 000	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	8 457	—	—	—	—	10 c
—	1	—	—	—	5	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	—	18 344	—	—	—	—	10 e
—	273	—	—	—	7 339	—	—	—	—	10 f
—	22	—	—	—	2 714	—	—	—	—	11 a
—	4	—	—	—	502	—	—	—	—	11 b
—	4	—	—	—	4 205	—	—	—	—	11 c
—	232	—	—	—	989	—	—	—	—	12 a
—	311	—	—	—	7 754	—	—	—	—	12 b
—	42	—	—	—	—	—	882	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
1	2 083	—	—	—	164	3	9	—	1	16
—	1 828	—	—	—	8 362	—	914	—	—	17
—	376	—	—	—	557	—	—	—	1	18
3	1 749	—	—	—	345	—	7	—	—	19 a
15	408	—	—	—	49	—	—	—	—	19 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	16 065	36 113	12 053	—	—	21 a
—	5	—	—	—	3 631	—	1	—	—	21 b
1	126	—	—	—	4	—	2	—	1	21 c
—	1 351	—	—	—	2	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a ₁
—	4 739	—	—	—	45 488	—	—	—	—	22 a ₂
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	14 815	—	—	—	27 705	—	—	—	—	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
33	5	—	—	—	—	—	—	—	—	24
—	90	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	46	—	—	—	1	—	—	—	—	26
—	233	—	—	—	2	—	—	—	—	27
4 603	1 048	—	—	5 981	615	—	—	—	—	28 a
—	270	—	—	—	—	—	—	—	—	28 b
580	15	—	—	1 329	—	—	—	—	—	28 c
432	351	—	—	59	—	—	270	—	—	28 d
230	7 732	—	—	—	210	—	1	—	—	28 e
2 204	238	—	—	235	—	—	—	—	—	28 f
—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
—	—	2297	—	—	—	—	—	—	—	28 h
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 i
—	250	—	—	—	25	—	—	—	—	29
54	639	46	—	—	11	12	123	—	—	30
—	925	—	—	—	6 265	—	—	—	—	31 a
—	336	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	1 517	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	608	—	—	—	330	—	—	—	—	31 d
—	31 096	—	—	—	—	—	—	—	—	31 d ₁
—	136	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e
—	40 010	—	—	—	610	—	—	—	—	31 e ₁
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e ₂
—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	31 f
—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	31 g
—	6 874	—	—	—	15	—	—	—	—	31 h
—	103	—	—	—	4	—	—	—	—	32
—	132	—	—	—	30	—	—	—	—	33
161	31	—	—	—	—	—	—	12	—	34
—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 357	36
8 634	200 102	2423	7 604	178 843	—	36 129	14 271	—	161	—

Nummer	Güterverzeichnis	1		2		3		4		5	
		Straßburg		Kehl		Lauterburg		Karlsruhe		Speyer	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	96	21 894	—	2 994	—	—	9	88 918	—	719
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	662	—	—
41 a	Weizenmehl	—	170	—	—	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	3s	—	—	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	20s	—	—	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	36	—	—	—	—	—	1	—	—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	81	—	1	—	—	—	265	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2107
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	8 769s	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	—	—	55	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	5231	—	—	—	—	10	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	440	550	—	—	—	22	—	—
60 a	Steinkohlen	—	41 184s	—	58 262	—	22 128	—	3 275	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut . .	—	73s	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter) . .	—	278s	—	—	—	—	—	4	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht .	—	75	—	3	—	—	—	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	11	—	—	—	13	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	—	—	—	34	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	555	—	6 746	—	—	1	25	—	—
	Summe der Güter-Abfuhr	96	73 172	5671	68 571	—	22 128	11	93 290	—	2826
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nummer	Güterverzeichnis	11		12		13		14		15		16	
		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Budenheim	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	—	—	540	—	19	—	—	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	3
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	17	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	1 420	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	1162	14 139	—	1960	19 465	41 671	—	—	—	—	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	602	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	—	55	521	9	13	—	—	134
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	32	—	—	—	—	7
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	621	10	64	—	—	—	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	40	332	1	62	—	10	—	—	—	12
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	260	2	159	—	1	—	—	—	—
18	Eisen- und Stahlraht	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	66	—	26	174	1	12	—	—	—	2
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	25	18	465	338	—	—	—	—	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit	—	—	—	—	1	127	—	5	—	—	—	—
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickel-erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	3 728	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	1 133	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	29	—	—	—	—	—
24	Fische und Schaltiere	—	—	—	—	6	9	—	—	—	—	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	3	9	—	—	—	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	930	—	—	—	—	—	—	—
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	904	—	—	—	—	—	—
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	350	1	—	—	—	—	—	—
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	10	1	26	—	—	—	—	—	—
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	3	69	—	32	—	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	511	—	2	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d ₁	unbearb., oder in/hart	—	—	—	—	—	2 232	—	—	—	726	—	—
31 d ₂	Querricht. bearb. | weich	—	—	—	348	—	155 628	—	—	189	31 421	—	—
31 e ₁	in Längsr. gesägt, | hart	—	—	—	—	—	5	—	20	—	—	—	—
31 e ₂	gespalten usw. | weich	—	—	—	1296	1	512	—	15	—	—	—	—
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	111	1	258	—	10	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	10	30	—	—	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137 361
zu übertragen		1162	14 139	131	5002	22 824	208 840	11	791	189	32 147	17	137 519

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beuel		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	20	3	2
—	3	—	—	10	22	—	—	21	1	—	—	2	17	3
—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	—	—	69	1 076	4
—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	159	691	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 388	2 002	47 030	16 376	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1483 986	17 561	1	151	6 b
45	2	—	450	—	—	3286	8 506	—	7	—	—	4	2 332	7 a
—	930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
57	565	—	4	46	3	—	—	1	29	—	—	439	5 252	8
1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	2	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	10 c
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	10 e
—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	18	10 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 256	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 c
—	—	—	—	2	3	—	—	6	40	—	—	500	7 483	12 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 428	12 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6 470	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	336	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	162	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
11	41	5	1	4	63	—	—	2	4	—	—	47	1 660	16
—	—	—	—	1	9	—	—	4	10	—	—	45	740	17
4	—	2	—	—	306	—	—	—	—	—	—	53	16 221	18
14	51	—	4	10	12	—	—	36	73	—	—	546	3 906	19 a
—	13	—	—	—	19	—	—	—	1	—	—	131	1 931	19 b
—	—	3782	81 600	—	1	—	—	—	—	—	—	1	7	20
—	—	—	2 989	—	1100	—	2 931	—	—	—	—	—	297	21 a
—	—	—	—	1	63	—	—	—	—	—	—	1	83	21 b
—	—	24	41	10	3	—	—	1	2	—	—	76	671	21 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	21 d
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	22	22 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	23
—	—	—	—	5	11	—	—	2	69	—	—	10	6	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	1	25
—	—	—	—	1	3	—	—	2	—	—	—	67	130	26
—	—	1	—	1	—	—	—	—	2	—	—	36	64	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 658	—	28 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 b
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	30	—	28 c
—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 065	—	28 d
1	300	—	—	29	71	—	—	—	2	—	—	124	1 011	28 e
—	—	—	—	492	—	—	—	—	—	—	—	2 049	67	28 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124	7	28 h
—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	—	—	1	34	28 i
—	1	—	—	1	1	—	—	15	15	—	—	40	901	29
—	12	—	5	30	46	—	—	1	15	—	—	176	192	30
—	5 575	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	483	31 d
—	442	—	43	17	273	—	—	—	—	—	—	—	573	31 d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142	31 e
—	104	—	—	—	141	—	—	—	7	—	—	32	1 118	31 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	31 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	116	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	5	31 h
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	365	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	34
14	5	—	—	3	5	—	—	19	8	—	—	258	180	35
5	13 107	—	11 664	—	—	—	—	1	6	—	—	—	5	36
163	21 454	3850	96 801	665	2157	3286	11 437	121	314	1 517 374	19 563	55 975	75 623	

Nummer	Güterverzeichnis	11		12		13		14		15		16	
		Weisenau		Gustavsburg		Mainz		Biebrich		Schierstein		Budenheim	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	1162	14 139	131	5 002	22 824	208 840	11	791	189	32 147	17	137 519
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	8	—	1	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	2	22	—	—	—	—	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	1	34	—	—	—	—	—	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	230	343	—	25	—	—	228	101
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	—	36	25	1 882	—	19	—	—	—	—
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	1	40	—	—	—	—	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	37	—	3	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	64	33	—	1	—	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	1099	—	—	—	—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	425	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	5
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	52	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	92	—	—	—	—	—	—
55	Soda aller Art	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	14	116	—	31	—	—	—	—
57	Stärke, Traubenzucker	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	288	—	2	—	1	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	364	—	201	—	120	—	—	—	—
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	10 768	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	3 477	—	4	—	—	—	—	—	—
60 a	Steinkohlen	—	—	—	815	14 907	—	—	—	—	—	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen	—	—	—	—	27	18	3	2	—	—	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	31	45	—	14	—	—	—	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	16	1	1	—	—	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	—	221	1 100	3	469	—	—	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	11	15	—	30	—	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter) . . .	—	—	—	—	19	193	—	7	—	—	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	—	165	1 316	21	18	—	—	—	—
70 b	Farben	—	—	—	—	60	520	12	260	—	—	—	—
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	12	131	1	80	—	—	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	—	—	10	275	545	4	131	—	—	—	—
	Summe der Güter-Abfuhr	1162	14 139	131	20 760	39 331	215 643	56	3105	189	32 147	245	137 625
	Darunter Floßverkehr:												
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	2 232	—	—	—	726	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	155 628	—	—	189	31 421	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	379	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	158 244	—	—	189¹⁾	32 147²⁾	—	—
	Vieh (Stückzahl):												
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Davon ungebunden 189 t. ²⁾ Davon ungebunden 19 022 t.

17 Bingen		18 Oberlahnstein		19 Coblenz		20 Beneil		21 Bonn		22 Wesseling		23 Cöln-Mülheim a. Rh.		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen														
163	21 454	3850	96 801	665	2157	3286	11 437	121	314	1 517 374	19 563	55 975	75 623	
—	1	—	—	6	4	—	—	—	2	—	—	3	5	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	24	38
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	58	362	40
4	—	—	—	4	7	—	—	—	—	—	—	4	233	41 a
5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 c
—	—	—	—	9	19	—	—	—	4	—	—	16	3	41 d
—	1	—	—	1	9	—	—	—	8	—	—	126	58	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 b
—	—	—	—	2	36	—	—	1	1	—	—	353	20	42 c
—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	2	—	42 d
31	8	—	3	85	11	—	—	19	54	—	—	1 613	505	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
1	8	7	134	42	419	—	—	14	62	—	—	381	4 886	45
62	—	8	109	36	13	—	—	—	—	—	—	198	60	46 a
—	2	—	—	16	2	—	—	—	3	—	—	4	10	46 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	372	4	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	154	48
—	—	—	—	3	99	—	—	3	4	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	5	4	51
—	1	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	153	52 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	52 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	15	11	—	—	—	2	—	—	6	106	55
112	87	—	—	14	4	—	—	1	4	—	—	296	338	56
—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	17	10	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	64	58
—	—	—	115	—	266	—	—	—	4	—	—	4	151	59 a
—	13 872	—	1 620	—	—	—	19 528	—	—	—	—	—	42 707	59 b
—	3 209	3	2 616	1	1166	—	6 872	8	—	—	—	6	7 005	59 c
32	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 480	—	60 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 c
1	—	—	—	35	38	—	—	2	6	—	—	109	665	61
19	2	—	—	34	3	—	—	—	1	—	—	353	150	62
—	—	—	—	1	116	—	—	16	50	—	—	5	386	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 a
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	31	64 b
154	1 290	1	1	138	1704	—	—	—	66	—	—	723	423	65
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	35	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	1	1 187	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	68 a
33	17	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	443	17	68 b
3	8	—	—	4	1	—	—	20	236	—	—	67	59	69
25	11	4	3	79	14	—	—	17	24	—	—	212	883	70 a
—	9	2	—	1	5	—	—	3	13	—	—	604	3 759	70 b
2	23	1	2	9	23	—	—	37	83	—	—	167	1 235	70 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 d
363	64	109	2 822	217	875	—	—	100	51	—	—	3 796	7 053	70 e
1010	40 126	3985	104 226	1428	7010	3286	37 837	368	1010	1 517 374	19 563	67 471	148 353	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen											
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	—	—	—	5	5	—	—
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—
5	Borke, Loh, Gerbstoffe. . .	—	—	9782	—	—	—	3	—	—	—
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	16 369	15 244	609	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	—	105	—	—
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . . .	1075	188	89	564	—	—	196	918	—	2
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	17	154	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	180	409
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	27	—	—
11 b	Luppen von Schweißisen . . .	—	—	—	—	—	—	1	255	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	148	—	450	15	3 241	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	8	2 026	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	5	774	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	5	49	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	1	—	1 193	108	1 260	—	7
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	126	—	—	44	7 953	—	128
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	1	—	525	10	951	2	40
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	—	969	283	8 111	6	19
19 b	Uedle Met., Waren daraus	—	—	5	—	—	—	44	631	—	—
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	2 169	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	—	—	—	100	—	805	3	9 453	—	50
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	—	1	38	—	142
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	20 846	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
24	Fische und Schaliere	—	—	—	—	—	—	27	5	—	—
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	3	—	—	—	—	—	6	—
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	6	9	—	—
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	66	479	—	338
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	197	—
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	47	2 842	—	1
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	—	—	6	—	—	—	11	7	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	377	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d	unbearb., oder in|hart	—	—	—	—	2 889	—	—	229	—	703
31 d	Querricht. bearb. |weich	—	—	—	—	—	—	—	1 371	1011	—
31 e	in Längsr. gesägt, |hart	—	—	—	—	—	—	—	441	—	—
31 e	gespalten usw. |weich	—	—	—	—	—	—	128	2 032	—	—
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	—	—	2	—	—	—	76	39	11	—
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zu übertragen		1075	23 203	9887	940	19 258	19 486	2056	43 804	2114	1839

