

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Erste Abtheilung

[urn:nbn:de:bsz:31-289118](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-289118)

Erste Abtheilung.

I.

Allgemeine Verhältnisse der Rheinschifffahrt.

Die in der Einleitung zum statistischen Bericht von 1867 über die allgemeinen Verhältnisse der Rheinschifffahrt ausgesprochenen Bemerkungen gelten auch für 1868. Die wirthschaftlichen Zustände dieses Jahres waren von denen des Vorjahres wenig abweichend. Die Vortheile, deren sich die Rheinschifffahrt in Folge gänzlicher Abgabefreiheit erfreut, dienten ihr in der Concurrenz mit den Eisenbahnen zu nicht geringer Erleichterung und trugen wesentlich dazu bei, den Wasserverkehr im grossen Ganzen wiederum bedeutender als in den vorhergehenden Jahren erscheinen zu lassen.

In der Theilung der Arbeit, welche sich seit den letzten Decennien zwischen der Flussschifffahrt des Rheins und den Schienenstrassen zu beiden Seiten dieses Wasserwegs vollzieht, ist ein gewisses Gleichgewicht eingetreten, von welchem angenommen werden darf, dass es von Dauer sein und sich nicht zum Nachtheil der Schifffahrt ändern werde. Die dafür sprechenden Gründe ergeben sich aus einer Vergleichung der Resultate beider Transportsysteme und aus der Thatsache, dass die Production und der Consum fast aller beweglichen Güter fortwährend so bedeutend zunehmen, dass weder die Wasserstrasse allein, noch die Eisenbahnen für sich im Stande sein würden, den an sie gestellten Ansprüchen zu genügen, dass vielmehr beide ihre wirthschaftliche Aufgabe nur in gegenseitiger Ergänzung vollständig erfüllen, die hohe Bedeutung des Rheinthals für den Weltverkehr aufrecht erhalten und erhöhen können.

Anders als zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse hat sich das Verhältniss zwischen den Schifffahrtsgesellschaften und den Einzelschiffern gestaltet. Die wohlorganisirten, mit bedeutenden Capitalien ausgerüsteten Gesellschaften haben den Wirkungskreis der Segelschiffer so sehr beschränkt, dass die Mehrzahl der Letzteren in den meisten Fällen einen ihren Leistungen entsprechenden Reingewinn schon lange nicht mehr erzielt. Nur diejenigen Schiffer, welche es verstehen und in der Lage sind, ihr Gewerbe in Verbindung mit dem Eigenhandel — in Holz, Getreide, Steinen, Erzen, Kohlen etc. — auszuüben, bilden eine Ausnahme von der Regel. Die Uebrigen befinden sich, den Schiffahrts-Gesellschaften gegenüber, in einer ähnlichen Lage, wie die Handwerker gegenüber der Fabrikindustrie, und haben angefangen, durch genossenschaftliche Einrichtungen, denen es bei verständiger Leitung an gutem Erfolg nicht fehlen wird, die Uebelstände zu mildern, mit welchen die Wohlthat der Erwerbsfreiheit und der Concurrenz für den Einzelnen so häufig verbunden ist.

Wie aus einer in der Beilage No. 4 zum gegenwärtigen Bericht angestellten Durchschnittsberechnung über die bergwärts auf dem Rhein stattfindenden Zufuhren einer Reihe der wichtigsten Handelsgüter hervorgeht, hat zwar die Einfuhr zu Berg bei Lobith den zehnjährigen durchschnittlichen Umfang der namhaft gemachten Artikel nur in Roheisen und Schwefel überstiegen, und ist in allen andern aufgeführten Gegenständen 1868 hinter diesem Durchschnittsverkehr zurückgeblieben. Dagegen übersteigt am Endpunkte der Bergfahrt, bei Mannheim, die Zufuhr den zehnjährigen Durchschnitt in Cafe, Reis, Roheisen, Farbholz, Häuten, Pech und Harz, Indigo und Terpentin und hält sich in den übrigen genannten Artikeln zum Theil nur wenig unter der Durchschnittssumme. Während der Wasserverkehr im Allgemeinen von Jahr zu Jahr an Umfang gewinnt, ist selbst in den Transporten der wichtigeren Handelsgüter zwischen den Endstationen der Wasserstrasse eine den Verfall der Schifffahrt andeutende Abnahme nicht nachweisbar, die Concurrenzfähigkeit derselben den Eisenbahnen gegenüber im Allgemeinen vielmehr unzweifelhaft.

Witterung und Wasserstand.

Der Wasserstand des Rheins war 1868 für die Fahrbarkeit desselben im Allgemeinen befriedigend. Am Cölner Pegel betrug derselbe 266 Tage hindurch 6' bis 12'. Während dieser Zeit konnten die Schiffe meist mit voller Ladung fahren. Starke, die Schifffahrt erschwerende Strö-

mungen bei Wasserständen über 12' C. P. fanden 48 Tage hindurch statt, darunter 15 Tage, an denen die Leinpfade grösstentheils überschwemmt waren. Wegen niedriger Wasserstände von 6' und darunter am Cölnher Pegel war die Ausübung der Schifffahrt im Rheingau und an einigen Stellen in den niederländischen Rheingewässern behindert. Wegen Eisgang blieb dieselbe auf dem Mittel- und Niederrhein 19 Tage lang eingestellt. Der höchste Wasserstand trat ein am 31. December und stieg auf 22' 8½" am Cölnher Pegel, der niedrigste Stand fand am 6. Januar statt und betrug 3' 8" C. P. Der mittlere Wasserstand des Jahres stellt sich auf 8' 11" C. P. und kam demnach 1868 dem normalen Mittelwasser, 9' C. P. ganz nahe.

Auf dem Oberrhein erreichte der Strom nach badischem Pegel, *) seinen höchsten niedrigsten

		Wasserstand.			
bei Basel	am 24. December	mit 10' 7"	am 13. und 14. Januar	mit 19' 6"	
" Breisach	" 6. Oct. u. 24. Dec.	" 8' 0"	" 13. Jan. u. 24.—27. Febr.	" 16' 8"	
" Kehl	" 25. Dec.	" 8' 4"	" 14. Jan.	" 17' 5"	
" Knielingen	" 26. Dec.	" 9' 4"	" 14. Jan.	" 20' 7"	
" Mannheim	" 27. Dec.	" 7' 6"	" 26. bis 27. Febr.	" 20' 1"	
nach französischem Pegel					
bei Hünningen		mit 3m. 30c.		mit 0m. 03c.	
" Neubreisach		" 2m. 97c.		" 0m. 21c.	
" Strassburg		" 2m. 58c.		" 0m. 09c.	
" Lauterburg		" 3m. 96c.		" 0m. 48c.	

Das Mittelwasser betrug nach dem Durchschnitt aus früheren Jahren:

bei Basel	15' 2"
" Breisach	12' 3"
" Kehl	10' 6"
" Knielingen	15' 5"
" Mannheim	15' 2"

und erreichte mithin im Jahre 1868 auch auf dem Oberrhein den normalen Stand.

In der folgenden Zusammenstellung sind, wie in früheren Jahren, die höchsten, niedrigsten und Mittelwasserstände bei Mannheim, Mainz und Cöln während der einzelnen Monate angegeben.

