

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

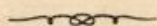
Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Erster Theil

[urn:nbn:de:bsz:31-259470](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-259470)

Erster Theil.

Allgemeine Verhältnisse der Rheinschifffahrt im Jahre 1874.



Einleitung.

In Folge der verschiedenen Rückfälle der Rheinschifffahrt im Jahre 1874 sind die Verhältnisse der Rheinschifffahrt im Jahre 1874 im Vergleich mit dem Jahre 1873 im Allgemeinen ungünstiger ausgefallen, als im Jahre 1873.

Die erheblich vermehrte Zahl der rheinischen Fahrten, sowohl der Rhein-, als auch der Schraffenfahrten, als auch der Segelschiffe, ist unter Verhältnissen zum Besten des Verkehrs geschehen. Ein grosser Theil der Fahrten lag im verwichenen Jahre in den Rheinhäfen längere oder kürzere Zeit müssig und wartete oft vergeblich auf Frachtgelegenheit. Die Schiffe wurden nicht gebauet und verschiedene Schiffe, die in vielen Fällen kaum die Selbstkosten der Reisen gedeckt wurden, einzelne Privatwägen in dem Niederländischen Hafen ihre Fahrten zu beenden, ohne jeden weiteren Vortheil zu thun, nach dem Oberrhein geschleppt zu werden, zur Befrachtung anderer und ähnlichen.

Obwohl die Kohlenpreise 1874 einen entschiedenen Abstieg erfahren, wenn sie doch auch noch zu hoch, um eine wesentliche Erleichterung des Schlepplagens einzutreten zu lassen, so sind doch mehrere Preise abgeschlossener Verträge nach Rückwärts.

Dazu kam die Monate lang andauernde, sehr unruhige Wasserlage. Diese schiedene Wasserlage kann es nicht zufallen, dass die An- und Zufahren fast aller Rheinhäfen, die Rheinfahrt der Frachten und der Schiffunternehmer-Commissionen, sowie die Zahl der erzielten Frachten 1874 hinter dem Ergebnisse der vorhergehenden Jahre nicht oder wenigstens wenig zurückgeblieben sind. Beispielsweise ist die Rheinfahrt bei Emmerich:

von 1264 Schiffen mit 15,325,993 Ctr. im Jahre 1873
auf 1070 Schiffe mit 13,424,244 Ctr. im Jahre 1874

die Rheinfahrt bei Düsseldorf:

von 11,991 Schiffen mit 31,363,111 Ctr.
auf 10,111 Schiffe mit 27,416,511 Ctr.

die Rheinfahrt bei Dantzig also:

von 15,234 Schiffen mit 41,184,016 Ctr. im Jahre 1873
auf 15,981 Schiffe mit 41,850,785 Ctr. im Jahre 1874 gesunken.

Witterung und Wasserstand.

Die Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse des Oberrheins sind in der folgenden Tabelle angegeben.

| Monat | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand | Wasserstand |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Januar | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| Februar | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| März | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| April | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| Mai | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| Juni | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| Juli | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| August | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| September | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| Oktober | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| November | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |
| December | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | 1.20 |

I.

Allgemeine Verhältnisse der Rheinschiffahrt im Jahre 1874.

In Folge günstiger Verhältnisse des allgemeinen Verkehrs, sowie in Folge der seit Jahren in verschiedenen Richtungen gewährten Erleichterungen hatte die Rheinschiffahrt bis 1873 eine bedeutende Ausdehnung gewonnen. Seitdem ist, wie schon der vorige Jahresbericht erwähnt, mit dem Rückgange in Handel und Industrie auch ein Rückgang in der Rheinschiffahrt eingetreten.

Die erheblich vermehrte Zahl der rheinischen Fahrzeuge, sowohl der Dampf-, insbesondere der Schraubenboote, als auch der Segelschiffe, ist ausser Verhältniss zum Bedürfnisse des Verkehrs gekommen. Ein grosser Theil der Fahrzeuge lag im verflossenen Jahre in den Rheinhäfen kürzere oder längere Zeit müssig und wartete oft vergeblich auf Frachtgelegenheit. Die Schiffsmiethe sank auf einen früher nicht gekannten und so niedrigen Stand, dass in vielen Fällen kaum die Selbstkosten der Reisen gedeckt wurden, einzelne Privatschiffer in den Niederländischen Häfen ihre Fahrzeuge sogar ohne jeden weiteren Vortheil als den, nach dem Oberrhein geschleppt zu werden, zur Befrachtung anboten und überliessen.

Obwohl die Kohlenpreise 1874 einen erheblichen Abschlag erfuhren, waren sie doch noch immer zu hoch, um eine wesentliche Ermässigung des Schlepplohns eintreten zu lassen, da viele früher zu höheren Preisen abgeschlossene Verträge noch fortbestanden.