29		30		31		Zum Rhein-Herne-Kanal	32		33		34		Nummer
Uerdingen		Rheinhausen		Duisburg			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	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
3	—	—	—	191	827	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	102	—	18	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	2 547	—	9 657	—	—	—	—	—	—	6 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 b
—	—	1630	6 097	—	7 161	730	—	—	—	—	—	—	7 a
—	—	—	—	—	2 041	—	—	—	—	—	—	—	7 b
788	436	—	—	119	1 303	—	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	1 106	—	—	—	1 512	—	—	—	10 a
—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	10 b
—	—	—	—	—	82 494	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	—	—	—	1 103	—	—	—	—	—	—	—	—	10 d
—	—	—	—	703	16 536	—	—	—	—	—	—	—	10 e
1	—	—	—	2 674	5 497	43 690	2 638	—	—	12 781	7 565	—	10 f
—	—	—	—	868	—	7 344	—	—	—	—	—	—	11 a
—	—	—	—	—	1 121	—	—	—	—	—	—	—	11 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 c
—	4	889	33 184	458	116 079	7 165	—	—	10 255	97 281	1 738	3 716	12 a
—	—	—	86	832	86 454	14 689	—	—	—	—	1 575	4 978	12 b
—	—	980	44 744	637	27 301	15 941	—	—	—	—	5 391	29 304	13
—	—	—	8 546	—	1 746	—	—	—	—	—	—	1 152	14
—	—	—	—	3 842	4 943	220	—	—	—	—	180	408	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
1	11	—	—	62	836	—	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	165	9 105	1 246	—	—	—	—	—	—	18
—	4	599	4 743	19	8 760	—	—	—	—	—	1 002	2 937	19 a
7	14	—	12	138	4 768	1	—	—	—	—	—	—	19 b
—	—	—	—	149	393	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	2 185	100	8 068	—	—	—	—	—	—	21 a
—	137	—	—	1 946	10 561	130	—	—	—	—	1 925	2 780	21 b
—	1	—	—	104	5 885	—	—	—	—	—	—	—	21 c
—	—	—	—	—	44	—	—	—	—	—	—	—	21 d
—	—	—	—	169	199	—	—	—	—	—	—	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 a ₁
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 b
—	—	—	—	7 872	—	—	—	—	—	—	—	—	22 c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 d
—	—	—	—	2 802	1 941	—	—	—	—	—	—	—	22 e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 f
—	—	—	—	14 775	2 058	—	—	—	520	—	—	—	23
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	1	1	3	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	28 a
—	—	—	—	5 542	—	—	—	—	—	—	—	—	28 b
—	—	—	—	974	228	—	—	—	—	—	—	—	28 c
—	—	—	—	160	—	—	—	—	—	—	—	—	28 d
526	—	—	—	—	470	—	—	—	—	—	—	—	28 e
—	2605	—	—	1 362	14 300	919	—	—	—	—	—	—	28 f
—	—	—	—	445	—	205	—	—	—	—	—	—	28 g
81	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 h
1	—	—	—	385	—	—	—	—	—	—	—	—	28 i
—	—	—	—	4	6	—	—	—	—	—	—	—	29
1	—	—	—	1	11	—	—	—	—	—	—	—	30
—	2	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	5 982	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	31 d ₁
—	—	—	—	—	2 414	—	—	—	—	—	—	—	31 d ₂
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 e ₁
—	—	—	—	2	1 146	—	—	—	—	—	—	—	31 e ₂
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 f
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 g
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 h
—	—	—	—	280	22	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	35
463	3	—	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	5	560	—	—	—	—	—	—	—	36
1872	3222	4098	100 954	55 671	470 061	61 627	—	—	25 068	104 846	11 811	47 937	

Nummer	Güterverzeichnis	24		25		26		27		28	
		Leverkusen		Reisholz		Neuß		Düsseldorf		Crefeld	
		Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen									
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal
	Übertrag	1075	23 203	9 887	940	19 258	19 486	2056	43 804	2114	1839
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	27	1	—	—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	1 050	—	—	1	129	—	—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	75	29	1	—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	—	—	4	11	—	—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	35	61	12	25	312	260	97	40
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	401	—	5 847	—	—	—	—
45	Papier und Pappe	—	—	55	118	—	—	127	1 940	20	35
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	4 894	713	—	—	311	4	—	—
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	190	—	—	6 419	—	—	—	—	—	—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—
49	Rüben, Fatter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	7	1	—	—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
54	Schwefelsäure	155	9 624	—	—	—	—	—	—	—	1093
55	Soda aller Art	—	—	551	401	—	—	—	248	—	—
56	Weingeist, Branntw., Essig	—	—	—	—	—	—	292	9	10	—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	—	—	37	90	—	—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—
59 a	Gebannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	1	1 660	—	568
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	—	—	—	—	—	—	414	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	2	—	—	—	10	126	—	1
60 a	Steinkohlen	—	—	—	—	56 369	3 460	567	1 046	—	—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	14 924	2 020	—	—	—	—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	—	—	—	—	12	8	—	—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	18	30	—	—	53	49	5	—
63	Tonw., Porzellan, Steingut	—	—	—	—	—	—	8	17	—	—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	—	—	—	—	—	—	76	23	—	—
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	2	5	—	—
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—
69	Stückgüter (Sammelgüter).	—	—	—	—	—	—	16	8	—	—
70 a	Umschließungen, gebraucht	—	—	—	—	—	—	184	151	—	2078
70 b	Farben	104	4 898	—	—	—	—	325	378	43	5
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	—	—	—	38	145	—	—
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—
70 e	Sonstige Güter	—	—	1 694	773	—	—	851	1 681	16	85
	Summe der Güter-Abfuhr	1524	37 725	17 136	10 906	90 563	30 988	5430	52 275	2307	5783
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29 Verdingen		30 Rheinhausen		31 Duisburg			32 Homberg		33 Alsum mit Schwelgern		34 Walsum		Nummer
Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal	
Abfuhr in Tonnen in den deutschen Rheinhäfen													
1872	3222	4098	100 954	55 671	470 061	61 627			25 068	104 846	11 811	47 937	37
5													38
													39
					50								40
				180									41 a
													41 b
													41 c
22	4				50								41 d
2													42 a
						2							42 b
													42 c
													42 d
605	26			754	42								43
2	70												44
5	76			42	134								45
13	2			4 132	228								46 a
				254	4 560								46 b
													47
													48
													49
32	8												50
													51
					22 874								52 a
					58								52 b
	19												53
1				112	1 429	193							54
					1 254								55
6	2												56
25	1												57
					2 805								58
	293				4 945			600					59 a
					65 613								59 b
				50	17 001								59 c
				2 826 383	4 382 185	999	389 016	108 203	331 946	116 524	303 234	229 117	60 a
					141 851								60 b
				496 798	14 539		12 385	1 917	1 020				60 c
1				33	11								61
	2				36								62
1					58								63
													64 a
													64 b
7	9			105	7								65
				10	1 292								66
				3 975									67
932	1245												68 a
18	3			419	329								68 b
16	1			25	238								69
167	92			45	766								70 a
													70 b
3	20			4	202	85							70 c
													70 d
96	36			65	490								70 e
3831	5131	4098	100 954	3 389 057	5 133 110	62 904	401 401	110 720	358 034	221 370	315 045	277 054	
						901							
						901							
													72
													73
													74
													75
													76

Nummer	Güterverzeichnis	35		36		37		Nummer	Gesamt-Abfuhr in den französischen und deutschen Rheinhäfen (Spalte 1-37)		
		Orsoy		Rheinberg		Wesel			Berg	Tal	ZUSAMMEN
		Abfuhr in Tonnen									
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	6	4	2	26	121	147
3	Bier	—	—	—	—	—	—	3	38	729	767
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	4	271	4 151	4 422
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. . .	—	—	—	—	—	—	5	10 255	836	11 091
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	6 a	100 003	43 279	143 282
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	6 b	1 485 487	17 712	1 503 199
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	7 a	25 592	156 716	182 308
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	7 b	—	3 873	3 873
8	Chemikalien und Drogen	9	—	—	—	—	1	8	3 047	33 925	36 972
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	9	20	192	212
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	10 a	—	1 432	1 432
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	10 b	1 512	2 106	3 618
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	10 c	—	316	316
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	10 d	10	110 908	110 918
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	10 e	1 283	461	1 744
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	10 f	704	35 181	35 885
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	11 a	18 278	66 531	84 809
11 b	Luppen von Schweißeisen . .	—	—	—	—	—	—	11 b	1	12 538	12 539
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	11 c	1	2 969	2 970
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	1	2	12 a	13 874	273 942	287 816
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	12 b	2 415	112 048	114 463
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	13	7 016	133 214	140 230
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	14	3	11 781	11 784
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	15	4 027	5 782	9 809
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	1	—	—	—	10	42	16	305	7 807 _a	8 112 _a
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	17	261	30 841	31 102
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	—	—	—	18	1 691	35 427	37 118
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	1	20	19 a	1 137	20 313 _a	21 450 _a
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	1	19 b	834	3 827	4 661
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	20	5 968	91 945	97 913
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	—	—	—	—	767	—	21 a	40 754	59 451	100 205
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	21 b	106	9 670	9 776
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	—	21 c	114	1 605 _a	1 719 _a
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	4	21 d	169	1 959	2 128
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	22 a ₁	2	—	2
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	22 a ₂	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	2097	—	—	—	—	—	22 b	9 977	53 955	63 932
22 c	Manganerze, Braunstein. . . .	—	—	—	—	—	—	22 c	—	—	—
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	22 d	2 802	3 074	5 876
22 e	Andere Erze	—	—	—	—	—	—	22 e	—	—	—
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	1285	—	—	—	—	—	22 f	16 680	65 446	82 126
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	23	4	31	35
24	Fische und Schattiere	—	—	—	—	—	—	24	84	111	195
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	25	44	97	141
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	26	91	224	315
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	27	72	313	385
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	28 a	19 811	1 663	21 474
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	28 b	974	1 475	2 449
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	28 c	2 401	15	2 416
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	28 d	2 793	1 391	4 184
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	582	28 e	1 812	29 454	31 266
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	1	28 f	5 972	512	6 484
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	28 g	81	28	109
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	28 h	2 817	8	2 825
28 i	Andere Sämereien	—	—	—	—	—	—	28 i	9	67	76
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	—	29	106	4 110 _a	4 216 _a
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	—	—	—	—	—	—	30	340	1 253 _a	1 593 _a
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	15 184	—	31 a	—	35 654	35 654
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	31 b	—	336	336
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	31 c	—	1 517	1 517
31 d ₁	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in hart	—	—	—	—	—	—	31 d ₁	2 889	5 454	8 343
31 d ₂	Querricht. bearb. weich	—	—	—	—	2 874	—	31 d ₂	1 217	228 223	229 440
31 e ₁	in Längs. gesägt, hart	—	—	—	—	—	—	31 e ₁	—	759	759
31 e ₂	gespalten usw. . . . . | weich	—	—	—	—	204	—	31 e ₂	163	130 508	130 671
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	4	—	31 f	4	1	5
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	31 g	—	149	149
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	31 h	37	10	47
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	32	281	7 385	7 666
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	33	2	489	491
34	Jute	—	—	—	—	—	—	34	2	165	167
35	Kaffee, Kakao, Tee.	—	—	—	—	—	—	35	1 074	334 _a	1 408 _a
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	36	11	221 082	221 093
	zu übertragen	3392	—	—	—	789	18 919		1 797 754	2 088 884	3 886 638

Nummer	Güterverzeichnis	35 Orsoy		36 Rheinberg		37 Wesel		Nummer	Gesamt-Abfuhr in den französischen und deutschen Rheinhäfen (Spalte 1-37)		
		Abfuhr in Tonnen							Berg	Tal	zusammen
		Berg	Tal	Berg	Tal	Berg	Tal				
	Übertrag	3 392	—	—	—	789	18 919		1 797 754	2 088 884	3 886 638
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	1	37	14	29	43
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	38	10	24	34
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	39	—	4	4
40	Lumpen	—	—	—	—	3	—	40	124	5 026	5 150
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	41 a	574	1 265	1 839
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	41 b	5	7	12
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	41 c	—	227	227
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	41 d	164	2 527	2 691
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	1	1	42 a	207	157	364
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	42 b	—	—	—
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	—	—	—	—	15	3	42 c	376	420	796
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	42 d	7	3	10
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	92	—	—	—	310	—	43	4 501	3 446	7 947
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	44	2	6 318	6 320
45	Papier und Pappe	1	—	—	—	10	3	45	798	27 187	27 985
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	9	—	46 a	9 639	1 376	11 015
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	46 b	518	11 406	11 924
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	47	502	48	550
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	48	—	1 403	1 403
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	49	425	2 108	2 533
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	50	70	123	193
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	51	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	—	227	52 a	9	273 408	273 417
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	52 b	4	232	236
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	53	14	112	126
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	54	268	16 494	16 762
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	55	583	25 089	25 672
56	Weingeist, Branntw., Essig .	4	—	—	—	—	2	56	749	699	1 448
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	—	—	57	84	256	340
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	58	4	3 251	3 255
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel .	—	—	—	—	—	877	59 a	5	10 434	10 439
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	115	—	—	70	443	59 b	5 301	172 146	177 447
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine .	—	—	—	—	—	1	59 c	520	42 935	43 455
60 a	Steinkohlen	40 001	1203	—	—	—	—	60 a	3 967 543	5 221 319	9 188 862
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	60 b	300	141 851	142 151
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	60 c	525 959	18 476	544 435
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	32	8	—	—	—	—	61	424	1 297	1 721
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	62	517	1 944	2 461
63	Tonw., Porzellan, Steingut .	—	—	—	—	1	—	63	33	1 072	1 105
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen .	—	—	—	—	—	—	64 a	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	64 b	4	31	35
65	Wein	1	1	—	—	—	2	65	1 487	5 703	7 190
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	66	41	78	119
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	67	13	2 789	2 802
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	68 a	3 976	—	3 976
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	68 b	1 443	1 332	2 775
69	Stückgüter (Sammelgüter) . .	—	—	—	—	—	—	69	585	1 162	1 747
70 a	Umschließungen, gebraucht .	6	—	—	—	1	—	70 a	769	5 303	6 072
70 b	Farben	—	—	—	—	—	1	70 b	1 368	19 084	20 452
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- *waren, Möbel	2	—	—	—	18	—	70 c	294	2 651	2 945
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	70 d	—	12	12
70 e	Sonstige Güter	—	—	—	—	212	13	70 e	8 591	28 574	37 165
	Summe der Güter-Abfuhr	43 531	1327	—	—	1439	20 493		6 336 578	8 149 725	14 486 303
	Darunter Floßverkehr:										
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—		—	2 958	2 958
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—		—	5	5
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	2 624	—		189	217 298	217 487
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—		—	484	484
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	2 624	—		189	220 745	220 934
	Vieh (Stückzahl):										
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	74	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	76	—	—	—

IV^b.