Monate:	Höchster						Niedrigster						Mittler					
	Mannheim		Mainz		Cöln		Mannheim		Mainz		Cöln		Mannheim		Mainz		Cöln	
	Fuss.	Zoll.	mters.	ctmtrs.	Fuss.	Zoll.	Fuss.	Zoll.	mters.	ctmtrs.	Fuss.	Zoll.	Fuss.	Zoll.	mters.	ctmtrs.	Fuss.	Zoll.
Januar	11	3	1	92	14	5	19	4	0	90	3	8	15	7	1	28	8	7
Februar	15	—	2	35	14	1½	20	1	1	02	7	3	18	3	1	45	9	10
März	12	3	2	97	18	4	19	7	1	12	7	11½	16	7	1	77	11	—
April	10	3	2	80	15	1	18	5	1	27	7	3½	15	5	1	82	9	8
Mai	9	6	2	82	14	—	11	1	2	30	10	5½	10	5	2	51	11	10
Juni	9	8	2	52	11	4	13	6	1	90	8	9	11	6	2	23	10	2
Juli	13	—	1	92	8	11½	15	4	1	52	7	3	14	6	1	69	8	—
August	14	7	1	65	7	9	17	—	1	32	6	6	15	9	1	44	7	—
September	17	2	1	25	6	6	20	—	0	70	4	2½	18	6	0	89	4	11
October	12	—	2	12	9	8	17	6	1	05	5	4	15	7	1	56	7	8
November	15	—	1	67	9	7½	19	2	0	97	5	11½	17	6	1	26	7	4
December	7	6	3	50	22	8½	19	9	0	82	5	5	15	3	1	85	11	3

Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers und der Stromufer.

Das Jahr 1868 war zur Ausführung von Felsensprengungen und Strombauwerken weit geeigneter, als das ausserordentlich wasserreiche vorhergehende Jahr. Von Mitte Juli bis Ende

*) An dem der Nullpunkt auf dem bekannten höchsten Wasser liegt und die Wasserstände von oben nach unten gelesen werden, statt von unten nach oben, wie bei allen übrigen Rheinpegeln.

September war der Wasserstand ununterbrochen so günstig, dass die erwähnten Arbeiten anhaltend fortgesetzt werden konnten. Mit wenig Ausnahmen konnte dies auch in den Monaten October, November und December geschehen.

Die Fortführung der Stromcorrection im Rheingau ist durch die Untersuchung der dagegen von Bewohnern desselben erhobenen Beschwerden aufgehalten worden.

Die Nothwendigkeit ihrer Durchführung zeigte sich besonders im Monate September 1868, in welchem bei kleinem Wasserstande manchfache Störungen der Schifffahrt stattfanden.

Nachdem nun die Untersuchung abgeschlossen ist, steht die Wiederaufnahme der Arbeiten in Aussicht.

Die stattgefundene Errichtung schwimmender Baaken zur Bezeichnung des Fahrwassers im Rheingau wird allgemein als höchst zweckmässig anerkannt.

Der Ausbau des linken Normalufers unterhalb des Friesenheimer Durchstichs vom Frankenthaler Canal abwärts bis zum sogenannten Hahnenriegel, wird zur Verbesserung des Fahrwassers auf jener Strecke schon seit lange, besonders aber seit Eröffnung der neuen Ausmündung des Neckars in den Friesenheimer Durchstich für dringend nothwendig erachtet.

Für Strombetteinigungen und Regulirungen des Rheinlaufs, für Verbesserung des Fahrwassers durch Vertiefungen, Aushebungen und Felsensprengungen, für Herstellung und Verstärkung von Uferbauten, für Ausführung von Durchstichen, für Unterhaltung und Verbesserung der Leinpfade wurden im Jahr 1868 verausgabt:

	Frcs.	Cts.
von Baden	1,109,075	40.
„ Bayern	220,976	60.
„ Frankreich	1,169,000	—.
„ Hessen	83,443	—.
„ Niederland	5,318,451	50.
„ Preussen	1,090,702	—.
Im Ganzen:	Fr. 8,991,648	50.

Benutzung der Sicherheits- und Winterhäfen.

Die durchgängig milde Witterung des Winters von 1868/69 gab den Schiffen wenig Veranlassung die Sicherheitshäfen aufzusuchen. Es benutzten dieselben:

	im Hafen von Mannheim:	105	Schiffe
	„ „ „ Ludwigshafen:	7	„
	„ „ „ Mainz:		„
40 grössere und 93 kleinere Fahrzeuge, 8 Dampfboote, ausserdem 6 Badeanstalten und zwei Rheinmühlen.		141	„
ausserdem 2549  Klft. Holz.	„ „ der Gustavsburg:	15	„
14 grössere und 6 kleinere Schiffe, ausserdem eine Anzahl von Flossen.	„ „ Schierstein:	20	„
kleiner Schiffe und einige Flosse.	„ „ Rudesheim:	18	„
7 Schiffe und 4 Nachen.	„ „ Coblenz:	11	„
54 Schiffe und 19 Nachen.	„ „ Cöln:	73	„
54 Schiffe und 27 Nachen.	„ „ Düsseldorf:	81	„
	„ „ Ruhrort:	253	„
	„ „ Homburg:	29	„
	„ „ Duisburg:	196	„
4 Schiffe und 82 kleine Fahrzeuge.	„ „ Wesel:	86	„
	zu übertragen	1035	„

	Uebertrag	1035	Schiffe
im Hafen von	Emmerich:	83	„
„	„	Arnheim:	65 „
„	„	Nymwegen:	126 „
„	„	Tiel:	40 „
„	„	Gorichem:	6 „
„	„	Dortrecht:	47 „
	Im Ganzen:	1402	Schiffe

gegen 1599 Fahrzeuge im Jahre 1867.

Untersuchung der Tauglichkeit der Schiffe.

Auf ihre Tauglichkeit zum Waarentransport wurden von den dazu ernannten Behörden untersucht:

in Worms	12	Schiffe
„ Mainz	89	„
„ Bingen	12	„
„ Coblenz	219	„
„ Cöln	114	„
„ Düsseldorf	67	„
„ Duisburg	304	„
„ Ruhrort	749	„
„ Wesel	18	„
„ Dortrecht	92	„
„ Rotterdam	128	„
„ Amsterdam	135	„

Im Ganzen 1939 Schiffe
gegen 1881 im Jahre 1867.

Schiffsaiche.

Von den Aichanstalten wurden 1868 geaicht:

in Mainz	15 Fahrzeuge mit einer Gesamtladungsfähigkeit von	44,956 Ctr.	15	Schiffe
„ Coblenz	„ „	32,545 „	10	„
„ Cöln	„ „	35,703 „	7	„
„ Ruhrort	„ „	419,002 „	146	„
„ Dortrecht			62	„
„ Rotterdam			27	„
„ Amsterdam			5	„

Im Ganzen 272 Schiffe

gegen 305 Fahrzeuge im Jahre 1867.

Schifferpatente.

Zum Betrieb der Schifffahrt, der Flösserei und des Lootsendienstes wurden 1868 mit Patenten versehen:

in Baden	6
„ Hessen	9
„ Preussen	73
„ Niederland	127

Im Ganzen 215 Personen.
gegen 217 im Jahre 1867.

Steuermanns- und Lootsendienst.

Das Bedürfniss stromkundige Steuerleute an Bord zu nehmen, hat sich durch die erfolgte Aufhebung des Steuermannszwangs nicht überall verringert. Während die Zahl der patentirten Steuerleute und der Candidaten für diesen Dienst in der Provinz Rheinhessen sich im Jahre 1867 um 11 vermindert hatte, ist sie im Jahre 1868 von 117 auf 120 gestiegen. Die Zahl der Steuerleute im ehemaligen Herzogthum Nassau belief sich 1868 wie im Vorjahr auf 72, gegen 69 im Jahre 1866.