Dazu kam ein Monate lang anhaltender, sehr ungünstiger Wasserstand. Unter solchen Verhältnissen kann es nicht auffallen, dass die Ab- und Zufuhren fast aller Rheinhäfen, die Thätigkeit der Aichämter und der Schiffsuntersuchungs-Commissionen, sowie die Zahl der erteilten Schifferpatente 1874 hinter dem Ergebniss des vorhergehenden Jahres mehr oder weniger bedeutend zurückgeblieben sind. Beispielsweise ist die Bergfahrt bei Emmerich

| | |
|------------------------------------|---|
| | von 7244 Schiffen mit 19,949,902 Ctr. im Jahre 1873 |
| die Thalfahrt daselbst | auf 5570 Schiffe " 14,234,244 " " " 1874, |
| | von 11,991 Schiffen mit 31,233,113 Ctr. |
| | auf 10,411 Schiffe " 27,416,511 " |
| Berg- und Thalfahrt im Ganzen also | von 19,235 Schiffen mit 51,183,015 Ctr. im Jahre 1873 |
| | auf 15,981 Schiffe " 41,650,755 " " " 1874 gesunken. |

Witterung und Wasserstand.

Die Wasserstände von zwanzig verschiedenen Punkten des Ober-, Mittel- und Niederrheins sind auf der folgenden Tabelle angegeben.



Wasserstand

| | Basel | Breisach | Kehl | Knie- lingen | Maximilians- Au | Speyer | Ludwigs- hafen | Mann- heim | Worms | Mainz | Bischofs- heim |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|--------------------|--------|-------------------|---------------|-------|-------|-------------------|
| | Fuss Zoll | Fuss Zoll | Fuss Zoll | Fuss Zoll | Meter | Meter | Meter | Fuss Zoll | Meter | Meter | Meter |
| Höchster Wasserstand | | | | | | | | | | | |
| Januar | 18. 9 | 15. 9 | 16. 6 | 19. 7 | -0,94 | 0,48 | 0,40 | 20. 9 | 0,39 | 0,87 | 2,22 |
| Februar | 19. 8 | 17. — | 17. 8 | 20. 6 | -1,20 | 0,13 | 0,00 | 22. — | 0,07 | 0,68 | 1,92 |
| März | 18. 8 | 16. — | 16. 5 | 19. 1 | -0,75 | 0,60 | 0,64 | 20. — | 0,62 | 1,07 | 2,25 |
| April | 16. 3 | 13. 2 | 14. 2 | 17. 3 | -0,21 | 1,20 | 1,25 | 17. 9 | 1,11 | 1,25 | 2,26 |
| Mai | 14. 8 | 11. 6 | 12. 7 | 15. 2 | 0,45 | 1,89 | 2,50 | 13. 9 | 2,26 | 2,36 | 3,20 |
| Juni | 11. 5 | 9. 2 | 11. 4 | 13. 3 | 1,10 | 2,46 | 2,80 | 12. 9 | 2,35 | 1,85 | 2,62 |
| Juli | 12. 4 | 8. 9 | 10. 2 | 11. 9 | 1,49 | 2,89 | 3,65 | 10. 1 | 3,39 | 2,75 | 3,50 |
| August | 7. 9 | 5. 8 | 8. 5 | 10. 3 | 2,09 | 3,46 | 3,50 | 10. 5 | 3,20 | 2,52 | 3,30 |
| September | 15. 4 | 11. 4 | 13. 3 | 16. 1 | 0,23 | 1,70 | 1,90 | 16. — | 1,64 | 1,55 | 2,41 |
| October | 17. 8 | 14. 3 | 15. 5 | 19. 2 | -0,73 | 0,64 | 0,60 | 20. 2 | 0,50 | 0,75 | 1,67 |
| November | 15. 6 | 11. 3 | 13. 3 | 15. 9 | 0,28 | 1,65 | 1,66 | 16. 7 | 1,48 | 1,38 | 2,59 |
| December | 17. 2 | 12. 3 | 14. 9 | 17. 5 | -0,20 | 1,13 | 1,22 | 17. 8 | 1,15 | 1,30 | 3,03 |
| Niedrigster Wasserstand | | | | | | | | | | | |
| Januar | 20. 2 | 17. 1 | 17. 8 | 20. 7 | -1,23 | 0,14 | 0,02 | 22. 2 | 0,07 | 0,53 | 1,72 |
| Februar | 20. 6 | 17. 7 | 18. 7 | 21. 6 | -1,46 | -0,18 | -0,37 | 23. 5 | -0,22 | 0,37 | -1,45 |
| März | 20. 8 | 18. — | 18. 8 | 21. 6 | -1,51 | -0,27 | -0,47 | 23. 6 | -0,28 | 0,32 | -1,39 |
| April | 19. 3 | 16. 7 | 17. 1 | 19. 9 | -1,01 | 0,30 | 0,17 | 21. 7 | 0,24 | 0,73 | 1,88 |
| Mai | 18. 4 | 15. 4 | 16. — | 19. 3 | -0,82 | 0,56 | 0,54 | 20. 2 | 0,44 | 0,81 | 1,83 |
| Juni | 15. 6 | 12. 4 | 13. 5 | 16. 2 | 0,12 | 1,54 | 1,68 | 16. 6 | 1,46 | 1,51 | 2,33 |
| Juli | 15. 2 | 11. 7 | 13. 2 | 15. 7 | 0,33 | 1,70 | 1,85 | 16. — | 1,63 | 1,53 | 2,35 |
| August | 15. 3 | 11. 3 | 13. 2 | 15. 9 | 0,25 | 1,75 | 1,90 | 16. — | 1,61 | 1,53 | 2,36 |
| September | 18. 1 | 15. 3 | 15. 7 | 19. 4 | -0,80 | 0,60 | 0,58 | 20. 3 | 0,50 | 0,76 | 1,68 |
| October | 19. 5 | 17. 4 | 17. 5 | 21. 4 | -1,50 | -0,14 | -0,46 | 23. 5 | -0,23 | 0,29 | -1,24 |
| November | 20. 7 | 18. 4 | 18. 4 | 22. — | -1,73 | -0,38 | -0,72 | 24. 4 | -0,43 | 0,16 | -1,10 |
| December | 19. 8 | 16. 4 | 17. 1 | 20. 5 | -1,18 | 0,20 | 0,00 | 22. — | 0,10 | 0,52 | 1,67 |
| Mittlerer Wasserstand | | | | | | | | | | | |
| Januar | 19. 6 | 16. 6 | 17. 3 | 20. 2 | -1,10 | 0,28 | 0,17 | 21. 5 | 0,20 | 0,69 | 1,98 |
| Februar | 20. 3 | 17. 5 | 18. 4 | 21. 2 | -1,38 | -0,08 | -0,25 | 22. 9 | -0,11 | 0,47 | 1,65 |
| März | 20. — | 17. 4 | 18. — | 20. 8 | -1,26 | 0,02 | -0,11 | 22. 4 | 0,01 | 0,56 | 1,69 |
| April | 17. 7 | 14. 8 | 15. 5 | 18. 6 | -0,59 | 0,80 | 0,74 | 19. 6 | 0,66 | 1,00 | 2,06 |
| Mai | 16. 5 | 13. 4 | 14. 2 | 17. 1 | -0,14 | 1,27 | 1,47 | 16. 9 | 1,31 | 1,48 | 2,40 |
| Juni | 14. 6 | 11. 5 | 12. 8 | 15. 2 | 0,43 | 1,81 | 1,94 | 15. 7 | 1,68 | 1,61 | 2,43 |
| Juli | 14. 3 | 10. 8 | 12. 6 | 14. 6 | 0,65 | 2,03 | 2,29 | 14. 6 | 2,04 | 1,85 | 2,65 |
| August | 12. 6 | 8. 9 | 10. 9 | 13. — | 1,14 | 2,65 | 2,82 | 12. 7 | 2,54 | 2,13 | 2,90 |
| September | 16. 9 | 13. 2 | 14. 6 | 17. 9 | -0,35 | 1,08 | 1,14 | 18. 3 | 1,00 | 1,11 | 2,01 |
| October | 18. 8 | 16. 2 | 16. 5 | 20. 3 | -1,13 | 0,26 | 0,09 | 21. 8 | 0,15 | 0,53 | 1,49 |
| November | 19. 4 | 16. 7 | 17. 2 | 20. 7 | -1,27 | 0,07 | -0,16 | 22. 6 | -0,02 | 0,43 | 1,42 |
| December | 18. 9 | 15. — | 16. 2 | 19. 2 | -0,75 | 0,62 | 0,58 | 20. 1 | 0,59 | 0,90 | 2,22 |