Übersicht

der

Abfuhr in Schiffen und Flößen

in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen
nach dem deutschen Rhein hin

im Jahr 1921

nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich und
der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Die Preußische Haupt-Zollstelle in Emmerich schreibt den Verkehr in den einzelnen niederländischen und belgischen Häfen
(B. Spalte 3—18) nicht an; es ist deshalb in A, Spalte 19 nur die Gesamtabfuhr in diesen Häfen angegeben.

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt- Abfuhr in den nieder- ländischen u. belgischen Häfen (B. Sp. 3-18) 19	Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)									Gesamt- Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Sp. 19 u. 29) 30	
			Deutsche Häfen						Eng- lische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Sp. 20-28)		
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen					Zusammen (Sp. 20-25)	27	28	29
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	Abfälle von Horn, Häuten .	0s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0s
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	524	—	—	—	—	—	—	—	58s	—	58s	582s
3	Bier	422s	—	—	—	—	—	—	—	151	—	151	573s
4	Elei in Blöcken, Bleiwaren .	6 609	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 609
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe . .	4 869	—	12	—	—	—	—	12	15	—	27	4 896
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Chemikalien und Drogen . .	9 771	—	—	—	—	—	—	—	480s	—	480s	10 251s
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	938s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	938s
10 b	Thomasmehl	1 431	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 431
10 c	Chilesalpeter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	85 749s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85 749s
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	7
11 a	Roheisen aller Art	3 127	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	3 128
11 b	Luppen von Schweißisen . . .	300s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300s
11 c	Eisen- und Stahlbruch	61 462s	—	—	—	—	—	—	—	102	—	102	61 564s
12 a	Eisen und Stahl in Stäben . . .	1 118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 118
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	1 046s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 046s
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	1 424s	—	—	—	—	—	—	—	42s	—	42s	1 467
17	Eiserne Röhren u. Säulen . . .	103s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103s
18	Eisen- und Stahldraht	453	—	—	—	—	—	—	—	0s	—	0s	453s
19 a	Eisen- und Stahlwaren	615	—	—	—	—	—	—	—	97s	—	97s	712s
19 b	Unedle Met., Waren daraus	16 168s	—	—	—	—	—	—	—	210	—	210	16 378s
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	2 598 260	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 598 260
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . . .	4 288s	—	—	—	—	—	—	—	28	—	28	4 286s
21 b	Ton, Lehm usw.	7 233	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 233
21 c	Farberden, Graphit	1 188s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 188s
21 d	Sonstige Erden, Traß	21 922	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 922
22 a1	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	5 816	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 816
22 a2	Zinkerze	483s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	483s
22 b	Kupfererze, Kupferstein	12 990s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 990s
22 c	Manganerze, Braunstein	177 731	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	177 731
22 d	Schwefelkies	233 721s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	233 721s
22 e	Andere Erze	6 944s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 944s
22 f	Schlacken zur Verhüttung . . .	139 877	—	—	—	—	—	—	—	78s	—	78s	139 955s
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	101	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101
24	Fische und Schalthiere	12 264	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 264
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . .	4 170s	—	—	—	—	—	—	—	81	—	81	4 251s
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	4 327	—	—	—	—	—	—	—	196s	—	196s	4 523s
27	Garne und Twiste	188s	—	—	—	—	—	—	—	57s	—	57s	246
28 a	Weizen und Spelz	1 180 329	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 180 329
28 b	Roggen	103 612s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103 612s
28 c	Hafer	80 917s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80 917s
28 d	Gerste	160 442s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160 442s
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	5 554	—	—	—	—	5	—	5	11s	—	16s	5 470s
28 f	Mais (Kukuruz)	347 505	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	347 505
28 g	Malz	5 759	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 759
28 h	Lein- und Ölsamen	201 769	—	10	—	—	29s	—	39s	1s	—	41	201 810
28 i	Andere Sämereien	1 273s	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1 274s
29	Glas und Glaswaren	1s	—	—	—	—	—	—	—	0s	—	0s	2
30	Häute, Felle, Leder, Pelz . . .	4 059s	—	5	—	—	—	—	5	766	—	771	4 830s
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 d1	unbearb., oder in/hart	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200
31 d2	Querricht. bearb. /weich	405s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	405s
31 e1	in Längs. gesägt, /hart	3 367	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	3 368
31 e2	gespalten usw. /weich	20 739s	—	—	—	—	244	—	244	2	—	246	20 985s
31 f	Korb- und Floßweiden	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
31 g	Brennholz, Reisig, Späne . . .	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	3 159	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 159
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	1 488s	—	—	—	—	170	—	170	48	—	218	1 706s
33	Hopfen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
34	Jute	692s	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8	700s
35	Kaffee, Kakao, Tee	11 466	—	31s	—	—	—	—	31s	487	—	518s	11 984s
36	Kalk, gebrannter	1 147	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 147
zu übertragen		5 561 476	—	50s	—	—	448s	—	508	2932s	—	3440s	5 564 916s

Nummer	Güterverzeichnis	Gesamt- Abfuhr in den nieder- ländischen u. belgischen Häfen (B. Sp. 3-18) 19	Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)										Gesamt- Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Sp. 19 u. 20) 30
			Deutsche Häfen							Eng- lische Häfen	Russische und andere Häfen	Zusammen (Sp. 26-28) 29	
			Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Sp. 20-25) 26				
1	2	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Übertrag	5 561 476	—	59s	—	—	448s	—	508	2932s	—	3440s	5 564 916s
37	Kartoffeln	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
38	Knochen	2 649	—	—	—	—	—	—	—	168s	—	168s	2 817s
39	Knochenkohle	8s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8s
40	Lumpen	235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	235
41 a	Weizenmehl	7 768	—	—	—	—	—	—	—	812s	—	812s	8 580s
41 b	Roggenmehl	62s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62s
41 c	Kleie	1 175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 175
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	797	—	—	—	—	—	—	—	0s	—	0s	797s
42 a	Obst und Beeren	2 654	—	25	—	—	—	—	25	43	—	68	2 722
42 b	Weintrauben	152s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	152s
42 c	Küchengewächse, Gemüse.	327s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	327s
42 d	Pflanzen	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	122 481s	—	5	—	—	—	—	5	2261s	—	2 266s	124 748
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	735	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	735
45	Papier und Pappe	483s	—	0s	—	—	—	—	0s	90	—	90s	574
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	131 827	—	—	—	—	—	—	—	71	—	71	131 898
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	12s	—	—	—	—	12s	—	—	12s	12s
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	12 067	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 067
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rüben, Fütter-, Zuckerrüb.	276	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	276
50	Rübensirup, Melasse	735s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	735s
51	Salpetersäure, Salzsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	0s	—	—	—	—	—	—	—	0s	—	0s	1
52 b	Bitter- und Glaubersalz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Schwefelsäure	908	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	908
55	Soda aller Art	178	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	178
56	Weingeist, Branntw., Essig	8 008s	—	—	—	—	—	—	—	6s	110s	117	8 125s
57	Stärke, Traubenzucker . . .	8 553	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	8 560
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	0s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0s
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	1 812s	—	—	—	—	—	—	—	72s	—	72s	1 885
60 a	Steinkohlen	311 234	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	311 234
60 b	Steinkohlenbriketts	41 308s	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 308s
60 c	Steinkohlenkoks	5 104	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	5 105
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	5 397	—	32	—	—	—	—	32	46	—	78	5 475
62	Teer, Pech, Harz	18 340	—	—	—	—	—	—	—	36s	51s	88	18 428
63	Tonw., Porzellan, Steingut	29s	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	30s
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Wein	22 499s	—	—	—	—	—	—	—	3	4	7	22 506s
66	Wolle	1 323s	—	—	—	—	—	—	—	217	—	217	1 540s
67	Zink, Zinkbrocken	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
68 a	Zucker, roh	1 097	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 097
68 b	Verbrauchszucker	11 678	—	500	—	—	—	—	500	76s	—	576s	12 254s
69	Stückgüter (Sammelgüter).	332	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	333
70 a	Umschließungen, gebraucht	4 012	—	—	—	—	1	—	1	153	—	154	4 166
70 b	Farben	844s	—	2s	—	—	—	—	2s	28s	—	31	875s
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	96	—	—	—	—	1	—	1	4	—	5	101
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 e	Sonstige Güter	37 557	—	23	—	—	2s	—	25s	2677	—	2 702s	40 259
	Summe der Güter-Abfuhr	6 326 514	—	662	—	—	453	—	1 115	9 709	166	10 990	6 337 504
	Darunter Floßverkehr:												
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weiche Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Vieh (Stückzahl):												
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

		Abfuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen															
Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen												Zusammen (Spalte 3-16)			
		Nijm- wegen	Tiel	Sal- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk bij Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	Rotter- dam		Amster- dam	Andero nieder- ländische Häfen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	—	28	
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	153	—	197	
3	Bier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	567	—	—	567	
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	605	4 797	—	5 402	
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 808	17	—	1 825	
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	18	
7 a	Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Chemikalien und Drogen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 636	3 016	—	11 652	
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	—	—	67	
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	770	—	—	770	
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67 371	848	2 855	71 074	
10 f	Andero künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—	—	500	
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 159	—	—	2 159	
11 b	Luppen von Schweißeisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	1449	—	—	—	—	—	—	15 015	7 473	16 827	40 764	
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	256	—	334	590	
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	296	5	—	301	
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	554	21	—	575	
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	1	—	183	
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	—	—	43	
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	218	117	691	1 026	
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 314	1 434	129	11 877	
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 092 917	550	580 139	2 673 606	
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel	—	—	—	588	—	—	—	—	—	—	—	33	107	1 080	1 808	
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 167	5 451	—	7 618	
21 c	Farberden, Graphit.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83	417	—	500	
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	5	78	185	
22 a	Blei-, Kobalt-, Nickelerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 604	—	—	2 604	
22 a ₁	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	—	—	32	
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 438	5	—	12 443	
22 c	Manganerze, Braunstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 427	646	—	10 073	
22 d	Schwefelkies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	188 776	20 566	10 583	219 925	
22 e	Andero Erze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 661	1 438	—	19 099	
22 f	Schlacken zur Verhüttung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88	58	101	247	
23	Farbhölz., Farbholzauszüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	—	—	182	
24	Fische und Schalthiere	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	8 257	1 074	3 119	12 451	
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 081	224	—	3 305	
26	Fleisch u. Speck, auch kons.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 402	25	963	3 390	
27	Garne und Twiste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	213	1	—	214	
28 a	Weizen und Spelz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	913 441	868	—	914 309	
28 b	Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96 595	—	—	96 595	
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 798	—	—	28 798	
28 d	Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114 381	101	933	115 415	
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 548	90	47	3 685	
28 f	Mais (Kukuruz)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	287 673	1 640	—	289 313	
28 g	Malz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 467	—	—	4 467	
28 h	Lein- und Ölsamen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83 119	11 156	951	95 226	
28 i	Andero Sämereien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 488	231	—	1 719	
29	Glas und Glaswaren	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1 516	26	13	1 559	
30	Häute, Felle, Leder, Pelz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 947	727	—	3 674	
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 b	Grubenholz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 d ₁	Bau- und Nutzholz unbearb., oder in Querricht. bearb. | weich in Längs- gesägt, | hart gespalten usw. | weich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 709	233	—	3 942	
31 d ₂		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 027	3	—	2 030
31 e ₁		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 501	57	—	1 558
31 e ₂		—	—	—	—	739	—	—	—	—	—	—	—	10 192	1 009	250	12 190
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107	40	147	
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	181	—	—	—	—	—	—	5	11	—	197	
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	231	—	—	—	—	—	—	3 307	926	115	4 579	
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	493	195	—	688	
33	Hopfen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	227	3	—	230	
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 452	6 478	—	11 930	
36	Kalk, gebrannter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	69	—	74	
zu übertragen		1	—	—	588	2604	1	—	—	—	—	—	4 014 806	72 379	619 248	4 709 627	