Unglücksfälle auf dem Rheine.

Im ersten Aufsichtsbezirk verunglückten 15 mit Kies und Steinen beladene Fahrzeuge. Beim Begegnen mit einem zu Berg fahrenden Schlepper gerieth ein Holländer Floss auf eine Kiesbank und ward zerrissen.

Im zweiten Bezirk stiess ein Lichterfahrzeug mit einem zu Thal gehenden grösseren Segelschiff im Rheingau zusammen und sank. Vor Freienweinheim sank während des Orkans am 14. December ein Ruhrkohlschiff, das sammt der Ladung bald wieder flott gemacht werden konnte.

Die Unglücksfälle, welche im dritten Inspectionsdistrikt durch höhere Gewalt, Zusammenstoss und unvorsichtige Führung, unterhalb Bingen, bei Caub, Camp, Andernach, Bonn, Braubach, Linz, Ruhrort, Cöln etc. vorkamen, begegneten fast ausschliesslich mit Kohlen und andern Massenartikeln beladenen Schiffen. Erheblichen Schaden richteten besonders die Stürme im Monat December an.

Der in Folge einer Kesselexplosion im November 1866 bei Pfaffendorf versunkene Schlepper Mülheim No. V. wurde im September 1868, nachdem er beinahe zwei Jahre als Wrack im Rhein gelegen, wieder flott gemacht und versieht seinen Dienst auf's Neue.

Laut Bericht des Inspectors des vierten Bezirks kamen im Bereiche des letzteren Havariefälle von grösserer Bedeutung nicht vor, trotzdem dass im Jahre 1868, ausser hundert Flossen, 13,836 beladene Fahrzeuge und mindestens 8000 unbeladene Schiffe zu Berg und zu Thal, oder im Durchschnitt täglich 60 Schiffe über die deutsch-niederländische Gränze fuhren.

Bei einer Vergleichung der letzten Jahre mit früheren Zeiten ergibt sich ein umgekehrtes Verhältniss zwischen dem jährlich wachsenden Wasserverkehr und der Zahl der Unglücksfälle auf dem Rhein. Diese Erscheinung zeugt für die günstigen Folgen der mit bedeutenden Opfern herbeigeführten Verbesserung des Fahrwassers, für die Zweckmässigkeit der Schiffahrtspolizei- und Flossordnung, für die Tüchtigkeit des rheinischen Schifferstands und die Zweckmässigkeit der veränderten Bauart der Schiffe.

Schiffahrts-Abgaben.

Von den beiden Rheinzollerhebungsämtern des Oberrheins, welche aus dem im vorjährigen Bericht angegebenen Grunde noch fortbestanden, wurden erhoben:

bei Strassburg 1147 Fr. 44 Cts.

„ Altbreisach 565 „ 79 „

Zusammen 1713 Fr. 23 Cts.

Diese Abgaben waren 1868 um 31 Fr. 30 Cts. gegen das Vorjahr gestiegen. Bei Altbreisach fand eine Abnahme von 791 Fr. 5 Cts. statt, bei Strassburg dagegen eine Zunahme von 882 Fr. 35 Cts. Als Grund der letzteren wird von der französischen Behörde ein verhältnissmässig niedriger Wasserstand und die Versandung an der Ausmündung des Canals Mabile angegeben, welche 217 kleinere Fahrzeuge von 50 bis 599 Ctr. Ladungsfähigkeit nöthigte, die Schiffsbrücke, von welcher ab der Rheinzoll erhoben wird, zu passiren, statt in dem gedachten Canal einzufahren und dadurch von der Abgabe befreit zu bleiben.

Dem dritten Artikel der revidirten Rheinschiffahrts-Acte entsprechend, werden seit dem 1. Juli 1869 auch auf dem Oberrhein von der Schiffahrt und Flösserei keine Abgaben mehr erhoben. Die Wasserstrasse des Rheins von Basel bis in das Meer ist seitdem, bis auf die städtischen Hafengebühren, vollständig abgabenfrei.

Es wird nunmehr darauf ankommen, die Gebühren für die Benutzung der in den verschiedenen Häfen vorhandenen staatlichen und städtischen Hilfsanstalten, gemäss Artikel 27 Absatz 2 der revidirten Rhein-Schiffahrts-Acte, auf den Betrag der nothwendigen Untersuchungs- und Beaufsichtigungskosten herabzusetzen, was hie und da bereits geschehen ist.

Welchen Einfluss die Ermässigung beziehungsweise Aufhebung dieser Gebühren auf den Hafenverkehr ausübt, zeigt die Bewegung des Hafens von Cöln, die sich, nach Aufhebung der Werfgelder für alle abgehenden Güter, zu Anfang des Jahres 1868, um 361,532 Ctr. gehoben hat. Dagegen wird u. A. der Ausfall an Früchten im Mainzer Hafenverkehr dem Umstande beigemessen, dass der dortige Fruchtverkehr sich dem gegenüberliegenden Castel zuwendet, wo keine Werftgebühren erhoben werden.

Uebertretung der Rheinschiffahrts-Ordnung.

Bei den oberrheinischen Rheinzollgerichten kamen keine Klagen und Verurtheilungen in Rheinschiffahrts-Angelegenheiten vor. Bei den hessischen Rheinschiffahrts-Gerichten kamen zwei

Civilklagen zum Austrag. Strafsachen kamen keine vor. Von Urtheilen bei den preussischen Gerichten sind Mittheilungen nicht gemacht worden. Ein Lootse und ein Warschauer wurden wegen begangener Ordnungswidrigkeiten zu Geldstrafen verurtheilt. Die niederländischen Rheinzollgerichte zu Arnheim und Tiel hatten in zwei Prozessen wegen Schadenersatz zu entscheiden.

Rheinschiffahrts-Behörden.

Ausser zu ihrer gewöhnlichen Session im Monat August und September 1868 trat die Central-Commission am 17. April 1869 zusammen, um den Austausch der Allerhöchsten Bestätigungen der von der dazu besonders ernannten Commission unterm 17. October 1868 vereinbarten revidirten Rheinschiffahrts-Acte zu bewirken und in ausserordentlicher Session eine Reihe von inneren Angelegenheiten zu erledigen.

Mit Rücksicht auf die erfolgte Beseitigung der Stelle des Ober-Inspectors der Rheinschiffahrt und auf andere mit der neuen Schiffahrtsacte eintretende Aenderungen wurde der Canzleidienst der Central-Commission neu geregelt. Die Verwaltung des Dienstfonds übernahm vom 1. Juli 1869 an das grossherzoglich badische Hauptzoll-Amt Mannheim, die Auszahlung der Pensionen und Unterstützungen, vom gleichen Zeitpunkte an, die königlich preussische Regierungs-Haupt-Casse in Wiesbaden.

In ihrer ordentlichen Session von 1868 hatte die Central-Commission, als angerufene Appellinstanz in einem Falle Urtheil zu fällen.

Schiffahrts-Abgaben.

Von dem Reichs-Regierungsrath ist dem Oberbeirath des Rheinbeiraths folgende Beschlüsse im vorliegenden Sinne ausgesprochen worden:
 1. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 2. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 3. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.

Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 1. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 2. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 3. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 4. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 5. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 6. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 7. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 8. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 9. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.
 10. Die Abgaben für die Rheinschiffahrt sind im Allgemeinen zu belassen.