ndfabelle von 1874.

| | Biblenz | Cöln | Nym- wegen | Tiel | Gorkum | | Dordrecht | | Rotterdam | | Arnheim | Vreeswyk | | Bemerkungen |
|-----|---------|------|---------------|--------|--------|--------|-----------|--------|-----------|--------|---------|----------|--------|-------------|
| | | | | | Meter | | Meter | | Meter | | | Meter | | |
| | | | | | Fluth | Ebbe | Fluth | Ebbe | Fluth | Ebbe | | Fluth | Ebbe | |
| 7 | 2,22 | 2,46 | + 8,44 | + 5,44 | + 2,03 | + 1,69 | + 1,72 | + 0,63 | + 1,55 | + 0,54 | + 8,70 | + 2,31 | + 2,26 | |
| 8 | 1,92 | 1,93 | + 8,05 | + 5,06 | + 1,75 | + 1,28 | + 1,47 | + 0,40 | + 1,23 | + 0,24 | + 8,34 | + 2,01 | + 1,92 | |
| 7 | 2,25 | 2,30 | + 8,23 | + 5,25 | + 2,16 | + 1,52 | + 1,85 | + 0,87 | + 1,63 | + 0,84 | + 8,53 | + 2,32 | + 2,16 | |
| 5 | 2,26 | 2,21 | + 8,18 | + 5,22 | + 2,03 | + 1,45 | + 1,67 | + 0,31 | + 1,50 | + 0,15 | + 8,51 | + 2,20 | + 2,10 | |
| 6 | 3,20 | 3,45 | + 9,05 | + 5,97 | + 1,76 | + 1,44 | + 1,36 | - 0,02 | + 1,10 | - 0,18 | + 9,22 | + 2,55 | + 2,53 | |
| 5 | 2,62 | 2,72 | + 8,62 | + 5,63 | + 1,89 | + 1,31 | + 1,53 | + 0,09 | + 1,25 | - 0,03 | + 8,85 | + 2,30 | + 2,27 | |
| 75 | 3,50 | 3,66 | + 9,18 | + 6,17 | + 1,96 | + 1,56 | + 1,46 | + 0,22 | + 1,18 | + 0,05 | + 9,36 | + 2,75 | + 2,70 | |
| 52 | 3,30 | 3,45 | + 9,02 | + 5,98 | + 2,05 | + 1,50 | + 1,80 | + 0,41 | + 1,54 | + 0,28 | + 9,20 | + 2,62 | + 2,60 | |
| 55 | 2,41 | 2,41 | + 8,29 | + 5,35 | + 2,07 | + 1,18 | + 1,86 | + 0,55 | + 1,54 | + 0,45 | + 8,58 | + 2,23 | + 2,05 | |
| 75 | 1,67 | 1,47 | + 7,37 | + 4,45 | + 2,23 | + 1,65 | + 2,11 | + 1,39 | + 1,96 | + 1,32 | + 7,81 | + 2,31 | + 1,97 | |
| 38 | 2,59 | 2,60 | + 8,20 | + 5,18 | + 1,85 | + 1,04 | + 1,81 | + 0,51 | + 1,74 | + 0,44 | + 8,45 | + 1,91 | + 1,88 | |
| 30 | 3,03 | 3,36 | + 9,19 | + 6,12 | + 2,33 | + 1,98 | + 2,48 | + 0,86 | + 2,42 | + 0,76 | + 9,27 | + 2,68 | + 2,68 | |
| 53 | 1,72 | 1,59 | + 7,58 | + 4,59 | + 1,23 | + 0,85 | + 0,73 | - 0,45 | + 0,44 | - 0,74 | + 7,96 | + 1,61 | + 1,56 | |
| 37 | - 1,45 | 1,28 | + 7,35 | + 4,37 | + 0,88 | + 0,54 | + 0,38 | - 0,92 | + 0,17 | - 1,07 | + 7,75 | + 1,33 | + 1,30 | |
| 32 | - 1,39 | 1,13 | + 7,22 | + 4,22 | + 1,00 | + 0,55 | + 0,76 | - 0,66 | + 0,48 | - 0,83 | + 7,58 | + 1,23 | + 1,18 | |
| 73 | 1,88 | 1,81 | + 7,71 | + 4,76 | + 1,19 | + 0,70 | + 0,84 | - 0,66 | + 0,56 | - 0,82 | + 8,09 | + 1,65 | + 1,61 | |