Häfen		Abfuhr in Tonnen in den überseeischen Häfen (Rhein-See-Verkehr)									Gesamt- Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin (Spalte 19 u. 29)	Nummer	
Belgische Häfen	Zusammen (Spalte 17 u. 18)	Deutsche Häfen							Eng- lische Häfen	Russische und andere Häfen			Zusammen (Spalte 26-28)
		Bremen	Hamburg	Stettin	Danzig	Königs- berg	Andere deutsche Häfen	Zusammen (Spalte 20-25)					
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
5	33	—	—	—	—	—	—	—	16	—	16	49	1
435	632	—	—	—	—	—	—	—	18	—	18	650	2
—	567	—	—	—	—	—	—	—	217	—	217	784	3
1 254	6 656	—	—	—	—	—	—	—	124	—	124	6 780	4
976	2 801	—	12	—	—	—	—	12	—	—	12	2 813	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 a
—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	6 b
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 b
5 610	17 262	—	—	—	—	—	—	—	252	—	252	17 514	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	10 a
5 067	5 067	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 067	10 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 c
—	770	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	770	10 d
5 936	77 010	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77 010	10 e
1 467	1 967	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 967	10 f
2 666	4 825	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 825	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 b
14 304	55 068	—	—	—	—	—	—	—	180	—	180	55 248	11 c
2 421	3 011	—	—	—	—	—	—	—	21	—	21	3 032	12 a
—	301	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	301	12 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
915	1 490	—	—	—	—	—	—	—	47	—	47	1 537	16
—	183	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	17
12	55	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	57	18
250	1 276	—	—	—	—	—	—	—	28	—	28	1 304	19 a
311	12 188	—	—	—	—	—	—	—	187	—	187	12 375	19 b
96 139	2 769 745	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2 769 746	20
—	1 808	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1 810	21 a
872	8 490	—	—	—	—	—	—	—	148	—	148	8 638	21 b
2	502	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	502	21 c
—	185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	21 d
3 254	5 858	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 858	22 a
—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	22 a
5 864	18 307	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 307	22 b
67 456	77 529	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77 529	22 c
63 284	283 209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	283 209	22 d
1 123	20 222	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 222	22 e
28 128	28 375	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 375	22 f
—	182	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	23
41	12 492	—	—	—	—	—	—	—	67	—	67	12 492	24
993	4 298	—	—	—	—	—	—	—	194	—	194	4 365	25
1 738	5 120	—	—	—	—	—	—	—	45	—	45	5 322	26
—	214	—	—	—	—	—	—	—	12	—	12	259	27
252 508	1 166 819	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 166 829	28 a
—	96 595	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96 595	28 b
55 387	84 185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84 185	28 c
32 660	148 075	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	148 075	28 d
2 695	6 380	—	—	—	—	—	—	—	15	—	15	6 395	28 e
46 718	336 031	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	336 031	28 f
765	5 232	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 232	28 g
107 065	202 291	—	10	—	—	—	—	10	—	—	10	202 301	28 h
—	1 719	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1 720	28 i
14	1 573	—	—	—	—	1	—	1	31	—	32	1 605	29
514	4 188	—	5	—	—	—	—	5	545	—	550	4 738	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 c
—	3 942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 942	31 d
303	2 333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 333	31 d
1 560	3 118	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	3 119	31 e
3 346	15 536	—	1	—	—	1	—	2	—	—	2	15 538	31 e
—	147	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147	31 f
—	197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	197	31 g
965	5 544	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	5 545	31 h
222	910	—	—	—	—	170	—	170	—	—	170	1 080	32
—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	33
401	631	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	634	34
793	12 723	—	28	—	—	—	—	28	494	—	522	13 245	35
707	781	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	781	36
817 146	5 526 773	—	57	—	—	172	—	229	2652	—	2881	5 529 654	

		Abfuhr in Tonnen in den niederländischen und belgischen															
Nummer	Güterverzeichnis	Niederländische Häfen												Rotterdam	Amsterdam	Andere niederländische Häfen	Zusammen (Spalte 8-16)
		Nijmegen	Tiel	Zalt- Bommel	Gorin- chem	Dord- recht	Arn- heim	Wage- ningen	Wijk by Duurstede	Culem- borg	Vianen	Vrees- wijk	14				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
	Übertrag	1	—	—	588	2604	1	—	—	—	—	—	4 014 806	72 379	619 248	4 709 627	
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	394	394	
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	818	12	—	830	
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	8	—	113	
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	180	—	229	
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 044	719	—	4 763	
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62	—	—	62	
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	570	—	100	670	
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 561	277	50	4 888	
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	1 910	914	58	2 888	
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154	—	154	
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59	2	250	311	
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	152	—	—	152	
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79 464	16 617	33 001	129 082	
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	265	150	426	
45	Papier und Pappe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	290	91	—	381	
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112 323	2 863	4 771	119 957	
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	518	2	—	520	
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 613	437	—	3 050	
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210	—	100	310	
50	Rübensirup, Melasse	382	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	919	36	—	1 337	
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	—	—	—	103	—	—	—	—	—	—	47	—	—	150	
52 b	Bitter- und Glaubersalz . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
54	Schwefelsäure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	204	—	—	204	
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 144	1 552	—	7 696	
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 813	2 483	3 271	9 567	
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
59 b	Pflastersteine aller Art . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	683	683	
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 260	1 060	—	2 320	
60 a	Steinkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	281 862	—	1 000	282 862	
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 361	—	—	6 361	
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 556	—	—	5 556	
61	Tabak, roh, Tabakrippen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 110	2 571	—	4 691	
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10 485	3 207	—	13 692	
63	Tonw., Porzellan, Steingut .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	—	—	114	
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
65	Wein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 805	4 529	—	6 338	
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 111	47	—	1 158	
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	3	—	67	
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	268	1 035	—	1 303	
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 199	7 752	—	10 951	
69	Stückgüter (Sammelgüter) .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121	20	—	142	
70 a	Umschließungen, gebraucht	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 443	435	2	2 881	
70 b	Farben	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	261	25	—	288	
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	867	36	—	905	
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20	
70 e	Sonstige Güter	4	—	—	—	20	5	—	—	—	—	—	19 048	12 885	1 517	33 479	
	Summe der Güter-Abfuhr	393	—	—	588	2727	26	—	—	—	—	—	4 570 629	132 616	664 595	5 371 574	
	Darunter Floßverkehr:																
	Harte Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Harte Schnitware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Harte Brennholzscheite . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Stämme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Schnitware	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Weiche Brennholzscheite . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe des Floßholzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Vieh (Stückzahl):																
72	Pferde, Esel, Maultiere . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
73	Rindvieh (auch Kälber) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
75	Schweine (auch Ferkel) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	

IV^c.

Übersicht

der

Durchfuhr in Schiffen und Flößen nach dem Rhein hin von den Nebenflüssen

und zwar von

dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim),
dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim),
der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls), dem
Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort) und dem Spoy-Kanal
(Durchgangsstelle zu Keeken)

im Jahr 1921.

Der Verkehr von dem Spoy-Kanal nach dem Rhein hin wird seit 1912 nicht mehr angeschrieben.

Nummer	Güterverzeichnis	Durchfuhr in Tonnen nach dem Rhein hin							Gesamt- Durchfuhr nach dem Rhein hin
		Ill-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Rhein-Herne- Kanal	
		Schleuse 88 bei Straßburg	Mannheim	Franken- thal	Schleuse zu Kostheim	Schleuse zu Nieder- lahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg- Ruhrort		Durch- gangsstelle zu Keeken
1	Abfälle von Horn, Häuten.	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Baumwolle, rohe, u. Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bier	—	—	—	10	—	—	—	10
4	Blei in Blöcken, Bleiwaren.	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Borke, Lohe, Gerbstoffe. .	—	—	—	17	—	—	—	17
6 a	Braunkohlen, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—
6 b	Braunkohlenbriketts	—	—	—	—	—	—	—	—
7 a	Zement	—	—	—	18 096	—	—	—	18 096
7 b	Steine, Platten von Zement	—	—	—	800	—	—	—	800
8	Chemikalien und Drogen . .	—	—	—	5 929	—	—	—	5 929
9	Dach-, Stein- u. Teerpappe	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a	Tierischer Dünger	—	—	—	—	—	—	—	—
10 b	Thomasmehl.	—	—	—	—	—	—	—	—
10 c	Chilesalpeter.	—	—	—	—	—	—	—	—
10 d	Kalisalze zum Düngen	—	—	—	—	—	—	—	—
10 e	Phosphorsaurer Kalk	—	—	—	—	—	465	—	465
10 f	Andere künstl. Düngemittel	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a	Roheisen aller Art	—	—	—	—	—	—	—	—
11 b	Luppen von Schweißeisen . .	—	—	—	—	—	—	—	—
11 c	Eisen- und Stahlbruch	—	—	—	—	—	—	—	—
12 a	Eisen und Stahl in Stäben.	—	—	—	—	—	—	—	—
12 b	Platten u. Bleche aus Eisen	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	—	—	4 900	—	4 900
15	Eiserne Achsen u. Bandagen	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen, Maschinen-Teile	—	—	—	801	—	—	—	801
17	Eiserne Röhren u. Säulen.	—	—	—	1 449	—	—	—	1 449
18	Eisen- und Stahldraht.	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a	Eisen- und Stahlwaren	—	—	—	40	—	—	—	40
19 b	Unedle Met., Waren daraus	—	—	—	16	—	—	—	16
20	Eisenerz, auß. Schwefelkies	—	—	—	8 736	—	—	—	8 736
21 a	Erde, Kies, Sand, Mergel . .	—	—	—	6 633	—	—	—	6 633
21 b	Ton, Lehm usw.	—	—	—	1 937	—	—	—	1 937
21 c	Farberden, Graphit.	1471	—	—	—	—	—	—	1 471
21 d	Sonstige Erden, Traß	—	—	—	440	—	—	—	440
22 a ₁	Blei-, Kobalt-, Nickelerze . .	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a ₂	Zinkerze	—	—	—	—	—	—	—	—
22 b	Kupfererze, Kupferstein	—	—	—	190	—	—	—	190
22 c	Manganerze, Braunstein. . . .	—	—	—	—	—	296 017	—	296 017
22 d	Schwefelkies	—	—	—	56 489	—	—	—	56 489
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	—	—	—	100	—	—	—	100
28 b	Roggen	—	—	—	180	—	—	—	180
28 c	Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—
28 d	Gerste	—	—	—	148	—	73 987	—	74 135
28 e	Hirse, Buchw., Hülsenfrüch.	—	—	—	—	—	—	—	—
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 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
31 a	Hölzerne Eisenbahnschwell.	—	—	—	1 307	—	—	—	1 307
31 b	Grubenholz	—	544	—	10 384	—	—	—	10 928
31 c	Rundholz zu Zellstoff	—	—	—	3 168	—	—	—	3 168
31 d ₁	Bau- und Nutzholz (unbearb., oder in|hart	—	—	—	739e	—	—	—	739e
31 d ₂	Querricht. bearb. |weich	—	—	—	162 303	—	—	—	162 303
31 e ₁	in Längs. gesägt, |hart	—	—	—	182	—	12 304	—	12 486
31 e ₂	gespalten usw. |weich	—	—	—	18 488	—	—	—	18 488
31 f	Korb- und Floßweiden	—	—	—	—	—	—	—	—
31 g	Brennholz, Reisig, Späne	—	—	—	—	—	—	—	—
31 h	Edelhölzer, roh od. bearb.	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	—	—	—	669	—	—	—	669
33	Hopfen	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Jute	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kaffee, Kakao, Tee	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Kalk, gebrannter.	—	—	—	405	—	—	—	405
	zu übertragen	1471	544	—	299 650e	—	465	387 208	689 344e