Überleitung der Rheinschiffahrts-Ordnung.

Die Überleitung der Rheinschiffahrts-Ordnung ist im Allgemeinen zu belassen.
 1. Die Überleitung der Rheinschiffahrts-Ordnung ist im Allgemeinen zu belassen.
 2. Die Überleitung der Rheinschiffahrts-Ordnung ist im Allgemeinen zu belassen.
 3. Die Überleitung der Rheinschiffahrts-Ordnung ist im Allgemeinen zu belassen.

II.

Schiffs- und Güter - Verkehr.

Der gegenwärtige Bericht weicht, wie der vorjährige, von den früheren Jahresberichten der Central-Commission in so fern ab, als an Stelle der aufgehobenen Rheinzollerhebungs-Aemter hauptsächlich die Rheinhäfen es sind, welche die Anhaltspunkte zur Darstellung des Verkehrs geliefert haben. In dieser Beziehung ist eine Vervollständigung des Berichts eingetreten, indem die Zahl der tabellarischen Uebersichten des Hafenverkehrs erheblich vermehrt werden konnte.

Während die früher vorzugsweise zur Grundlage genommenen Angaben der Rheinzollerhebungs-Aemter ausschliesslich nur die ihrer Controlle unterliegenden abgehenden Güter umfassten, eine Darstellung des Gesamtverkehrs daher nicht zulassen, ermöglichen die Hafenübersichten, welche sich auf die Ab- und Zufuhr erstrecken, eine annähernd richtige Darstellung des grossen Tausch- und Transportprocesses, der sich auf der Wasserstrasse des Rheins wie auf den rheinischen Eisenbahnen immer grossartiger und bedeutender gestaltet.

Sind auch die in den tabellarischen Uebersichten nicht mit aufgenommenen, ausserhalb der Häfen ein- oder ausgeladenen Mengen von Erzen, Baumaterialien, Kohlen etc. so wie eine Masse geflössten Holzes bedeutend, und bleibt die summarische Zusammenstellung des gesammten Wasserverkehrs nicht unerheblich hinter der Wirklichkeit zurück, so verlieren die Uebersichten darum nicht an Werth. Die Häfen mit ihren Anstalten zum Aus- und Einladen der Güter, zur Sicherung der Fahrzeuge, ihren Magazinen, ihren Freilagern für unverzollte Gegenstände bilden die Sammelplätze der ein- und ausströmenden Waarenbewegung. Was ausser ihrem Bereiche zu dieser Bewegung zählt, ist nur ein Bruchtheil des Wasserverkehrs, auf den es zur Beurtheilung im grossen Ganzen weniger ankommt.

Eine willkommene Ergänzung der Hafenübersichten liefern die Aufzeichnungen des niederländischen Controllamts Lobith, des badischen Hauptzollamts Mannheim und einige andre amtliche Erhebungen.

Mit Hinzurechnung des Kohlenverkehrs aller Häfen belief sich die Güterbewegung des Rheins von Altbreisach bis in die Niederländischen Seeplätze.

	1867	1868
in der Zufuhr zu Berg und Thal auf	63,040,735 Ctr.	64,143,454 Ctr.
in der Abfuhr " " "	58,781,055 "	59,026,254 "
Im Ganzen auf	121,821,780 " *)	123,169,708 Ctr.

Die summarische Tabelle I weist nur

	1867	1868
in der Zufuhr	31,569,394 Ctr.	32,634,554 Ctr.
in der Abfuhr	52,162,398 "	52,612,112 "
Im Ganzen	83,731,792 Ctr.	85,246,666 Ctr.

nach. Es fehlen auf derselben die Zu- und Abfuhr der niederländischen Rheinhäfen, weil der Antheil, welchen die einzelnen Häfen der Niederlande an der thalwärts bei Lobith über die deutsch-niederländische Grenze eingehenden Zufuhren nicht angegeben werden kann. Nach Tabelle XIII gingen bei Lobith zu Thal

1867,	31,471,341 Ctr.
1868.	31,508,900 "

Laut Angabe des Inspectors des vierten Bezirks belief sich die rheinwärts erfolgte Abfuhr der niederländischen Häfen, so wie die rheinwärts stattgehabte Durchfuhr von Gütern aus Belgien:

*) Die Abweichung dieser Zahlen von den Seite XIII der Einleitung zum vorjährigen Bericht enthaltenen Angaben hat ihren Grund darin, dass im Jahre 1867 weder die Kohlenzufuhr zu Wasser von Duisburg, noch der Verkehr der Gustavsburg mit in Rechnung gezogen wurden, was in dem gegenwärtigen Bericht sowohl für 1867 als 1868 geschehen ist.

	1867	1868
aus Amsterdam auf	412,812 Ctr.	406,671 Ctr.
" Rotterdam . . . "	5,143,386 "	5,180,329 "
" Dortrecht . . . "	156,750 "	140,671 "
" andern Häfen . . . "	449,293 "	438,419 "
" Belgien "	456,416 "	248,052 "
Im Ganzen "	6,618,657 Ctr.	6,414,142 Ctr.

Unter Hinzurechnung dieses niederländischen Rheinverkehres ergeben sich die oben gemachten Angaben über die Gesamtbewegung auf der ganzen Strecke des Rheins von Altbreisach bis in die Seeplätze.

Mit wenigen Ausnahmen zeigt sich der Verkehr der einzelnen Häfen im Jahre 1868 durchgängig bedeutender, als im vorhergehenden Jahre. Diese Zunahme ist um so bemerkenswerther, als die Abfuhr von Steinkohlen von Ruhrort und Duisburg seit einer Reihe von Jahren 1868 zum ersten Male einen Ausfall erlitten hat.

	1867	1868
Es wurden rheinwärts versandt		
von Ruhrort	25,006,555 Ctr.	25,704,670 Ctr.
" Duisburg	14,327,652 "	12,879,164 "
Zusammen	39,334,207 Ctr.	38,583,834 Ctr.

Die Steinkohlenabfuhr hat sich demnach um 750,373 Ctr. verringert. Der bedeutendste Ausfall unter allen Häfen hat bei Duisburg stattgefunden. Der Grund dieser Abnahme ist in der Verminderung des dortigen Steinkohlenverkehrs zu suchen, der in der Zu- und Abfuhr gegen 1867 um $1\frac{1}{2}$ Mill. Centner kleiner war, während Ruhrort, von wo aus die Niederländischen und zum Theil auch die Belgischen Consumenten versorgt werden, 698,105 Ctr. Kohlen mehr versandt hat als 1867. *)

Ueber den Schiffs-, Güter- und Flossverkehr auf dem Ober-, Mittel- und Unterrhein ist Folgendes zu bemerken.

Der unterhalb Basel belegene französische Rheinhafen von Hünigen ist für den Holzhandel und die Flösserei von Wichtigkeit. Das aus der Schweiz kommende Flossholz geht hier theils rheinabwärts nach französischen Plätzen, theils in den Hüniger Canal, um auf dem Rhein-Rhone-Canal ins Innere von Frankreich verführt zu werden. Im Laufe der letzten zehn Jahre kamen rheinabwärts aus der Schweiz nach

Hünigen

im Jahre	Tonnen zu 1000 Kilogr.
1859	101,000
1860	162,000
1861	156,000
1862	283,000
1863	138,000
1864	130,000
1865	134,000
1866	125,000
1867	71,000
1868	100,000
Im Ganzen	1,400,000
Im Durchschnitt jährlich	140,000.