| 81 | 1,83 | 1,65 | + 7,57 | + 4,61 | + 1,29 | + 0,63 | + 1,05 | - 0,45 | + 0,77 | - 0,58 | + 7,92 | + 1,53 | + 1,45 | |
| 51 | 2,33 | 2,32 | + 8,11 | + 5,13 | + 1,27 | + 0,80 | + 0,96 | - 0,55 | + 0,71 | - 0,65 | + 8,41 | + 1,85 | + 1,80 | |
| 53 | 2,35 | 2,31 | + 8,07 | + 5,11 | + 1,34 | + 0,83 | + 1,06 | - 0,32 | + 0,75 | - 0,48 | + 8,38 | + 1,89 | + 1,80 | |
| 53 | 2,36 | 2,33 | + 8,09 | + 5,11 | + 1,42 | + 0,88 | + 0,78 | - 0,32 | + 0,55 | - 0,50 | + 8,40 | + 1,93 | + 1,81 | |
| 76 | 1,68 | 1,48 | + 7,41 | + 4,49 | + 1,08 | + 0,58 | + 0,80 | - 0,36 | + 0,59 | - 0,47 | + 7,84 | + 1,47 | + 1,39 | |
| 29 | - 1,24 | 0,92 | + 6,90 | + 3,94 | + 0,83 | + 0,26 | + 0,60 | - 0,61 | + 0,43 | - 0,79 | + 7,41 | + 0,98 | + 0,95 | |
| 16 | - 1,10 | 0,76 | + 6,72 | + 3,78 | + 0,65 | + 0,18 | + 0,50 | - 0,58 | + 0,26 | - 0,85 | + 7,26 | + 0,95 | + 0,90 | |
| 52 | 1,67 | 1,49 | + 7,41 | + 4,45 | + 1,15 | + 0,78 | + 0,47 | - 0,48 | + 0,36 | - 0,82 | + 7,65 | + 1,50 | + 1,46 | |
| 69 | 1,98 | 1,98 | + 7,95 | + 4,96 | + 1,69 | + 1,23 | + 1,28 | - 0,02 | + 1,03 | - 0,17 | + 8,29 | + 1,95 | + 1,88 | |
| 47 | 1,65 | 1,53 | + 7,60 | + 4,62 | + 1,40 | + 0,87 | + 1,08 | - 0,30 | + 0,82 | - 0,46 | + 7,96 | + 1,60 | + 1,55 | |
| 56 | 1,69 | 1,57 | + 7,59 | + 4,59 | + 1,50 | + 0,94 | + 1,23 | - 0,19 | + 0,95 | - 0,34 | + 7,95 | + 1,62 | + 1,52 | |
| 00 | 2,06 | 2,01 | + 7,94 | + 4,96 | + 1,52 | + 0,99 | + 1,22 | - 0,25 | + 0,94 | - 0,40 | + 8,27 | + 1,84 | + 1,77 | |
| 48 | 2,40 | 2,39 | + 8,15 | + 5,15 | + 1,54 | + 1,00 | + 1,21 | - 0,25 | + 0,92 | - 0,40 | + 8,44 | + 1,93 | + 1,87 | |
| 161 | 2,43 | 2,43 | + 8,22 | + 5,24 | + 1,55 | + 0,97 | + 1,23 | - 0,22 | + 0,93 | - 0,36 | + 8,50 | + 1,97 | + 1,91 | |
| 185 | 2,65 | 2,69 | + 8,43 | + 5,44 | + 1,58 | + 1,07 | + 1,24 | - 0,14 | + 0,94 | - 0,26 | + 8,69 | + 2,13 | + 2,08 | |
| 213 | 2,90 | 3,01 | + 8,70 | + 5,69 | + 1,72 | + 1,22 | + 1,31 | - 0,01 | + 1,03 | - 0,13 | + 8,92 | + 2,37 | + 2,31 | |
| 111 | 2,01 | 1,91 | + 7,79 | + 4,84 | + 1,46 | + 0,79 | + 1,21 | - 0,09 | + 0,91 | - 0,17 | + 8,15 | + 1,77 | + 1,67 | |
| 053 | 1,49 | 1,23 | + 7,16 | + 4,23 | + 1,30 | + 0,56 | + 1,11 | - 0,10 | + 0,87 | - 0,17 | + 7,64 | + 1,42 | + 1,28 | |
| 043 | 1,42 | 1,14 | + 7,05 | + 4,09 | + 1,24 | + 0,58 | + 1,04 | - 0,15 | + 0,83 | - 0,25 | + 7,53 | + 1,33 | + 1,20 | |
| 090 | 2,22 | 2,24 | + 8,15 | + 5,17 | + 1,75 | + 1,34 | + 1,25 | + 0,04 | + 0,98 | - 0,20 | + 8,42 | + 2,15 | + 2,08 | |