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 Nieder-lahnstein	Fähre bei Güls	Schleppamt Duisburg-Ruhrort		Durch-gangsstelle zu Keeken
	Übertrag	1 471	544	—	299 656 _z	—	465	387 208		689 344 _z
37	Kartoffeln	—	—	—	—	—	—	—		—
38	Knochen	—	—	—	—	—	—	—		—
39	Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—		—
40	Lumpen	—	—	—	—	—	—	—		—
41 a	Weizenmehl	—	—	—	—	—	—	—		—
41 b	Roggenmehl	—	—	—	—	—	—	—		—
41 c	Kleie	—	—	—	—	—	—	—		—
41 d	Andere Müllereierzeugnisse	—	—	—	—	—	—	—		—
42 a	Obst und Beeren	—	—	—	—	—	—	—		—
42 b	Weintrauben	—	—	—	—	—	—	—		—
42 c	Küchengewächse, Gemüse .	—	—	—	—	—	—	—		—
42 d	Pflanzen	—	—	—	—	—	—	—		—
43	Öle, Fette, Tran und Talg .	—	—	—	—	—	—	—		—
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl .	—	—	—	—	—	—	—		—
45	Papier und Pappe	—	—	—	636	—	—	—		636
46 a	Erdöl u. andere Mineralöle	—	—	—	—	—	—	45 759		45 759
46 b	Steinkohlenteeröle, Naphtal.	—	—	—	—	—	—	—		—
47	Reis, Reismehl, Reiskleie .	—	—	—	—	—	—	—		—
48	Röhren von Ton u. Zement	—	—	—	—	—	—	—		—
49	Rüben, Futter-, Zuckerrüb.	—	—	—	80	—	—	—		80
50	Rübensirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	—		—
51	Salpetersäure, Salzsäure . .	—	—	—	—	—	—	—		—
52 a	Salz (Koch-, Speise-, Viehs.)	—	725	—	—	—	—	35 294		36 019
52 b	Bitter- und Glaubersalz . . .	—	—	—	—	—	—	—		—
53	Schiefer u. Schieferwaren .	—	—	—	—	—	—	—		—
54	Schwefelsäure	—	—	—	571	—	—	—		571
55	Soda aller Art	—	—	—	—	—	—	—		—
56	Weingeist, Branntw., Essig .	—	—	—	—	—	—	—		—
57	Stärke, Traubenzucker . . .	—	—	—	—	—	—	—		—
58	Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet	—	—	—	1 165	—	—	—		1 165
59 a	Gebrannte Steine u. Ziegel . .	—	—	—	31	—	—	—		31
59 b	Pflastersteine aller Art . . .	—	—	—	2 609	—	—	—		2 609
59 c	Bau-, Bruch- u. Werksteine	10 765	1385	—	19 030	6142 _z	—	—		37 322 _z
60 a	Steinkohlen	—	—	—	—	—	—	—		—
60 b	Steinkohlenbriketts	—	—	—	4 371	—	—	4 240 026		4 244 397
60 c	Steinkohlenkoks	—	—	—	—	—	—	—		—
61	Tabak, roh, Tabakrippen . . .	—	—	—	—	—	—	—		—
62	Teer, Pech, Harz	—	—	—	—	—	—	—		—
63	Tonw., Porzellan, Steingut . .	—	—	—	—	—	—	—		—
64 a	Torf, Torfstreu, Torfkohlen .	—	—	—	20	—	—	—		20
64 b	Holzkohlen	—	—	—	—	—	—	—		—
65	Wein	—	—	—	91	—	150	—		241
66	Wolle	—	—	—	—	—	—	—		—
67	Zink, Zinkbrocken	—	—	—	120	—	—	—		120
68 a	Zucker, roh	—	—	—	—	—	—	102 837		102 837
68 b	Verbrauchszucker	—	—	—	—	—	—	—		—
69	Stückgüter (Sammelgüter) . .	—	—	—	4 305	—	—	53 013		57 318
70 a	Umschließungen, gebraucht .	—	—	—	26	—	—	—		26
70 b	Farben	—	—	—	1 024	—	—	—		1 024
70 c	Gehobelte Hölzer, Holz- waren, Möbel	—	—	—	12	—	—	—		12
70 d	Heu und Stroh	—	—	—	—	—	—	—		—
70 e	Sonstige Güter	—	—	—	683	—	220	—		903
	Summe d. Güter-Durchfuhr	12 236	2654	—	334 430_z	6142_z	835	4 864 137		5 220 435
	Darunter Floßverkehr:									
	Harte Stämme	—	—	—	739 _z	—	—	—		739 _z
	Harte Schnittware	—	—	—	—	—	—	—		—
	Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—		—
	Weiche Stämme	—	—	—	157 269	—	—	—		157 269
	Weiche Schnittware	—	—	—	—	—	—	—		—
	Weiche Brennholzscheite	—	—	—	—	—	—	—		—
	Summe des Floßholzes	—	—	—	158 008_z	—	—	—		158 008
	Vieh (Stückzahl):									
72	Pferde, Esel, Maultiere	—	—	—	—	—	—	—		—
73	Rindvieh (auch Kälber)	—	—	—	—	—	—	—		—
74	Schafe (auch Lämmer)	—	—	—	—	—	—	—		—
75	Schweine (auch Ferkel)	—	—	—	—	—	—	—		—
76	Geflügel u. sonstiges Vieh . . .	—	—	—	—	—	—	—		—

Va.

Übersicht

der

Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1921 in den französischen und deutschen Rheinhäfen

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Beuel, 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

angekommen sind.

¹⁾ Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

In den nebenbezeichneten Häfen sind 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	13	—	13	3	2	5
Davon unbeladen	1	—	1	—	1	1
Tragfähigkeit in Tonnen	9 946	—	9 946	2 405	1 396	3 801
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	1 211	—	1 211	27	110	137
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	443	—	443	122	114	236
Davon unbeladen	29	—	29	35	104	139
Tragfähigkeit in Tonnen	533 984	—	533 984	128 940	77 296	206 236
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	269 519	—	269 519	47 959	1 420	49 379
III. Gesamtzahl d. angekomm. Schiffe						
	456	—	456	125	116	241
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	270 730	—	270 730	47 986	1 530	49 516
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	35	18	53
Bayerische	—	—	—	8	3	11
Hessische	—	—	—	4	1	5
Preußische	—	—	—	49	17	66
Württembergische	—	—	—	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	114	—	114	—	—	—
Deutsche im ganzen	248	—	248	96	39	135
Niederländische	77	—	77	16	8	24
Belgische	17	—	17	1	—	1
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	12	69	81
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						
	—	—	—	—	—	—

Lauterburg			Karlsruhe			Speyer			Mannheim		
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
									Rhein	Rhein und Neckar	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	22	4	26	1	—	1	517	4	521
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	16 692	3 186	19 878	20	—	20	303 918	3 044	306 962
—	—	—	1 696	—	1 696	2	—	2	46 720	111	46 831
78	8	86	407	104	511	125	498	623	7 078	282	7 360
16	8	24	122	22	144	12	—	12	45	16	61
110 789	8594	119 383	463 570	38 480	502 050	13 525	42 820	56 345	8 017 790	97 754	8 115 544
45 717	—	45 717	212 086	9 544	221 630	9 341	40 859	50 200	4 268 793	36 198	4 304 991
78	8	86	429	108	537	126	498	624	7 595	286	7 881
45 717	—	45 717	213 782	9 544	223 326	9 343	40 859	50 202	4 315 513	36 309	4 351 822
—	—	—	134	18	152	2	6	8	1 364	131	1 495
—	—	—	29	78	107	112	492	604	387	24	411
—	—	—	20	1	21	8	—	8	326	98	424
—	—	—	194	2	196	2	—	2	4 065	16	4 081
—	—	—	2	—	2	—	—	—	36	7	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	7	76	379	99	478	124	498	622	6 178	276	6 454
4	1	5	50	6	56	2	—	2	1 299	4	1 303
—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	2	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	3	3	—	—	—	57	4	61
									Rhein zu Berg	Neckar zu Tal	zusammen
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	83	83
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	19 532	19 532
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	19 532	19 532
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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	477	15	492	48	58	106
Davon unbeladen	16	—	16	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	275 510	11 372	286 882	24 370	29 776	54 146
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	15 242	20	15 262	769	259	1 028
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	3 323	379	3 702	458	289	747
Davon unbeladen	357	11	368	3	274	277
Tragfähigkeit in Tonnen	3 686 052	62 665	3 748 717	464 670	108 350	573 020
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	1 611 094	37 556	1 648 650	212 258	1 632	213 890
III. Gesamtzahl d. angekomm. Schiffe	3 800	394	4 194	506	347	853
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen	1 626 336	37 576	1 663 912	213 027	1 891	214 918
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	793	71	864	100	67	167
Bayerische	417	286	703	30	146	176
Hessische	154	10	164	34	37	71
Preussische	1 665	5	1 670	246	39	285
Württembergische	24	3	27	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	3 053	375	3 428	410	289	699
Niederländische	594	15	609	85	46	131
Belgische	54	1	55	10	11	21
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	99	3	102	1	1	2
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	—	—	—	—	—	—

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	139	92	231	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:									
Im ganzen	64	77	141	—	—	—	24	4	28
Davon unbeladen	3	52	55	—	—	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	45 400	58 500	103 900	—	—	—	17 740	3 320	21 060
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	1 430	316	1 746	—	—	—	1 675	—	1 675
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):									
Im ganzen	71	84	155	3	19	22	13	12	25
Davon unbeladen	—	10	10	—	—	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	39 617	23 763	63 380	768	4262	5030	12 680	12 680	25 360
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	22 941	11 485	34 426	528	3282	3810	1 582	5 240	6 822
III. Gesamtzahl d. angekomm. Schiffe	274	253	527	3	19	22	37	16	53
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen	24 371	11 801	36 172	528	3282	3810	3 257	5 240	8 497
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:									
Badische	18	14	32	2	—	2	4	1	5
Bayerische	—	2	2	—	—	—	5	—	5
Hessische	2	69	71	—	19	19	—	—	—
Preußische	114	42	156	1	—	1	4	3	7
Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	134	127	261	3	19	22	13	4	17
Niederländische	140	126	266	—	—	—	24	11	35
Belgische	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Britische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Flöße.									
Anzahl	—	—	—	59	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz {									
Stämme	—	—	—	—	113	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {									
Stämme	—	—	—	—	29 960	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	—	—	—	30 073	—	—	—	—
Angekommene 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
—	—	—	138	103	241	243	204	447	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
212	224	436	5	26	31	110	171	281	3	—	3
—	—	—	—	2	2	—	1	1	3	—	3
117 612	126 354	243 966	3 427	16 411	19 838	83 653	130 331	213 984	2 350	—	2 350
4 800	303	5 103	367	152	519	3 061	1 527	4 588	—	—	—
227	101	328	284	318	602	234	126	360	78	298	376
3	89	92	138	9	147	—	12	12	71	13	84
146 453	64 650	211 103	274 583	88 544	363 127	174 513	33 682	208 195	54 384	252 504	306 888
75 511	1 148	76 659	59 649	78 424	138 073	108 424	14 557	122 981	3 032	141 356	144 388
439	325	764	427	447	874	587	501	1 088	81	298	379
80 311	1 451	81 762	60 016	78 576	138 592	111 485	16 084	127 569	3 032	141 356	144 388
57	38	95	25	5	30	34	51	85	—	—	—
16	10	26	17	—	17	9	—	9	—	—	—
54	18	72	10	1	11	4	—	4	—	—	—
137	86	223	226	381	607	228	230	458	—	—	—
1	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
265	152	417	279	387	666	276	281	557	46	295	341
170	168	338	146	60	206	294	217	511	33	2	35
3	4	7	—	—	—	15	3	18	2	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2	—	2	2	—	2	—	1	1
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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	—	—	—	291	594	885
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	—	—	—	532	267	799
Davon unbeladen	—	—	—	20	3	23
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	395 228	192 786	588 014
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	—	—	—	51 102	14 454	65 556
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	111	2 514	2 625	1 601	358	1 959
Davon unbeladen	102	2 511	2 613	115	83	198
Tragfähigkeit in Tonnen	93 190	2 696 700	2 789 890	1 115 257	193 535	1 308 792
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	4 494	882	5 376	616 480	45 058	661 538
III. Gesamtzahl d. angekomm. Schiffe	111	2 514	2 625	2 424	1 219	3 643
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen	4 494	882	5 376	667 582	59 512	727 094
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	210	125	335
Bayerische	—	—	—	17	24	41
Hessische	—	—	—	3	8	11
Preußische	—	—	—	1 284	740	2 024
Württembergische	—	—	—	—	1	1
Sonst. deutsche Bundesstaaten Reichsdeutsche	—	—	—	56	1	57
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	102	2 441	2 543	1 570	899	2 469
Niederländische	9	68	77	761	295	1 056
Belgische	—	—	—	78	19	97
Britische	—	—	—	1	—	1
Andere	—	5	5	14	6	20
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	27	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz	{	Stämme	—	—	—	—
		Schnittware	—	—	—	—
		Scheite	—	—	—	—
weiches Holz	{	Stämme	—	—	—	11 208
		Schnittware	—	—	—	—
		Scheite	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen						
				11 208		
Angewandene beigeladene 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	160	169	329	7	28	35
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	405	345	750	108	110	218
Davon unbeladen	—	—	—	5	22	27
Tragfähigkeit in Tonnen	304 669	250 813	555 482	76 088	75 218	151 306
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	26 852	5 774	32 626	6 614	897	7 511
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	696	218	914	546	121	667
Davon unbeladen	33	20	53	8	24	32
Tragfähigkeit in Tonnen	466 275	151 005	617 280	407 548	74 667	482 215
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	258 732	31 771	290 503	230 741	31 970	262 711
III. Gesamtzahl d. angekomm. Schiffe						
	1 261	732	1 993	661	259	920
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen						
	285 584	37 545	323 129	237 355	32 867	270 222
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	100	124	224	—	—	—
Bayerische	10	19	29	—	—	—
Hessische	6	5	11	—	—	—
Preußische	529	247	776	—	—	—
Württembergische	—	—	—	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten	9	—	9	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	654	395	1 049	342	199	541
Niederländische	545	305	850	271	52	323
Belgische	59	32	91	48	8	56
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	3	—	3	—	—	—
Flöße.						
Anzahl	55			29		
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz	Stämme		376			
	Schnittware		—			
	Scheite		—			
weiches Holz	Stämme		20 865		7730	
	Schnittware		37		—	
	Scheite		—		—	
Zusammen an Floßbestand in Tonnen						
			21 278		7730	
Angekommene beladene Güter in Tonnen						
			—		—	