Ausser dieser schweizer Holzzufuhr erhält Frankreich eine Menge Bau- u. Nutzholz aus dem badischen Schwarzwald, das theils auf den rechtsseitigen Zuflüssen des Rheins herabgefösst, theils auf Schienenwegen abgeführt und auf dem Strome selbst abwärts weiter transportirt wird. Für diese Transporte ist die Wasserstrasse der bequemste und billigste Weg, der von ihnen voraussichtlich nicht verlassen werden wird.

Bei Altbreisach gingen 1869 nur 3 mit Gyps beladene Fahrzeuge zu Thal; gefösst wurden an diesem Punkte 13,482 Centner Holz.

Im Hafen von Kehl kamen von Strassburg in 124 Fahrten:

*) Nach Belgien gingen von Ruhrort	618,865 Ctr.
Duisburg	258,441 "
Im Ganzen	877,306 Ctr. Ruhrkohlen.

2,300 Ctr. rohe Kalksteine
8,664 " " Gypssteine
21,939 " " Sandsteine
129,499 " " Steinkohlen

162,402 Ctr. im Ganzen

und gingen ab in 17 Fahrten nach Strassburg, Maxau, Speyer, Ludwigshafen und Mainz:

10,990 Ctr. Pflastersteine

7,224 " Brennholz

94,754 " Bau und Nutzholz in Schiffen und geflösst

112,968 Ctr. im Ganzen.

Der gesammte Kehler Hafenverkehr belief sich demnach auf 275,370 Ctr. Ein grosses mechanisches Sägewerk in Kehl versendet eine bedeutende Menge Sägewaaren auf dem Rhein. Es gingen 189,313 Stück Borde, Rahmschenkel, Latten, Balken etc. aus dem Kehler Hafen zu Thal. Dampfschiffe berührten den Hafen nicht.

Die Zu- und Abfuhr des Hafens von Strassburg auf dem Rhein-Rhon-Canal, dem Marne-Rhein-Canal, der Ill und der Bruche ist sehr bedeutend. Auf den genannten Wasserstrassen, die im Strassburger Hafen münden, wurden im Laufe der letzten zehn Jahre befördert:

im Jahre	Tonnen zu 1000 Kilogr.
1859	324,002
1860	425,000
1861	378,000
1862	385,000
1863	407,000
1864	379,000
1865	323,000
1866	411,000
1867	440,000
1868	598,000

Im Ganzen 4,070,000

Im Durchschnitt jährlich 407,000 Tonnen.

Welchen Antheil der Rhein an dieser Bewegung nimmt, zeigt die folgende Uebersicht:

im Jahre	Tonnen zu 1000 Kilogr.
1859	84,900
1860	75,800
1861	76,000
1862	71,400
1863	75,900
1864	89,000
1865	79,000
1866	98,000
1867	85,000
1868	83,900

Im Ganzen 818,900

Im Durchschnitt jährlich 81,890 Tonnen.

Die bedeutende Zunahme des Gesamtverkehrs im Strassburger Hafen während der beiden letzten Jahre ist hauptsächlich Folge der Eröffnung und Benutzung des Saarcanales zwischen Saarbrücken und Louisenenthal. Dieser Canal, welcher bei dem letztgedachten Orte in den Marne-Rhein-Canal mündet, wurde in Folge einer Convention zwischen Frankreich und Preussen vom 4. April 1861 hergestellt und im Mai 1867 dem Verkehr übergeben. Derselbe hat eine Länge von 25 Kilometern oder 3,30 preussischen Meilen und erleichtert die Versorgung der oberrheinischen Plätze auf beiden Seiten des Rheins mit Saarkohlen.

Im Maxauer Hafen kamen an in 76 Schiffen:

	Zu Berg	Zu Thal
Kohlen	363,805 Ctr.	Stangen, geflösst, 440 Ctr.
Kartoffeln	21,630 "	
Zusammen	385,435 Ctr.	440 Ctr.

Im Ganzen 385,875 Ctr.

XIV

und gingen ab in 4 Schiffen:

Kartoffeln 800 Ctr. Borde und Stangen 3000 Ctr.

Im Ganzen 3,800 Ctr.

Die Zu- und Abfuhr betrug demnach im Ganzen 389,675 Ctr.

Ueber die deutsch-französische Grenze der Lauter gingen bei Neuburg auf dem Rhein:

Zu Berg in 13 Fahrzeugen 66,745 Ctr.

Zu Thal in 69 " 63,991 "

Zusammen 130,736 Ctr. gegen 80,565 Ctr. im Jahre 1867.

Die Transporte bestanden 1868:

Zu Berg aus 65,937 Ctr. Steinkohlen und

808 " Kartoffeln,

zu Thal aus Getreide, Kreide, Kalkstein und Brennholz.

Die Bergfahrt geschah durch Dampfkraft (Haniel, Stinnes, Mülheimer Gesellschaft), die Thalfahrt durch Segelschiffe (Bayerische und Preussische.) Ausserdem wurden verflösst:

Stämme 62,003 Ctr.

Sägewaaren 50,377 "

112,380 Ctr.

gegen 193,510 Ctr. im Jahre 1867.

Im Hafen von Leopoldshafen wurden eingeladen:

Gerste 2,100 "

Bretter 11,200 "

Kartoffeln 5,250 "

Zusammen 18,550 Ctr. und ausgeladen

Mineralwasser 1,354 Ctr.

Steinkohlen . 51,135 "

Kartoffeln . . 3,269 "

Steine . . . 1,560 "

Zusammen 57,318 Ctr.

Der ganze Verkehr betrug demnach 75,874 Ctr. gegen 82,047 Ctr. im Jahre 1867.

Im Hafen von Speyer kamen an und gingen ab, dem Gewichte nach:

	Ankunft		Abfuhr		Im Ganzen. Ctr.
	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	
Steinkohlen .	3,340	1,400	—	—	4,740
Gyps . . .	3,200	—	—	—	3,200
Getreide . .	4,365	—	—	3,300	7,665
Kartoffeln . .	—	—	—	36,100	36,100
Heu . . .	—	—	—	1,800	1,800
Lohrinde . .	3,000	—	—	—	3,000
Zusammen	13,905	1,400	—	41,200	56,505.

ausserdem der Zahl und dem Gemässe nach:

	Ankunft		Abfuhr	
	Zu Berg	Zu Thal	Zu Berg	Zu Thal
	Centner			
Bruchsteine \square met.	275	—	—	—
Kalksteine	—	148	—	—
Backsteine Stück	—	5,000	—	1,390,630
Ziegel	2000	3,000	—	—
Brennholz Klafter	69	—	—	—
Brennholz, tannenes, Stämme . .	—	9,574	—	—
" eichenes, "	—	—	—	250
Latten Stück	—	14,000	—	—
Borde "	5,400	102,317	—	—
Rahmschenkel "	—	300	—	—
Gerüststangen "	—	2050	—	—
Eisenbahnschwellen "	—	—	—	450
Dielen, tannene, "	—	300	—	—

Im Hafen von Ludwigshafen liefen ein		3852	Schiffe
"	"	"	aus 3845
Zusammen		7697	Schiffe
darunter		2044	beladene in der Zufuhr,
"		2906	unbeladene in der Abfuhr.
Es kamen an und gingen ab:			
		Zufuhr	Abfuhr
von und nach	Häfen		
Niederländischen		395,378 Ctr.	438,518 Ctr.
Preussischen	"	648,566 "	371,940 "
Französischen	"	11,478 "	42 "
Bayerischen Rhein-	"	75,055 "	673 "
dto. Main-	"	1,202 "	23,752 "
Württembergischen			
Neckar-	"	394,043 "	293,694 "
Hessischen	"	220,950 "	15,073 "
Badischen	"	171,716 "	223,588 "
Im Ganzen		1,918,388 Ctr.	1,367,280 Ctr.
Zusammen Zu- und Abfuhr		3,285,668	
gegen 1867		1,737,260 Ctr.	1,121,075 Ctr.
Zusammen Zu- und Abfuhr		2,858,335	
1868 mehr		427,333.	