An den Badischen Pegeln liegt der Nullpunkt auf dem bekannten höchsten Wasser und die Wasserstände werden von oben nach unten gelesen, während dies in allen andern Fällen umgekehrt, in der Richtung von unten nach oben geschieht.
Der Nullpunkt des Mainzer Fahrpegels, welcher auf die Wassertiefe im Binger-Loch basirt ist, liegt 79,91 Meter über A. P.
Bei Gorkum, Dordrecht, Rotterdam und Vreeswyk, wo sich Fluth und Ebbe geltend machen, sind die Wasserstände von Ebbe und Fluth angegeben.

Der Rhein erreichte seinen

höchsten

niedrigsten

| | | Stand | | | |
|-------------|------------------|---------|----------------------------|-----|---------------|
| Bei Basel | am 1. August mit | 7' 9" | 15. und 16. März | mit | 20' 8" |
| " Kehl | " 3. " | 8' 5" | 10. " vom 13. bis 17. März | " | 18' 8" |
| " Mannheim | " 1. Juli | 10' 1" | 16. " 17. November | " | 24' 4" |
| " Cöln | " 3. " | 3,36 M. | 16. November | " | 0,76 M. |
| " Arnheim | " 5. " | 9,36 M. | 15. bis 17. November | " | 7,26 M. + AP. |
| " Gorkum | " 7. Decbr. | 2,33 M. | 2. " 3. November | " | 0,18 M. " |
| " Rotterdam | " 9. " | 2,42 M. | 27. Februar | " | 1,07 M. " |

Frost und Eisgang verursachten im Februar und December nur eine kurze Unterbrechung der Schifffahrt, durch Hochwasser wurde dieselbe gar nicht, dagegen im ersten und letzten Viertel des Jahres durch niedere Wasserstände ausserordentlich beeinträchtigt. Das Jahr 1874 war unter den letzten elf Jahren das wasserärmste. Von Ende Januar bis 22. März und von Anfang October bis 22. November blieb das Wasser dauernd und beträchtlich hinter dem zur regelmässigen Ausübung der Schifffahrt erforderlichen Minimalstande von 1,5 Meter am Cölner Pegel zurück, so dass während dieser Zeit die Dampfschiffe zum grössten Theil, namentlich in der Rheingauer Strecke, gar nicht, die Segelschiffe nur mit ganz geringer Ladung fahren konnten. Die Cöln-Düsseldorfer Personen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft musste wegen zu niedriger Wasserstände 68 Tage im Jahre den Betrieb ganz einstellen.

Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers und der Stromufer.

Für Strombettreinigungen, für Verbesserung des Fahrwassers durch Vertiefungen, Aushebungen, Felsensprengungen etc., für Herstellung und Verstärkung von Uferbauten, für Ausführung von Durchstichen, für Unterhaltung und Verbesserung der Leinpfade wurden 1874 verausgabt:

| | | |
|---------------------|-----------|-------|
| Von Baden | 825,538 | Mark |
| " Bayern | 416,836 | " |
| " Elsass-Lothringen | 1,049,389 | " |
| " Hessen | 155,632 | " |
| " Niederland | 1,360,724 | " |
| " Preussen*) | 1,257,208 | " |
| Zusammen | 5,065,327 | Mark. |

Für Herstellung des Central-Güterbahnhofs und des Hafens auf der Mühlau bei Mannheim sind 4,446,184 fl. verwendet worden.

Strombefahrung.