Verdingen			Rheinhausen			Duisburg			
zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen	Rhein		Vom Rhein- Herne-Kanal	zusammen
						zu Berg	zu Tal		
87	148	235	—	—	—	26	125	—	151
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
105	58	163	58	—	58	327	387	9	723
9	45	54	54	—	54	171	271	1	443
73 198	38 266	111 464	28 743	—	28 743	250 317	283 296	4 190	537 803
4 643	584	5 227	2 241	—	2 241	7 182	4 333	1 738	13 253
285	18	303	1 146	142	1 288	7 779	9 889	1 127	18 795
11	4	15	264	—	264	5 092	7 649	326	13 067
193 065	10 547	203 612	1 133 901	148 587	1 282 488	6 744 584	9 407 425	752 370	16 904 379
106 608	2 744	109 352	591 730	101 194	692 924	1 842 037	534 006	358 658	2 234 701
477	224	701	1 204	142	1 346	8 132	10 401	1 136	19 669
111 251	3 328	114 579	593 971	101 194	695 165	1 349 219	538 339	360 396	2 247 954
31	15	46	—	—	—	272	713	74	1 059
13	3	16	—	—	—	166	395	15	576
1	1	2	—	—	—	50	208	8	266
167	68	235	—	—	—	1 303	6 705	947	8 955
—	—	—	—	—	—	2	7	—	9
12	2	14	—	—	—	8	24	35	67
—	—	—	—	—	—	18	8	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
224	89	313	465	134	599	1 819	8 060	1 079	10 958
207	134	341	711	8	719	4 997	1 869	34	6 900
40	1	41	19	—	19	1 121	245	9	1 375
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	—	6	9	—	9	195	227	14	436
9	—	—	—	—	—	81	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	598	—	—	—	—	—	32 757	—	—
—	—	—	—	—	—	—	86	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	598	—	—	—	—	—	32 843	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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	—	—	—	—	1	1
Davon unbeladen	—	—	—	—	1	1
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	—	785	785
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	—	—	—	—	—	—
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	191	747	938	1 524	824	2 348
Davon unbeladen	133	723	856	9	642	651
Tragfähigkeit in Tonnen	181 598	685 925	867 523	1 721 569	827 906	2 549 475
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft angekommene Güter in Tonnen	16 035	9 012	25 047	1 103 737	77 721	1 181 458
III. Gesamtzahl d. angekomm. Schiffe	191	747	938	1 524	825	2 349
IV. Gesamtgewicht d. angekommenen Güter in Tonnen	16 035	9 012	25 047	1 103 737	77 721	1 181 458
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	—	—	—
Bayerische	—	—	—	—	—	—
Hessische	—	—	—	—	—	—
Preußische	—	—	—	—	—	—
Württembergische	—	—	—	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	69	696	765	312	390	702
Niederländische	122	47	169	1 087	409	1 496
Belgische	—	4	4	98	25	123
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	27	1	28
Flöße.						
Anzahl	—	—	—	2	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:						
hartes Holz {						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	—	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
weiches Holz {						
Stämme	—	—	—	—	—	—
Schnittware	—	—	—	—	280	—
Scheite	—	—	—	—	—	—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen	—	—	—	—	280	—
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
—	—	—	86	68	154	—	—	—	74	129	203
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	10 ¹⁾	10	9	—	9	—	—	—	46	74	120
—	3	3	—	—	—	—	—	—	5	1	6
—	6 923	6 923	6 095	—	6 095	—	—	—	38 545	52 453	90 998
—	—	—	175	117	292	—	—	—	865	787	1 652
643	1 139	1 782	31	67	98	3	217	220	489	620	1 109
272	874	1 146	5	56	61	—	—	—	27	30	57
665 053	882 740	1 547 793	32 640	87 248	119 888	1 279	200 209	201 488	215 000	248 965	463 965
363 780	116 285	480 065	13 142	9 878	23 020	1 147	135 277	136 424	133 439	166 454	299 893
643	1 149	1 792	126	135	261	3	217	220	609	823	1 432
363 780	116 285	480 065	13 317	9 995	23 312	1 147	135 277	136 424	134 304	167 241	301 545
—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	12	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	344	647	991
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
311	909	1 220	29	66	95	—	193	193	357	663	1 020
293	207	500	93	69	162	1	16	17	233	157	390
24	23	47	4	—	4	2	—	2	17	3	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	10	25	—	—	—	—	8	8	2	—	2
7	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2071	—	—	—	—	—	—	—	—	11 136	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2071	—	—	—	—	—	—	—	—	11 136	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Nichts ausgeladen.

V^b.

Übersicht

der

**Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1921, von
dem Rhein her kommend,**

nach

dem Ill-Rhein-Kanal (Schleuse 88 bei Straßburg), dem Neckar (Mannheim),
dem Frankenthaler Kanal (Frankenthal), dem Main (Schleuse zu Kostheim),
der Lahn (Schleuse zu Niederlahnstein), der Mosel (Fähre bei Güls), dem
Rhein-Herne-Kanal (Schleppamt Duisburg-Ruhrort) und dem Spoy-Kanal
(Durchgangsstelle zu Keeken)

durchgegangen sind.

Nach Nebenflüssen gehend, sind Schiffe und Flöße von dem Rhein her durchgegangen bei	III-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Rhein-Herne- Kanal	Spoyn-Kanal	
	Schleuse 54 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	—	—	—	62	—	—	—	12	
Davon unbeladen	—	—	—	2	—	—	—	—	
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	30 586	—	—	—	3 100	
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen									
	—	—	—	12 767	—	—	—	1 330	
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):									
Im ganzen	402	11	5	2 669	82	6	9 732	41	
Davon unbeladen	71	—	—	95	75	6	8 983	—	
Tragfähigkeit in Tonnen	20 416	2700	590	1 901 539	76 161	1604	—	14 115	
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen									
	6 041	961	472	1 116 892	9 859	—	369 914	6 888	
III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe									
	402	11	5	2 731	82	6	9 732	53	
IV. Gesamtgewicht der durchgegan- enen Güter in Tonnen									
	6 041	961	472	1 129 659	9 859	—	369 914	8 218	
Flöße.									
Anzahl	—	—	—	—	—	—	—	8	
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz	—	—	—	—	—	—	—	—	
									Stämme
									Schnittware
weiches Holz	—	—	—	—	—	—	—	3 228	
									Stämme
									Schnittware
Zusammen an Floßbestand in Tonnen									
	—	—	—	—	—	—	—	3 228	
Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen									
	—	—	—	—	—	—	—	—	

VI^a.

Übersicht

der

Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1921 in den französischen und deutschen Rheinhäfen

Straßburg, Kehl, Lauterburg, Karlsruhe, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Coblenz, Beuel, 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

abgegangen sind.

¹⁾ Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. wurde mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt.

In den nebenbezeichneten Häfen sind abgegangen:	Straßburg			Kehl		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
Schiffe.						
I. Schiffe mit eig. Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe):						
Personenschiffe	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	1	12	13	—	4	4
Davon unbeladen	—	—	—	—	1	1
Tragfähigkeit in Tonnen	345	9 601	9 946	—	5 296	5 296
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	96	1 197.	1 293.	—	45	45
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	2	441	443	68	169	237
Davon unbeladen	—	329	329	11	77	88
Tragfähigkeit in Tonnen	2 106	532 794	534 900	16 405	191 664	208 069
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	71 974	71 974	5 671	68 526	74 197
III. Gesamtzahl der abgegang. Schiffe						
	3	453	456	68	173	241
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen						
	96	73 171.	73 267.	5 671	68 571	74 242
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	1	54	55
Bayerische	—	—	—	—	8	8
Hessische	—	—	—	—	4	4
Preußische	—	—	—	—	69	69
Württembergische	—	—	—	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	114	114	—	—	—
Deutsche im ganzen	1	247	248	1	135	136
Niederländische	2	74	76	—	24	24
Belgische	—	18	18	—	1	1
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	67	13	80
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						
	—	—	—	—	—	—

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	5	487	492	48	55	103
Davon unbeladen	2	17	19	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	3 930	282 952	286 882	24 110	28 427	52 537
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	16 162	16 162	387	1 305	1 692
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	394	3 304	3 698	278	472	750
Davon unbeladen	310	2 696	3 006	51	394	445
Tragfähigkeit in Tonnen	153 405	3 586 596	3 740 001	86 802	498 412	585 214
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	7 685	290 060	297 745	36 268	55 629	91 897
III. Gesamtzahl der abgegang. Schiffe	399	3 791	4 190	326	527	853
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen	7 685	306 222	313 907	36 655	56 934	93 589
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	74	791	865	83	83	166
Bayerische	229	474	703	144	33	177
Hessische	13	150	163	36	34	70
Preußische	48	1 619	1 667	23	263	286
Württembergische	4	23	27	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	1	1	2
Deutsche im ganzen	368	3 057	3 425	286	413	699
Niederländische	11	597	608	34	97	131
Belgische	—	55	55	5	16	21
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	20	82	102	—	—	—
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						

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	55	159	214	—	—	—	—	—	—
Schlepper	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:									
Im ganzen	63	77	140	—	—	—	21	26	47
Davon unbeladen	61	25	86	—	—	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	44 650	58 500	103 150	—	—	—	15 790	10 820	26 610
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	56	1 286	1 342	—	—	—	216	339	555
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):									
Im ganzen	78	76	154	19	3	22	13	299	312
Davon unbeladen	78	66	144	19	3	22	—	12	12
Tragfähigkeit in Tonnen	21 575	41 835	63 410	4262	768	5030	12 680	362 680	375 360
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	1 819	1 819	—	—	—	—	135 070	135 070
III. Gesamtzahl der abgegang. Schiffe									
	196	312	508	19	3	22	34	325	359
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen									
	56	3 105	3 161	—	—	—	216	135 410	135 626
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:									
Badische	18	12	30	—	2	2	4	1	5
Bayerische	—	2	2	—	—	—	5	22	27
Hessische	56	4	60	19	—	19	—	—	—
Preußische	38	120	158	—	1	1	4	267	271
Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Deutsche im ganzen	112	138	250	19	3	22	13	291	304
Niederländische	84	174	258	—	—	—	21	32	53
Belgische	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Britische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Flöße.									
Anzahl	—	—	—	44	—	—	—	—	—
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz	Stämme			726			—		
	Schnittware			—			—		
	Scheite			—			—		
weiches Holz	Stämme			31 610			—		
	Schnittware			—			—		
	Scheite			—			—		
Zusammen an Floßbestand in Tonnen									
	—			32 336			—		
Abgegangene beigeladene Güter in Tonnen									
	—			—			—		

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	—	—	—	614	283	897
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	—	—	—	281	494	775
Davon unbeladen	—	—	—	3	20	23
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	202 809	370 323	573 132
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	11 390	37 863	49 253
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	2 548	70	2 618	416	1 445	1 861
Davon unbeladen	7	29	36	211	1 045	1 256
Tragfähigkeit in Tonnen	2 743 672	53 137	2 796 809	271 377	985 018	1 256 395
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	1 517 374	19 563	1 536 937	56 081	110 490	166 571
III. Gesamtzahl der abgegang. Schiffe	2 548	70	2 618	1 311	2 222	3 533
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen	1 517 374	19 563	1 536 937	67 471	148 353	215 824
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	139	184	323
Bayerische	—	—	—	13	26	39
Hessische	—	—	—	7	6	13
Preußische	—	—	—	768	1 205	1 973
Württembergische	—	—	—	—	1	1
Sonst. deutsche Bundesstaaten Reichsdeutsche	—	—	—	—	48	48
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	2 477	56	2 533	927	1 470	2 397
Niederländische	66	14	80	361	666	1 027
Belgische	—	—	—	17	71	88
Britische	—	—	—	—	1	1
Andere	5	—	5	6	14	20
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	—	—	—	—	—	—

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	161	171	332	10	—	10
Schlepper	—	—	—	—	—	—
Tau-(Ketten-)Schiffe	—	—	—	—	—	—
Güterschiffe:						
Im ganzen	370	380	750	93	130	223
Davon unbeladen	—	—	—	81	98	179
Tragfähigkeit in Tonnen	275 040	272 847	547 887	66 550	89 623	156 173
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	3 552	21 361	24 913	175	668	843
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	252	631	883	10	673	683
Davon unbeladen	137	423	560	3	643	646
Tragfähigkeit in Tonnen	103 643	450 800	554 443	6 708	483 644	490 352
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	1 878	30 914	32 792	2 132	5 115	7 247
III. Gesamtzahl der abgegang. Schiffe	783	1 182	1 965	113	803	916
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen	5 430	52 275	57 705	2 307	5 783	8 090
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	70	151	221	—	—	—
Bayerische	3	24	27	—	—	—
Hessische	2	8	10	—	—	—
Preußische	296	462	758	—	—	—
Württembergische	—	—	—	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten Reichsdeutsche	6	—	6	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	377	645	1 022	43	492	535
Niederländische	369	480	849	57	268	325
Belgische	35	56	91	13	43	56
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	2	1	3	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—

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	—	—	—	—	1	1
Davon unbeladen	—	—	—	—	—	—
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	—	785	785
Auf Schiffen mit eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	—	63	63
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):						
Im ganzen	751	187	938	1 642	673	2 315
Davon unbeladen	24	54	78	1 171	197	1 368
Tragfähigkeit in Tonnen	690 481	176 942	867 423	1 935 235	578 742	2 513 977
Auf Schiffen ohne eig. Triebkraft abgegangene Güter in Tonnen	401 401	110 720	512 121	358 034	221 307	579 341
III. Gesamtzahl der abgegang. Schiffe	751	187	938	1 642	674	2 316
IV. Gesamtgewicht der abgegangenen Güter in Tonnen	401 401	110 720	512 121	358 034	221 370	579 404
V. Unter der Gesamtzahl der Schiffe waren:						
Badische	—	—	—	—	—	—
Bayerische	—	—	—	—	—	—
Hessische	—	—	—	—	—	—
Preußische	—	—	—	—	—	—
Württembergische	—	—	—	—	—	—
Sonst. deutsche Bundesstaaten	—	—	—	—	—	—
Reichsdeutsche	—	—	—	—	—	—
Französische	—	—	—	—	—	—
Deutsche im ganzen	700	65	765	510	172	682
Niederländische	47	122	169	1 010	476	1 486
Belgische	4	—	4	97	26	123
Britische	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	25	—	25
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	—	—	—	—	—	—

VI^b.