Im Mannheimer Hafen kamen an 4987 Schiffe
gingen ab 4938
Zusammen 9925 Schiffe,
darunter leere Fahrzeuge in der Zufuhr 864
" " " in der Abfuhr 2870
Zusammen 3734.

Die Zufuhr betrug	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
	Centner		
auf dem Rhein	5,863,394	214,551	6,077,945
" " Neckar	—	1,009,259	1,009,259
Zusammen	5,863,394	1,223,810	7,087,204

Die Abfuhr betrug:			
auf dem Rhein	11,851	1,486,388	1,498,239
auf dem Neckar	249,545	—	249,545
Zusammen	261,396	1,486,388	1,747,784

Vor Anker wurden			
übergeladen:	448,449	—	448,449
Gesamtverkehr	—	—	9,283,437.

	Bau- und Nutzholz		Sägewaaren		Sonstige Hölzer		Im Ganzen	
	hartes	weiches	harte	weiche	harte	weiche	hartes	weiches
	Ctr.		Ctr.		Ctr.		Holz Ctr.	
Geflösst wurden:								
in der Ankunft am Neckar								
in 703 Flössen . . .	46,944	3,229,772	1,529	96,350	1384	846	49,857	3,326,968
ausgeschleift in Mannheim	—	29,447	—	7,990	—	846	—	38,283
Rest . . .	46,944	3,200,325	1,529	88,360	1384	—	49,857	3,288,685
Beiladung in Mannheim .	2,344	3,095	—	53,165	1452	—	3,796	56,260
Abgang nach dem Rhein in								
125 Flössen	49,288	3,203,420	1,529	141,525	2836	—	53,653	3,344,945

Der Verkehr des Mannheimer Hafens mit andern Hafenplätzen ist in der folgenden Uebersicht näher angegeben:

Namen der Hafenplätze von und nach	Centner	
	Ankunft	Abfuhr
Amsterdam	70,316	20,810
Rotterdam	1,195,504	655,989
Schidam	—	107,391
Dortrecht	80	56,033
Arnhem	8,903	17,987
Im Ganzen von und nach niederländischen Häfen	<u>1,274,803</u>	<u>858,210</u>
Emmerich	7,677	7,783
Wesel	2,250	17,198
Ruhrort	2,889,255	28,382
Duisburg	1,237,427	187,078
Uerdingen	—	3,061
Düsseldorf	51,027	131,220
Mülheim	—	22,811
Neuss	—	9,816
Cöln	120,618	143,596
Bonn	—	7,845
Andernach	2,063	3,079
Neuwied	2,000	13,375
Vallendar	8,916	—
Coblenz	83,041	14,315
Lahnstein	12,768	—
Caub	11,267	959
Bingen	3,121	1,281
Biebrich	22,721	2,397
Mainz	22,396	4,263
Oppenheim	55	1,881
Gernsheim	—	304
Rheindürkheim	108,323	2,424
Worms	—	2,102
Frankenthal	880	—
Im Ganzen nach Rheinhäfen unterhalb Mannheim	<u>5,860,608</u>	<u>1,463,380</u>
Bamberg	1,542	19,259
Kitzingen	—	68
Würzburg	140	—
Klingenburg	800	—
Frankfurt	304	3,681
Im Ganzen nach Mainhäfen	<u>2,786</u>	<u>23,008</u>
Strassburg	7,282	—
Steinmauern	5,049	—
Neuburg	2,461	—
Maxau	5,364	—
Leopoldshafen	4,430	—
Dettenheim	2,284	—
Leimersheim	3,131	—
Germersheim	12,750	—
Speyer	11,890	1,260
Ketsch	29,305	—
Altripp	130,605	—
Ludwigshafen	—	10,591
Im Ganzen nach oberrheinischen Häfen	<u>207,269</u>	<u>11,851</u>
Cannstatt	25,502	1,077
Heilbronn	316,549	184,444
Neckarsulm	—	2,900
zu übertragen	342,051	194,721

Namen der Hafenplätze von und nach	Zufuhr	Abfuhr
	Centner	
Uebertrag Neckarhäfen	342,051	194,721
Friedrichshalle	—	3,200
Jaxtfeld	77,363	12,906
Heimsheim	2,174	18,972
Gundelsheim	2,682	—
Hasmersheim	73,342	—
Diedesheim	10,534	—
Eberbach	14,669	6,592
Hirschhorn	1,504	890
Neckarsteinach	1,732	—
Neckargmünd	4,105	100
Ziegelhausen	3,113	2,215
Heidelberg	—	16,049
Ladenburg	—	200
Im Ganzen nach Neckarhäfen	533,269	249,545
Summe des gesammten Hafenverkehrs	6,611,214	1,747,784
Zu- und Abfuhr	8,358,998.	

Unter den in Mannheim zu Berg auf dem Rhein angekommenen 2499 Schiffen mit 5,863,394 Centnern Ladung waren 520 geschleppte Segelschiffe und Anhänge mit 5,268,208 Ctr. und 874 Personenboote mit 284,509 Ctr. Ladung; es fuhren daher nur 310,677 Ctr. zu Berg nach Mannheim ohne Benutzung der Dampfkraft. Die in 702 Fahrten zu Thal ankommenden 214,551 Ctr. wurden ohne Dampfkraft befördert; ebenso die in 10 Schiffen zu Berg von Mannheim auf dem Rhein abgehenden 11,851 Ctr. Von den zu Thal auf dem Rhein transportirten 1,486,388 Ctr. wurden in 183 Fahrten 265,808 Ctr. geschleppt und in 873 Fahrten 191,787 Ctr. mit Personenbooten befördert.

Die zu Thal auf dem Neckar in 868 Fahrten ankommenden 533,269 Ctr. wurden ausschliesslich in Segelschiffen ohne Benutzung des Dampfes angebracht, eben so die in 417 Fahrten nach dem Neckar zu Berg abgehenden 249,545 Ctr.

An den mit Dampf beförderten Transporten nahmen Theil

	bei der Zufuhr	bei der Abfuhr
	Centner.	
Die Mannheimer Gesellschaft mit	393,652	134,765
„ Ludwigshafener	367,811	36,617
S. Lederle (Pfalz I & II)	47,293	30,892
Die Mainzer Gesellschaft	111,938	—
„ Dordrechter Gesellschaft	—	—
„ Niederländische Rhedereigesellschaft	402,990	107,280
„ Amsterdamer Gesellschaft	35,720	18,378
„ Cölner Personenboote	46,203	56,918
„ „ Schleppschiffahrts-Gesellschaft	40,960	—
„ Düsseldorfer Personenboote	50,460	62,967
„ „ Schleppschiffahrts-Gesellschaft	36,594	—
„ Ruhrorter Gesellschaft	534,404	—
Franz Haniel	1,548,957	—
Mathias Stinnes	1,137,046	—
Die Mosel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	—	—
„ Mülheimer Schleppschiffahrts-Gesellschaft	591,644	—
„ Frankfurter	207,045	9,778
„ Neckardampfschiffahrt	—	—
Zusammen	5,552,717	457,595.