Die von der Central-Commission in deren ordentlicher Sitzung im Jahre 1873 angeordnete Strombefahrung von Basel bis in das Meer fand durch die dazu von den Regierungen der sämtlichen Rheinuferstaaten ernannten Wasserbau-Techniker im September und October 1874 statt. Die Ergebnisse dieser, im Interesse der Rheinschifffahrt unternommenen neuen Strombefahrung sind ausführlich in den Protokollen und Gutachten der Befahrungs-Commission niedergelegt.

In einer der Central-Commission im Vorjahre überreichten Denkschrift sind Wünsche und Beschwerden von Schifffahrts-Interessenten am deutschen Rhein vorgetragen worden. Unter Aner-

*) Die für die Strecke des Regierungs-Bezirks Wiesbaden (Baubezirk Biebrich) im Jahre 1874 verausgabte Summe betrug 41,395 Mark; sie ist in der oben für Preussen aufgeführten Ziffer mitenthalten. In einigen Vorjahren waren die für die gedachte Strecke aufgewendeten Mittel in den Jahresberichten der Central-Commission unberücksichtigt geblieben. Dieselben beliefen sich im Jahre 1872 auf 5887 Thlr., im Jahre 1873 auf 9283 Thlr.

kennung dessen, was die Regierungen der Uferstaaten seit einer Reihe von Jahren für die Rheinschiffahrt gethan haben, wird in dieser Schrift u. A. namentlich die Verbesserung des Fahrwassers an verschiedenen Stellen, die Verbesserung verschiedener Rheinhäfen und die Vermehrung der Zahl der Sicherheitshäfen verlangt.

Die Central-Commission hat in ihrer Sitzung vom 22. August 1874 die gedachte Denkschrift der Strombefahrungs-Commission überwiesen. Letztere hat die sämmtlichen vorgetragenen Wünsche und Beschwerden in Berücksichtigung gezogen und nach eingehender Prüfung darüber ihr Gutachten erstattet.

Dasselbe unterliegt, wie die übrigen Aeusserungen der Strombefahrungs-Commission, noch weiterer Berathung und Beschlussfassung.

Tauerei.

Die Central-Actien-Gesellschaft für Tauerei beschränkte ihren Dienst mit 4 Tauern im verflossenen Jahre hauptsächlich noch auf die Strecke zwischen Emmerich und Duisburg, obgleich das Drahtseil bereits einige Kilometer oberhalb Cöln bis Rodenkirchen reicht. Der Grund dieser Beschränkung liegt in den bei Hamm und Mülheim bestehenden Querseilfähren. Zur Umänderung der Hammer Fähre in eine Anstalt mit Langseil sind die nöthigen Einleitungen getroffen, während die Schwierigkeiten bei der Mülheimer Querseilfähre durch eine Einrichtung beseitigt werden sollen, welche hauptsächlich darin besteht, dass das Langseil des Tauer über dem im Flussbett befindlichen Querseil der Fähre ans Land gezogen, dort befestigt und nur beim Ueberführen eines Schleppzuges wieder herabgelassen wird. Die vorgenannte Gesellschaft besass im Jahre 1874 vier Tauer und zwei Räderboote, und traf Anstalten zur weiteren Ausdehnung ihres Betriebs.

Benutzung der Winter- und Sicherheitshäfen.

Durch die Concurrrenz der Eisenbahnen veranlasst, sucht die Schiffahrt die Ruhe- und Sicherheitshäfen immer mehr nur im Momente der äussersten Gefahr auf, um die Betriebszeit soviel wie möglich auszubenten. Bei Beginn des Jahres war der Winter so milde, dass die Schiffe gegen Eisgang nicht gesichert zu werden brauchten; erst gegen Ende des Jahres suchten die Schiffer sich den Gefahren des Eisgangs durch Einlaufen in die Sicherheitshäfen zu entziehen. Manche Fahrzeuge lagen hier indess auch kürzere oder längere Zeit in Folge des Mangels an Frachtgütern.

Es benutzten die Winter- und Sicherheitshäfen, soweit davon Anzeige gemacht worden ist:

| | |
|-----------------------|--|
| zu Ludwigshafen . . . | 443 Schiffe. |
| „ Mannheim . . . | 2 Badeanstalten |
| | 2 Schleppboote |
| | 2 Güterschraubenboote |
| | 1 kleines Personenschraubenboot |
| | 8 eiserne Schleppkähne und |
| | 88 Segelschiffe. |
| | <hr/> |
| | 103 Fahrzeuge. |
| „ Mainz | 6 Dampfboote |
| | 88 Segelschiffe |
| | 76 Nachen (unter 200 Ctr. Tragfähigkeit) |
| | 2 Schiffsmühlen |
| | 6 Badeanstalten |
| | 3 Baggermaschinen und |
| | 2 Uferbaumaschinen |
| | <hr/> |
| | 183 Fahrzeuge. |

| | | |
|---------------------------|----|---|
| Zu Rosengarten | 5 | Schiffe und 38 □-Klafter Flossholz; |
| " Gustavsburg | 21 | " " 306 " " " |
| " Bingerbrück | 2 | Dampfschiffe, 19 Segelschiffe, 3 Nachen und andere Fahrzeuge; |
| " Oberlahnstein | 7 | " " 88 " " " " |
| " Coblenz | 8 | " " 11 " " " " |
| " Köln | — | " " 137 " " " " |
| " Düsseldorf | 15 | " " 49 " " " " |
| " Hochfeld | 4 | " " 53 " " " " |
| " Wesel | — | " " 2 " " " " |
| " Emmerich | — | " " 45 " " " " |
| " Arnheim | 28 | Fahrzeuge. |
| " Nymwegen | 57 | " |
| " Tiel | 56 | " |
| " Gorkum | 15 | " |
| " Dortrecht | 53 | " |

Schiffsaiche und Schiffsuntersuchungen.