Übersicht

der

Schiffe und Flöße, welche im Jahr 1921, 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	Ill-Rhein- Kanal	Neckar	Franken- thaler Kanal	Main	Lahn	Mosel	Rhein-Herne- Kanal	Spoy-Kanal	
	Schleuse 54 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	—	—	—	83	—	—	—	—	
Davon unbeladen	—	—	—	5	—	—	—	—	
Tragfähigkeit in Tonnen	—	—	—	39 632	—	—	—	—	
Auf Schiffen mit eigener Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	—	—	—	19 229	—	—	—	—	
II. Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne):									
Im ganzen	402	22	5	2 642	83	9	9 766	—	
Davon unbeladen	331	—	5	2 146	11	4	288	—	
Tragfähigkeit in Tonnen	20 416	5053	590	1 872 789	76 906	3545	—	—	
Auf Schiffen ohne eigene Trieb- kraft durchgegangene Güter in Tonnen	12 236	2654	—	157 193	61 426	835	4 864 137	—	
III. Gesamtzahl der durchgegangenen Schiffe									
	402	22	5	2 725	83	9	9 766	—	
IV. Gesamtgewicht der durchgegan- enen Güter in Tonnen									
	12 236	2654	—	176 422	61 426	835	4 864 137	—	
Flöße.									
Anzahl	—	—	—	945	—	—	—	—	
Bestand der Flöße in Tonnen:									
hartes Holz	Stämme	—	—	739 $\frac{1}{2}$	—	—	—	—	
				Schnittware					—
				Scheite					—
weiches Holz	Stämme	—	—	157 269	—	—	—	—	
				Schnittware					—
				Scheite					—
Zusammen an Floßbestand in Tonnen									
	—	—	—	158 008 $\frac{1}{2}$	—	—	—	—	
Durchgegangene beigeladene Güter in Tonnen									
	—	—	—	—	—	—	—	—	

VII.

Nachweisung

1. der Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe) und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne), des Gewichts ihrer Ladungen sowie ihrer Heimatsstaaten (Flaggen);
 2. der Flöße,
- welche im Jahr 1921

bei Emmerich beziehungsweise Lobith auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze gegangen sind.

1. Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)

A. Nach den Aufzeichnungen der
Verkehr mit niederländischen,

Monat	Schiffe mit eigener Triebkraft (Dampfschiffe und andere Motorschiffe)						Schiffe ohne eigene (Segelschiffe, Schlepp-			
	Per- sonen- schiffe	Schlep- per	Tau- (Ketten- Schiffe	Güterschiffe		Auf Schiffen mit eigener Triebkraft durch- gegangene Güter t	Anzahl		Zusammen Trag- fähigkeit t	
				Anzahl			im ganzen	davon unbeladen		
				im ganzen	davon unbeladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	5	6	7	8	9	10	11	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
a) Zu										
Januar	4	—	—	67	2	45 657	24 410	1 113	395	924 693
Februar	9	—	—	51	5	37 303	17 289	1 294	702	977 086
März	14	—	—	50	1	38 643	14 056	1 509	816	1 111 370
April	13	—	—	40	3	40 775	11 294	1 758	796	1 350 769
Mai	14	—	—	28	4	25 546	7 756	1 832	1 125	1 288 018
Juni	11	—	—	35	6	29 924	13 445	1 553	971	1 059 435
Juli	16	—	—	51	5	40 789	20 269	1 615	963	1 258 481
August	21	—	—	55	7	42 222	19 831	1 925	1 045	1 462 381
September . . .	14	—	—	53	4	40 047	18 969	1 371	400	1 143 573
Oktober	18	—	—	59	2	46 610	19 094	1 420	239	1 273 479
November	11	—	—	54	3	42 139	21 678	1 205	338	1 070 792
Dezember	6	—	—	51	4	37 204	12 682	831	87	842 073
Zusammen a	151	—	—	594	46	466 859	200 773	17 426	7877	13 762 140
b) Zu										
Januar	4	—	—	60	7	38 105	15 448	1 140	166	964 192
Februar	8	—	—	47	—	33 517	10 675	1 256	66	973 457
März	17	—	—	73	9	47 976	15 717	1 487	46	1 070 940
April	14	—	—	48	3	35 266	11 333	1 756	80	1 229 960
Mai	11	—	—	29	2	20 526	7 467	1 708	48	1 170 907
Juni	11	—	—	45	3	29 703	12 578	1 812	69	1 289 483
Juli	13	—	—	46	2	30 608	15 521	1 620	42	1 219 667
August	19	—	—	66	6	42 766	17 716	1 738	63	1 292 917
September . . .	19	—	—	66	4	42 162	17 856	1 791	191	1 373 755
Oktober	17	—	—	63	4	40 284	15 698	1 452	84	1 277 077
November	9	—	—	57	6	32 600	12 684	998	109	833 105
Dezember	8	—	—	58	—	33 552	11 602	1 178	218	1 121 549
Zusammen b	150	—	—	658	46	427 065	164 295	17 936	1 182	13 817 009
Hierzu a	151	—	—	594	46	466 859	200 773	17 426	7877	13 762 140
Gesamtzahl A	301	—	—	1252	92	893 924	365 068	35 362	9059	27 579 149

und Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppkähne).

Grenzdurchgangsstelle in Emmerich.

belgischen und überseeischen Häfen.

Triebkraft kähne)	Gesamt- zahl der durch- gegangenen 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 *)		
t	t	t	15	16	17	18	19	20	21

Berg.

556 623	1 184	581 033	300	802	80	—	2	Januar
476 688	1 354	493 977	266	981	106	—	1	Februar
429 516	1 573	443 572	211	1 203	153	—	6	März
520 342	1 811	531 636	260	1 369	178	—	4	April
407 461	1 874	415 217	278	1 400	194	—	2	Mai
478 122	1 599	491 567	263	1 130	195	—	11	Juni
482 919	1 682	503 188	337	1 103	204	—	38	Juli
568 136	2 001	587 967	326	1 352	254	—	69	August
624 174	1 438	643 143	311	988	90	—	49	September
643 112	1 497	662 206	361	918	134	—	84	Oktober
528 908	1 270	550 586	354	739	108	—	69	November
409 740	888	422 422	317	471	60	—	40	Dezember
6 125 741	18 171	6 326 514	3584	12 456	1756	—	375	Zusammen a

Tal.

674 135	1 204	689 583	320	742	139	—	3	Januar
814 983	1 311	825 658	213	928	167	—	3	Februar
778 555	1 577	794 272	212	1 189	169	—	7	März
774 910	1 818	786 243	349	1 282	185	—	2	April
869 097	1 748	876 564	303	1 215	225	1	4	Mai
1 083 910	1 868	1 096 488	349	1 251	227	—	41	Juni
986 207	1 679	1 001 728	256	1 129	238	—	56	Juli
968 206	1 823	985 922	347	1 145	253	—	78	August
910 686	1 876	928 542	399	1 191	203	—	83	September
730 563	1 532	746 261	438	882	133	—	79	Oktober
501 202	1 064	513 886	305	614	101	—	44	November
488 370	1 244	499 972	371	679	107	—	87	Dezember
9 580 824	18 744	9 745 119	3862	12 247	2147	1	487	Zusammen b
6 125 741	18 171	6 326 514	3584	12 456	1756	—	375	Hierzu a
15 706 565	36 915	16 071 633	7446	24 703	3903	1	862	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 unladen		
				im ganzen	davon unladen					
Anzahl	Anzahl	Anzahl	im ganzen	davon unladen	Zusammen Trag- fähigkeit	im ganzen	davon unladen	Zusammen Trag- fähigkeit		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
a) Zu										
Januar	5	—	—	79	6	56 108	15 752	1 119	407	912 583
Februar	9	—	—	58	1	46 901	17 587	1 299	702	972 620
März	15	—	—	49	3	33 764	11 033	1 493	807	1 106 604
April	12	—	—	38	1	31 265	4 723	1 769	772	1 376 909
Mai	14	—	—	27	3	20 245	7 632	1 812	1120	1 263 561
Juni	13	—	—	48	2	36 875	21 512	1 552	950	1 079 417
Juli	16	—	—	56	1	45 114	18 743	1 619	952	1 277 507
August	19	—	—	51	5	33 314	19 515	1 926	1020	1 447 300
September	17	—	—	52	3	34 885	11 744	1 385	398	1 138 866
Oktober	17	—	—	53	3	33 805	18 567	1 512	241	1 346 274
November	10	—	—	53	5	32 916	10 916	1 175	306	1 084 565
Dezember	9	—	—	46	2	29 515	9 697	903	90	898 536
Zusammen a	156	—	—	610	35	434 707	167 421	17 564	7765	13 904 742
b) Zu										
Januar	4	—	—	61	4	41 335	13 953	1 177	176	977 959
Februar	10	—	—	78	6	61 476	14 838	1 259	62	985 819
März	15	—	—	62	3	45 775	14 727	1 464	36	1 110 204
April	11	—	—	41	1	29 658	8 465	1 740	87	1 327 557
Mai	12	—	—	28	—	22 714	6 948	1 706	38	1 228 035
Juni	11	—	—	47	4	34 871	9 317	1 821	72	1 283 775
Juli	15	—	—	51	3	38 511	13 687	1 659	51	1 239 716
August	20	—	—	58	5	39 557	15 134	1 747	61	1 346 357
September	21	—	—	53	2	34 603	13 965	1 756	186	1 383 497
Oktober	16	—	—	55	6	34 000	11 111	1 444	107	1 288 436
November	9	—	—	58	2	35 638	12 076	1 296	129	1 117 920
Dezember	10	—	—	38	—	24 627	7 768	1 052	198	1 047 253
Zusammen b	154	—	—	630	36	442 765	141 989	18 121	1203	14 336 528
Hierzu a	156	—	—	610	35	434 707	167 421	17 564	7765	13 904 742
Gesamtzahl B	310	—	—	1240	71	877 472	309 410	35 685	8968	28 241 270

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		
Anf Schiffen ohne eigene Triebkraft durch- gegangene Güter t	t	t	15	16	17	18	19	20	21
Berg.									
549 314	1 203	565 066	335	766	101	1	—	Januar	
476 334	1 366	493 921	289	945	132	—	—	Februar	
433 390	1 557	444 423	222	1 151	179	1	4	März	
294 042	1 819	298 765	293	1 305	219	—	2	April	
372 629	1 853	380 261	290	1 343	215	—	5	Mai	
754 902	1 613	776 414	339	1 069	203	—	2	Juni	
638 234	1 691	656 977	373	1 079	220	1	18	Juli	
497 630	1 996	517 145	378	1 312	273	—	33	August	
642 692	1 454	654 436	343	968	112	1	30	September	
513 273	1 582	531 840	408	956	145	—	73	Oktober	
510 747	1 238	521 663	411	657	126	—	44	November	
455 728	958	465 425	350	520	58	2	28	Dezember	
6 138 915	18 330	6 306 336	4031	12 071	1983	6	239	Zusammen a	
Tal.									
688 999	1 242	702 952	347	736	154	2	3	Januar	
829 756	1 347	844 594	240	960	145	—	2	Februar	
774 497	1 541	789 224	217	1 158	164	—	2	März	
763 901	1 792	772 366	356	1 258	178	—	—	April	
881 254	1 746	888 202	307	1 217	216	—	6	Mai	
1 116 294	1 879	1 125 611	383	1 261	220	—	15	Juni	
947 607	1 725	961 294	313	1 154	244	—	14	Juli	
964 052	1 825	979 186	414	1 147	233	—	31	August	
901 959	1 830	915 924	423	1 166	192	—	49	September	
713 990	1 515	725 101	451	888	125	—	51	Oktober	
649 180	1 363	661 256	426	771	125	—	41	November	
423 499	1 100	431 267	358	619	78	—	45	Dezember	
9 654 988	18 905	9 796 977	4235	12 335	2074	2	259	Zusammen b	
6 138 915	18 330	6 306 336	4031	12 071	1983	6	239	Hierzu a	
15 793 903	37 235	16 103 313	8266	24 406	4057	8	498	Gesamtzahl B	

2. Flöße.

A. Nach den Aufzeichnungen der Grenzdurchgangsstelle in Emmerich.

Monat	Anzahl der durchgegangenen Flöße	Bestand der Flöße						Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes	Durchgegangene bei- geladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnitt- ware	Scheite	Stämme	Schnitt- ware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t			
a) Zu Berg.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Zu Tal.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	8	157	—	—	8 244	885	—	9 286	—	
April	14	405	—	—	21 932	14	—	22 351	—	
Mai	10	362	—	—	14 827	653	—	15 842	—	
Juni	14	150	—	—	17 720	132	—	18 002	—	
Juli	4	—	—	—	5 898	—	—	5 898	—	
August	1	—	—	—	393	—	—	393	—	
September	8	144	—	—	10 416	6	—	10 566	—	
Oktober	8	26	—	—	14 542	22	—	14 590	—	
November	13	3246	—	—	15 705	43	—	18 994	—	
Dezember	2	194	—	—	707	594	—	1 495	—	
Zusammen b	82	4684	—	—	110 384	2349	—	117 417	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	82	4684	—	—	110 384	2349	—	117 417	—	

B. Nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith.

Monat	Anzahl der durchgegangenen Flöße	Bestand der Flöße						Gesamtgewicht des in Flößen durchgegangenen Holzes	Durchgegangene bei geladene Güter	Bemerkungen
		hartes Holz			weiches Holz					
		Stämme	Schnittware	Scheite	Stämme	Schnittware	Scheite			
t	t	t	t	t	t	t	t	t		
a) Zu Berg.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oktober	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Zu Tal.										
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	1	—	—	—	824	2	—	826	—	
März	8	523	—	—	9 521	35	—	10 079	—	
April	13	412	—	—	20 050	55	—	20 517	—	
Mai	11	809	—	—	17 376	38	—	18 223	—	
Juni	14	246	—	—	17 697	138	—	18 081	—	
Juli	6	337	—	—	8 594	21	—	8 952	—	
August	1	—	—	—	394	—	—	394	—	
September	9	144	—	—	11 938	29	—	12 111	—	
Oktober	9	25	—	—	16 364	44	—	16 433	—	
November	13	606	—	—	20 738	37	—	21 381	—	
Dezember	1	194	—	—	1 293	15	—	1 502	—	
Zusammen b	86	3296	—	—	124 789	414	—	128 499	—	
Hierzu a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gesamter Floßverkehr	86	3296	—	—	124 789	414	—	128 499	—	

VIII.