Ueber den Verkehr auf dem Frankenthaler Canal von und nach dem Rhein gibt die nachstehende Uebersicht näheren Aufschluss.

Bezeichnung der Gegenstände	1867.		1868.	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Baumaterialien, Schiffe, Zahl	202	292	191	587
Wein, Brantwein, Oel, Stückfass, Stück	1	1245 ^{1/2}	—	1207
Leere Stückfässer	1021	—	926	—
„ Fässer, kleinere	198	63	143	—
Fassreifen, Gebinde	156	—	288	—
Bretter, Dielen,	16,556	100	16,125	—
Latten, Rahmschenkel	19,200	—	20,250	—
Bauhölzer	2500	—	2079	—
Mineralwasser, Krüge	700	—	—	—
Nach dem Gewicht:				
Steinkohlen	Centner 29,398	—	41,267	250
Eisen, Draht, Kupfer	—	12,257	399	17,516
Glaswaaren	—	664	—	469
Getreide, Mehl	350	100	—	1875
Stärke	—	29	—	—
Kartoffeln	—	92,032	—	93,461
Runkelrüben, grüne,	100	—	—	3,305
Cichorienwurzeln, grüne,	—	4,000	—	2,400
„ getrocknete,	—	23,930	—	18,279
Verschiedene Güter	308	539	163	848
Dem Gewichte nach zusammen	30,156	133,551	41,829	138,403
Ab- und Zufuhr	163,707 Ctr.		182,026 Ctr.	

Im Wormser Hafen kamen an:

Kaufmannsgüter	25,433 Ctr.
Steinkohlen	456,923 „
Zusammen	482,356 Ctr.

und gingen ab:

Kaufmannsgüter	59,492 Ctr.
Waizen	1,192 „
Korn	6,511 „
Gerste	195,560 „
Reps	374 „
Bohnen und Linsen	259 „
Wicken	34 „
Kartoffeln	26,598 „
Mehl	8,558 „

Im Ganzen 298,578 Ctr.

Dem Gewicht nach in der Ab- und Zufuhr 780,934 Ctr.

Ausserdem kamen an: $\frac{1}{2}$ Stück, 18 Ohm Wein und ($\frac{1}{4}$ Ohm) Brantwein und 20 Mülsteine. und gingen ab: 6 Stück, 1228 Ohm, darunter 6 Stück 1139 $\frac{1}{4}$ Ohm Wein, 86 $\frac{3}{4}$ Ohm Essig und 2 Ohm Brantwein.

Die Vermittlung geschah bei der

	Zufuhr	Abfuhr
durch Dampfschiffe	15,779 Ctr.	62,459 Ctr.
„ Segelschiffe	466,577 „	236,119 „
	482,356 Ctr.	298,578 Ctr.

Die Zahl der ankommenden und abgehenden Fahrzeuge belief sich auf 316.

In der Uebersicht des Mainzer Hafenverkehrs, Tab. IV fehlen die auf den gebührenfreien Ueberschlagsplätzen vor dem Bocksthor, im Freihafen und vor dem Raimundi-Thor übergeladenen Güter, namentlich beträchtliche Mengen von Erden (Klingenberger Thonerde etc.) Steinen (für Lithographie), Schwerspat (aus dem Odenwalde, der in Obernburg auf den Main kommt), Kunstwolle, (von Würzburg und Oberursel) u. dgl. Der fast ausschliesslich auf der Casteler Seite sich bewegende bedeutende Flossverkehr ist auch im Jahre 1868 nicht aufgezeichnet worden. In Bezug auf die Abnahme des Fruchtverkehrs kann auf das unter „Schifahrts-Abgaben“ bereits Gesagte hier verwiesen werden.

Die Zahl der im Mainzer Hafen aus- und eingelaufenen Schiffe betrug 3205, darunter 1500 Dampfschiffe.

Ueber den Verkehr von und nach andern Häfen sind keine näheren Angaben mitgetheilt worden.

Im Hafen von Biebrich kamen an 8,862 Schiffe und
gingen ab 8,862 „ „
im Ganzen 17,724 Schiffe.

Von den in Biebrich angekommenen und abgegangenen 663,788 Ctr. wurden befördert:

mit Segelschiffen 201,648 Ctr.
mit Dampfschiffen 462,140 „
663,788 Ctr.

Von und nach folgenden Häfen kamen und gingen die nachstehend verzeichneten Transporte:

	Ankunft von	Abgang nach	
	Centner		
Rotterdam	23,333	43,567	
Arnheim	—	6,203	
Emmerich	504	969	
Düsseldorf	3,680	3,234	
Cöln	21,429	18,868	
Bonn	62	777	
Neuwied	553	797	
Coblenz	1,801	1,364	
Bingen	—	10	
Mainz	685	664	
Worms	20	264	
Mannheim	1,088	4,538	2
Zusammen	53,155	81,255	1

Im Ganzen 134,410.

Im Hafen von Bingen betrug die Zufuhr 260,878 Ctr.

„ „ Abfuhr 165,142 „
der Gesamtverkehr 426,020 Ctr.

Es kamen an:	Zu Berg	Zu Thal
	Centner	
Colonial-Materialwaaren, Tabak	9,142	722
Getreide, Mehl	3,945	1,208
Baumwoll- und Wollwaaren	1,830	—
Salz	—	8,077
Wein und Spirituosen	624	210
Eisen, Guss und anderes	1,562	72
Steinkohlen	151,100	—
Gyps	—	3,900
Bauholz, Sägewaaren	—	64,342
Daubholz, leere Fässer	—	9,453
Verschiedene Güter	3,754	937
Zusammen	171,957	88,921

und gingen ab:	Im Ganzen	
	260,878.	
Wein, Bier, Branntwein, Essig	1,450	46,496
Getreide und Mehl	1,397	61,503
Eisen, Guss und anderes	13,235	6,900
Kalk	2,626	13,490
Kohl- und Kleesaamen	—	716
Obst	—	10,135
Braunstein	—	718
Kartoffeln	—	1,273
Verschiedene Güter	1,019	4,184
Zusammen	19,727	145,415
Im Ganzen	165,142.	

bei Mannheim 22,726 2397

Der Transport der Güter, welche zu Coblenz ankamen und abgingen, geschah
 in der Zufuhr mit 4059 Schiffen
 in der Abfuhr „ 2898 „
 Zusammen „ 6957 Schiffen

Die Zu- und Abfuhr des Coblenzer Hafens vertheilt sich auf folgende Häfen:
 auf dem Rhein:

	Zufuhr	Abfuhr
	Centner	
Amsterdam	4,552	15,036
Rotterdam	49,913	60,758
Dordrecht und andern niederländischen Häfen	1,015	1,613
Häfen zwischen Emmerich und Cöln	19,925	48,151
Ruhrhäfen	279,093	200,399
Cöln	49,064	26,078
Häfen zwischen Cöln und Coblenz	13,684	8,751
Lahnhäfen	30,759	38,850
Hafen zwischen Coblenz und Mainz	28,670	7,396
Mainz	9,823	9,314
Mainhäfen	18,254	626
Häfen zwischen Mainz und Neuburg	57,159	76,772
Neckarhäfen	211	79
Zusammen	553,122	473,823

auf der Mosel

Mosel- und Saarhäfen	383,434	161,872
Zusammen	936,556	635,695

Ganzer Verkehr 1,572,251.