Geaicht wurden im Jahre 1874 im ersten Rheinaufsichtsbezirk:
 in Mannheim 7 Fahrzeuge von 369 bis 10,975 Ctr. Tragfähigkeit (7 weniger als 1873);
 auf ihre Tauglichkeit untersucht 8 Schiffe (5 weniger als 1873);
 im zweiten Bezirk:
 in Mainz 5 Fahrzeuge mit einer Gesamtladungsfähigkeit von 18,238 Ctr. (12 weniger als 1873);
 auf ihre Tauglichkeit zum Waarentransport untersucht 19 Fahrzeuge mit zusammen 97,555 Ctr.
 Ladungsfähigkeit (8 Fahrzeuge mehr als 1873);
 in Worms wurden 2 Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von zusammen 6967 Ctr. untersucht
 (ein Schiff weniger als 1873).

Im dritten Bezirk erstreckte sich die Thätigkeit der Schiffsaichämter, und zwar:
 zu Coblenz auf 16 Schiffe mit einer Gesamtladungsfähigkeit von 50,434 Ctr.

" Köln " 4 " " " " " 22,596 "

" Ruhrort " 81 " " " " " 241,992 "

(daher 108 Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 414,480 Ctr. weniger als 1873).

Von den Schiffsuntersuchungs-Commissionen wurden untersucht:

in Niederlahnstein 34 Schiffe mit 69,299 Ctr. Tragfähigkeit

" Coblenz 17 " " 57,240 " " "

" Köln 12 " " 34,060 " " "

" Düsseldorf 2 " " 2,000 " " "

" Duisburg 6 " " 21,789 " " "

" Ruhrort 90 " " 248,960 " " "

" Wesel 1 " " 859 " " "

(demnach 58 Fahrzeuge mit 290,153 Ctr. Ladungsfähigkeit weniger als 1873).

Im vierten Bezirk wurden

in Amsterdam 1 Schiff geaicht, 42 Schiffe untersucht

" Rotterdam 39 Schiffe " 27 " "

" Dortrecht 52 " " 84 " "

(demnach 41 Schiffe weniger geaicht, 73 Schiffe weniger untersucht als 1873).

Schiffer- und Steuermanns-Patente, Baakenmeister.

Im Jahre 1874 wurden ertheilt:

in Baden 13 Schifferpatente

" Hessen 5 " "

" Preussen 76 " "

" Niederland 135 " "

229 Schifferpatente

(demnach 127 Patente weniger als im Jahre 1873).

Die musterhafte Organisation des Baakenmeister-Dienstes auf den Niederländischen conventionellen Gewässern hatte die Strombefahrungs-Commission im Jahre 1874 Gelegenheit anzuerkennen.

Brücken über den Rhein.

Im Jahre 1874 wurden der Central-Commission die Pläne von sechs neuen festen Brücken über den Rhein zur Prüfung unterbreitet, und zwar:

Von der Bayerischen Regierung ein Plan zur Errichtung einer für die Bahnverbindung zwischen Bruchsal und Germersheim dienenden Brücke;

von der Regierung Elsass-Lothringens und der Badischen Regierung die Pläne dreier fester Brücken am Oberrhein zur Verbindung der Bahnen zwischen Leopoldshöhe und St. Ludwig, Müllheim und Mülhausen, Altbreisach und Colmar;

von der Niederländischen Regierung zwei Pläne für eine Brücke über die Waal bei Nymwegen und eine über den Lek bei Arnheim.

Sämmtliche Pläne wurden an den Brückenbaustellen von den dazu berufenen Technikern einer eingehenden sachlichen Prüfung unterzogen, es wurde der Befund bezüglich jeder Brücke in ein Protokoll niedergelegt, und die Central-Commission hat dann die Ausführung der Brückenbauten, unter Feststellung der von den betreffenden Regierungen im Interesse der Schifffahrt und Flösserei zu erfüllenden Bedingungen, genehmigt.

Bei Speyer wurde nach dem Systeme der Maxauer Brücke eine Eisenbahnschiffbrücke von 240 Meter Länge, mit 43 eisernen Brückenkähnen aufgestellt. Dieselbe hat zwei Durchlässe von je 21 Meter und einen dritten Durchlass von 14 Meter Lichtweite.

Unglücksfälle auf dem Rhein.

Im ersten Aufsichtsbezirke kamen durch Anstoss an Eisbrecher drei und ausserdem noch vier Unglücksfälle, darunter einer an der Maxauer Eisenbahnbrücke vor. Bei diesen Unfällen haben vier Menschen durch Unvorsichtigkeit ihr Leben eingebüsst.

In dem zweiten Bezirk ging ein mit Backsteinen beladenes Fahrzeug unter.