Güterverzeichnis.

(Nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 28. Januar 1915.)

1. Abfälle von Horn, von Klauen und folgende Abfälle von Häuten: Falzspäne, Schlichtspäne, Stollmehl. Abfälle von Rohstoffen der Papierherstellung, folgende: Hadernstaub, Papierschlamm, Papierfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste.
2. Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten.
3. Bier.
4. Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleizink, metallische Bleiabfälle, alte Bleikugeln, Bleiröhren, Bleischrot, Bleiwaren.
5. Borke (Gerbrinden), roh, auch gemahlen, Loh (Gerberlohe), Gerbhölzer, Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge (Gerbstoffextrakte).
- 6a. Braunkohlen, rohe.
- 6b. Braunkohlenbriketts, auch Naßpreßsteine und Braunkohlenkoks.
- 7a. Zement.
- 7b. Steine, Platten und Fliesen von Zement.
8. Chemikalien und Drogen (mit Ausnahme von Phosphorsäure, Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure und der Farben).
9. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe und Dachfilz (Asphaltfilz).
- 10a. Tierischer Dünger.
- 10b. Thomasmehl (gemahlene Thomasschlacken).
- 10c. Chilesalpeter.
- 10d. Kalisalze zum Düngen.
- 10e. Phosphorsaurer Kalk, natürlicher, auch aufgeschlossen (Superphosphat).
- 10f. Andere künstliche Düngemittel.
- 11a. Roheisen aller Art.
- 11b. Luppen von Schweißeisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billette).
- 11c. Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und alter Stahl, alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radteile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weißblechabfälle).
- 12a. Eisen und Stahl in Stäben (gewalzt, geschmiedet oder gezogen), auch geformt (fassoniert) — ausgenommen Draht und die nachstehend besonders genannten Walzwerkserzeugnisse in Stabform (z. B. Eisenbahnschienen) —, ferner Bandeisen, z. B. Achs-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-, Winkel-, Zaineisen oder -stahl; Hufstäbe. Brücken- und andere Bauteile (Konstruktionsteile) aus gewalzten Platten und Stäben; Form-(Fasson-)Stücke, grobe, Roststäbe.
- 12b. Platten und Bleche aus Eisen oder Eisenlegierungen, geschmiedet oder gewalzt, roh oder weiter bearbeitet, auch verzinkt (Weißblech).
13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haken, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen und Weichenteile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungstücke.
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 (Armatür) versehen, Hähne, Ventile, Schieber und ähnliche Ausrüstungs-(Armatür-)Stücke für Dampfkessel, Dampffässer und Behälter (Reservoirs) sowie für

- Rohrleitungen, alle diese aus Eisen allein oder in Verbindung mit anderen unedlen Metallen; 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, Alaunerde, Talkerde, Walkerde.
 - 22a₁. Bleierze (Bleiglanz usw.), Kobalterze, Nickelerze.
 - 22a₂. Zinkerze (Blende, Galmei).
 - 22b. Kupfererze, Kupferstein, auch Abbrände von Kupfererzen.
 - 22c. Manganerze, Braunstein.
 - 22d. Schwefelkies.
 - 22e. Andere Erze.
 - 22f. Zur Verhüttung bestimmte Schlacken.
 23. Farbhölzer in Blöcken und Stücken, auch Farbholtzsaugzüge (Farbholtzextrakte) und Quercitron.
 24. Fische und Schalthiere.
 25. Flachs, Hanf, Hede, Werg und andere pflanzliche Spinnstoffe (mit Ausnahme von Baumwolle und Jute).
 26. Fleisch einschließlich Speck, auch konserviert.
 27. Garne und Twiste.
 - 28a. Weizen und Spelz.
 - 28b. Roggen.
 - 28c. Hafer.
 - 28d. Gerste.
 - 28e. Anderes Getreide, als: Hirse, Buchweizen, auch Hülsenfrüchte.
 - 28f. Mais (Kukuruz).
 - 28g. Malz.
 - 28h. Lein- und Ölsamen.
 - 28i. Andere Sämereien aller Art.
 29. Glas und Glaswaren.
 30. Häute, Felle, Leder, Pelzwaren.
 - 31a. Hölzerne Eisenbahnschwellen.
 - 31b. Grubenholz.
 - 31c. Holz (Rundholz, ungespalten) zur Herstellung von mechanisch vorbereitetem Holzstoff (Holzmasse, Holzschliff) oder von chemisch vorbereitetem Holzstoff (Zellstoff, Zellulose).
 - 31d₁. Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt (außer Farb- und Gerbhölzern), unbearbeitet (einschließlich des nur in der Quer- richtung mit der Axt oder Säge bearbeiteten) oder roh beschlagen, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt: hart.
 - 31d₂. —: weich.
 - 31e₁. Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt (außer Farb- und Gerbhölzern), in der Längsrichtung gesägt, gespalten oder in anderer Weise vorgerichtet (auch gezapft, geschlitzt, gefalzt, gebohrt, genutet), nicht gehobelt, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt; Bretter, Bohlen, Borde, Holzpflasterklötze; Faßholz (Faßdauben und Faßbodenteile), auch hierfür erkennbar vorgearbeitetes Holz; Naben, Felgen, Speichen, Späne aller Art außer Brennspänen: hart.
 - 31e₂. —: weich.
 - 31f. Korb- und Floßweiden, ungeschält oder geschält, auch gefärbt usw., Reisestäbe, 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 Eriks, Kokus-, Zedern-, Buchsbaum-, Ebenholz, Mahagoni-, Polisanter-, Tiek- und Pockholz, roh oder bearbeitet.
 32. Holzzeugmasse, Holzmehl, auch Sägemehl und Sägespäne (wenn nicht zu Brennwecken bestimmt), Strohmasse, Strohteigmasse, feuchte.
 33. Hopfen.
 34. Jute.
 35. Kaffee, Kaffee-Ersatzstoffe, Kakao, Tee.
 36. Kalk, gebrannter.
 37. Kartoffeln.
 38. Knochen, auch gereinigt und zerkleinert.
 39. Knochenkohle, Beinschwarz.
 40. Lumpen.
 - 41a. Weizenmehl.
 - 41b. Roggenmehl.
 - 41c. Kleie.
 - 41d. Andere Müllereierzeugnisse.
 - 42a. Obst, frisches und getrocknetes, Beeren.
 - 42b. Weintrauben.
 - 42c. Küchengewächse (Gemüse, Zwiebeln usw.).
 - 42d. Pflanzen.

43. Öle (mit Ausnahme der Mineralöle), Fette, Tran und Talg.
44. Ölkuchen, Ölkuchenschrot und Ölkuchenmehl aller Art, entölte Samen.
45. Papier und Pappe, Papierspäne, Strohnappe.
- 46 a. Erdöl (Petroleum) und andere Mineralöle sowie Mineralölrückstände, Braunkohlenteeröl.
- 46 b. Steinkohlenteeröle, Naphthalin.
47. Reis, Reismehl und Reiskleie.
48. Röhren von Ton und Zement, auch Dränröhren.
49. Rüben, Zuckerrüben sowie Schnitzel, gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Futterrüben, Zichorienwurzeln, frische und gedörrte.
50. Rübensirup, gereinigt und ungereinigt, Melasse.
51. Salpetersäure, Salzsäure.
- 52 a. Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz).
- 52 b. Bitter- und Glaubersalz.
53. Schiefer aller Art und Schieferwaren.
54. Schwefelsäure.
55. Soda aller Art.
56. Weingeist (Spiritus), Branntwein, Essig.
57. Stärke sowie Stärkesirup, Stärkezucker, Traubenzucker (Glykose), Traubenzuckersirup, Kartoffelmehl.
58. Alabaster, Marmor, 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, Hat- chetin), auch Asphaltsteine, Asphaltsand, Asphalt- erde, rohe, Asphalt, komprimierter, Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastix, Asphaltzement, Harz.
63. Tonwaren aller Art, Porzellan, Steingut, Fayence, Kugeln aus ungebranntem Tone, Schmelztiegel aus Graphit und Ton.
- 64 a. Torf, Torfstreu, Torfkohlen (Torfkoks).
- 64 b. Holzkohlen, auch gepulvert, Holzkohlenbriketts.
65. Wein.
66. Wolle aller Art.
67. Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech), Zink- brocken.
- 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.

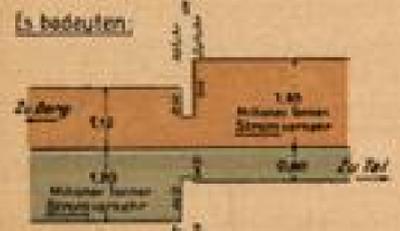
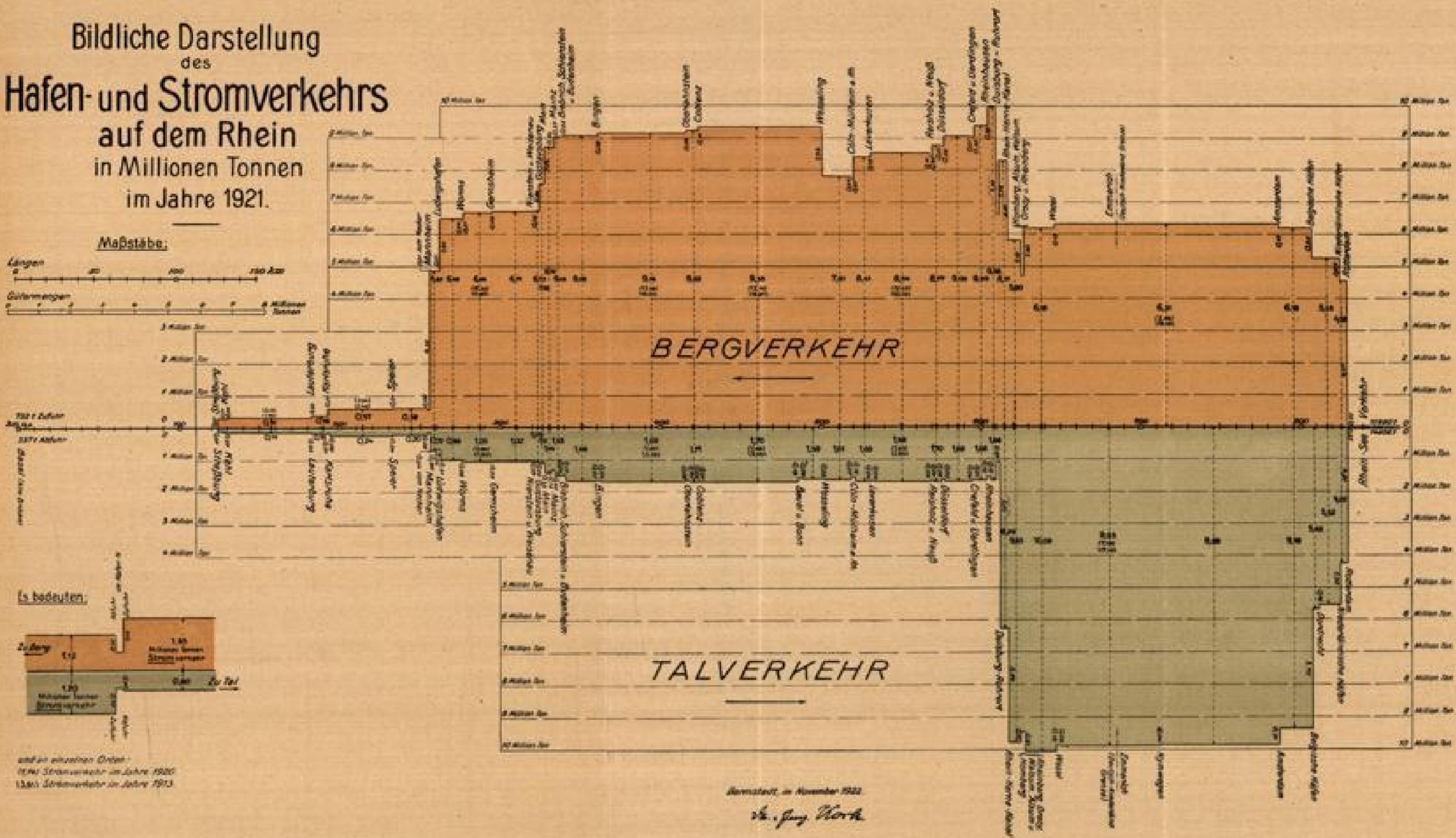
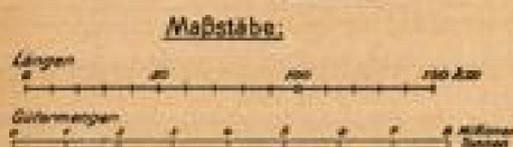
¹⁾ Als Stückgüter (Sammelgüter) sind nachzuweisen die in anschreibepflichtigen Fahrzeugen, das sind Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von 500 kg und mehr, enthaltenen Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnisses im Einzelgewichte von weniger als 250 kg (siehe § 6 vorletzter Absatz der Bestimmungen, betreffend die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnenwasserstraßen).

Nachträge und Berichtigungen zum Jahresbericht 1920.

Auf Seite 29, 3. Hafen zu Lauterburg muß es heißen: statt *M* „Fr.“.



Bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs auf dem Rhein in Millionen Tonnen im Jahre 1921.



sind in einzelnen Orten:
 1921 Stromverkehr im Jahre 1920
 1920 Stromverkehr im Jahre 1919

Bernstadt, im November 1922
 Dr. Ing. Nord