Die Transporte geschahen:

	Zu Berg	Zu Thal
	Centner	
durch Segelschiffe ohne Dampfbenutzung	130,872	726,280
„ geschleppte Schiffe	378,675	1,264
„ Personen- und Güter-Dampfboote	173,607	161,553
Zusammen	683,154	889,097

Im Ganzen 1,572,251.

Der Cöln'er Hafenverkehr erstreckte sich auf folgende Häfen:
 Von und nach

	Zufuhr	Abfuhr
	Centner	
Amsterdam	151,769	209,566
Rotterdam	696,178	520,361
Dortrecht und andern niederländischen Häfen	136,755	13,545
Antwerpen und Gent	52,107	40,307
Häfen zwischen Emmerich und Cöln	188,761	36,962
„ „ Cöln und Coblenz	462,316	39,490
„ „ Coblenz und der Mosel	247,090	26,608
„ „ Coblenz und Mainz	107,584	8,554
„ „ Mainz und dem Main	271,942	36,116
„ „ Mannheim und dem Neckar	582,279	430,209
Zusammen	3,896,811	1,361,718
dazu geflösst	297,503	—

Im Ganzen 4,556,032.

Die Transporte fanden statt:

	Zu Berg	Zu Thal
	Centner	
in Segelschiffen ohne Dampfbenutzung	—	1,597,436
in geschleppten Schiffen und Anhängen	1,335,091	403,725
in Personen- und Güter-Dampfbooten	431,456	490,821
Zusammen	1,766,547	2,491,982
dazu verflösst	—	297,503

Im Ganzen 4,556,032.

Der Verkehr zwischen dem Düsseldorfer Hafen und andern Häfen gestaltete sich wie folgt:

Von und nach	Zufuhr	Abfuhr
	Centner	
Amsterdam	159,902	80,460
Rotterdam	476,106	270,347
Dortrecht und andern niederländischen Häfen	72,916	10,916
Häfen zwischen Emmerich und Düsseldorf	20,705	6,109
Ruhrhäfen	9,064	4,116
Häfen zwischen Düsseldorf und Cöln	219,860	122,534
Cöln	10,450	10,160
Häfen zwischen Cöln und Coblenz	432,807	17,150
Moselhäfen	148,509	2,500
Häfen zwischen Coblenz und Mainz	749,010	20,415
Lahnhäfen	4,160	—
Mainz	69,907	7,160
Mainhäfen	7,932	—
Häfen zwischen Mainz und Neuburg	541,960	270,652
Neckarhäfen	17,104	—
Zusammen	2,940,392	822,519
Im Ganzen	3,762,911 Ctr.	

Die Transporte wurden vermittelt:

	Zu Berg	Zu Thal
	Centner	
in Segelschiffen ohne Dampfbenutzung	—	1,634,971
in geschleppten Schiffen	925,483	230,000
in Personen- und Güter-Dampfbooten	263,781	243,997
dazu geflösst	—	464,679
Zusammen	1,189,264	2,573,647
Im Ganzen	3,762,911 Ctr.	

Der Hafen von Ruhrort verkehrte in Gütern, ausser Steinkohlen, mit folgenden Häfen;

Von und nach	Zufuhr	Abfuhr
	Centner	
Coblenz und Häfen oberhalb	2,547,488	138,407
unterhalb Coblenz belegenen Häfen	796,763	—
Düsseldorf und oberhalb	—	12,540
Häfen unterhalb Ruhrort	16,138	8,135
Niederländischen Häfen	545,316	328,890
Belgischen Häfen	298,615	—
Zusammen	4,204,320	487,972
Im Ganzen	4,692,292 Ctr.	

Wie auf der Tabelle No. XIII näher nachgewiesen wird, gingen über die deutsch-niederländische Grenze bei Lobith:

zu Berg	6,845,205 Ctr.
zu Thal	31,508,900 "
	<u>38,354,105 Ctr.</u>

darunter befanden sich

an geflösstem Eichenholz	31,530 ¹ / ₂ Ellen = 508,488 Ctr.
an " Tannenholz	39,502 " " = 355,518 "
	<u>71,032¹/₂ Ellen = 860,006 Ctr.</u>

An den Transporten in Schiffen waren beteiligt:

Zu Berg		Zahl der Schiffe	Mit einer Ladungs- fähigkeit von Ctr.	Mit einer Ladung von Ctr.
Baden	mit	72	489,258	298,783
Bayern	"	74	469,654	316,294
Belgien	"	44	89,763	78,459
Hessen	"	60	450,971	391,086
Niederland	"	1073	2,985,639	2,164,912
Preussen	"	1558	6,633,257	3,154,968
Württemberg	"	2	11,634	9,640
Zusammen		2883	11,130,176	6,41,4142.
Zu Thal				
Baden	"	134	694,186	468,285
Bayern	"	98	476,824	394,864
Belgien	"	122	300,697	279,678
Hessen	"	186	1,310,052	1,207,535
Niederland	"	7348	20,924,837	17,973,734
Preussen	"	3063	10,998,509	9,865,509
Württemberg	"	2	11,634	11,398
Zusammen		10,953	34,716,739	30,201,003.
Zu Berg und zu Thal				
Baden	"	206	1,183,444	767,068
Bayern	"	172	946,478	711,158
Belgien	"	166	390,460	358,137
Hessen	"	246	1,761,023	1,598,621
Niederland	"	8421	23,910,476	20,138,646
Preussen	"	4621	17,631,766	13,020,477
Württemberg	"	4	23,268	21,038
Im Ganzen		13836	45,846,915	36,615,145.

Von den vorstehend aufgeführten Transporten wurden durch Dampfkraft befördert:

in der Bergfahrt 6,118,197 Ctr.

in der Thalfahrt 3,079,872 "

Zusammen 9,198,069 Ctr.

ohne Dampfkraft:

zu Berg 295,945 Ctr.

zu Thal 27,121,131 "

Zusammen 27,417,076 Ctr.

An dem Verkehr der Dampfschiffe über die deutsch-niederländische Grenze bei Lobith nahmen Theil:

	In der Bergfahrt	In der Thalfahrt
	Centner	
Die Mannheimer Gesellschaft	504,510	154,617
" Mainzer	295,728	272,435
" Ludwigshafener Gesellschaft	713,900	318,313
" Frankfurter	510,314	381,218
" Düsseldorfer Schleppschiffahrt	728,885	230,479
" Kölnische	696,724	1,016,465
" Rotterdamer	2,039,152	135,800
" Niederländische Rhederei-Gesellschaft	345,762	341,689
" Köln-Düsseldorfer Personenboote	201,543	130,216
" Amsterdamer	81,679	98,640
	6,118,197	3,079,872
	9,198,069.	

Die Zahl der von den Köln-Düsseldorfer Booten zwischen Mannheim und Rotterdam beförderten Reisenden belief sich auf 1,199,477. Ueber den durch andere Boote, insbesondere die Niederländischen vermittelten Reiseverkehr fehlen die Angaben.

MANNHEIM, den 27. August 1869.

Die Central-Commission für die Rheinschiffahrt:

Dietz, Präsident.

Weber.

A. von Zeltner.

Schmitt.

R. W. J. C. von Menton-Bake.

Herzog.

Tabellarische Uebersichten.