Im dritten Bezirk ereigneten sich acht Unglücksfälle; zwei Schiffe, ein leeres und ein mit Roggen beladenes, fuhren vor Orsoy auf die Kribben und wurden stark beschädigt; bei Remagen sank im Nebel ein mit Basalt beladenes Schiff; ein mit Guano, Harz und Galläpfeln befrachteter Schraubendampfer sank bei Mülheim; ein Schlepper erlitt in der Thalfahrt durch Anfahren an die „rothe Mauer“ (Mäusethurminsel) bedeutend Schaden; ein Personenboot dessgleichen durch Anfahren an einen Felsen vor Lorchhausen; bei Stapp ging ein mit Basalt beladenes Fahrzeug aus unbekanntem Gründen gänzlich unter; ein Dampfschiff gerieth unweit Oberlahnstein auf das Vorland und wurde unerheblich beschädigt.

Im vierten Bezirke ertranken bei Ausübung des Schiffergewerbes zwei Personen.

Rheinschiffahrts-Behörden.

Die Rheinschiffahrts-Central-Commission hielt ihre ordentliche Sitzung im Jahre 1874 in Mannheim vom 17. bis zum 26. August, in Freiburg vom 6. bis 8. September und in Arnheim, nach Schluss der Strombefahrung, vom 9. bis 12. October.

Zum Vorsitzenden bis zur nächsten ordentlichen Sitzung wurde, gemäss Art. 44 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte und No. 9 des Schlussprotokolls vom 17. October 1868, der Grossherzoglich Badische Geheime-Rath Muth bestimmt.

Als Appell-Instanz hatte die Commission in einem Falle Urtheil zu sprechen.

Von den Rheinschiffahrts-Gerichten im ersten Aufsichtsbezirke wurden weder Strafen wegen Uebertretungen der Rheinschiffahrts- und Floss-Ordnung verhängt, noch bei denselben Prozesse anhängig gemacht.

Im zweiten Bezirk kamen bei den Rheinschiffahrts-Gerichten in erster Instanz zwei Civilsachen und zwei Straffälle, in zweiter Instanz eine Civilsache zur Verhandlung.

Bei den Rheinschiffahrts-Gerichten im dritten Aufsichtsbezirk betrug die Zahl der verhandelten Civil- und Strafsachen:

| | Civil- Sachen | Straf- Sachen | Zusammen |
|-----------------|------------------|------------------|-----------|
| in Wiesbaden | — | 3 | 3 |
| Eltville | — | 4 | 4 |
| Rüdesheim | — | 5 | 5 |
| St. Goarshausen | — | — | — |
| St. Goar | — | 4 | 4 |
| Boppard | — | 3 | 3 |
| Oberlahnstein | 1 | — | 1 |
| Coblenz | 1 | 1 | 2 |
| Ehrenbreitstein | — | — | — |
| Neuwied | — | 2 | 2 |
| Linz | 2 | 3 | 5 |
| Sinzig | 1 | 2 | 3 |
| Königswinter | 2 | — | 2 |
| Bonn | — | 3 | 3 |
| Cöln | 2 | 2 | 4 |
| Neuss | — | — | — |
| Mülheim | — | 1 | 1 |
| Düsseldorf | 1 | 2 | 3 |
| Uerdingen | 2 | 12 | 14 |
| Duisburg | 4 | 3 | 7 |
| Wesel | — | — | — |
| Rheinberg | 4 | — | 4 |
| Xanten | 1 | — | 1 |
| Emmerich | 2 | — | 2 |
| Gesamt | 23 | 50 | 73 |

Bei dem dritten Senat des Königl. Appellations-Gerichtshofes zu Cöln ergingen 1874 drei Urtheile.

Das Rheinschiffahrts-Gericht zu Bacharach ist aufgehoben und dessen Bezirk mit demjenigen des Rheinschiffahrts-Gerichts zu St. Goar verbunden worden.

Im vierten Bezirk wurden 19 Urtheile, und zwar in:

| | | |
|------------|----|-----------|
| Tiel | 11 | Urtheile, |
| Gorkum | 6 | " |
| Sliedrecht | 2 | " |

wegen Uebertretungen der Schiffahrts-Polizei-Ordnung gefällt.

Rheinschiffahrts-Beörden.

Die Rheinschiffahrts-Gerichts-Commission hielt ihre ordentliche Sitzung im Jahre 1874 in Magdeburg vom 17. bis zum 28. August, in Freiburg vom 2. bis 22. September und in Karlsruhe nach Schluss der Sitzungsdauer vom 9. bis 12. October.

Nach Fortsetzung der im letzten Bericht erwähnten Verhandlungen wurde am 11. October 1874 die Rheinschiffahrts-Acte und No. 9 des Schlussprotokolls vom 17. October 1868, der Grossherzoglich Badische Geheimrath Rath bestimmt.

Als Appell-Instanz hatte die Commission in einem Falle Urtheil zu sprechen.

Von den Rheinschiffahrts-Gerichten im ersten Aufsichtsbezirk wurden sechs Urtheile wegen Uebertretungen der Rheinschiffahrts- und Fluss-Ordnung verhängt, noch bei denselben Processen anhängig gemacht.

Im zweiten Bezirk kam bei den Rheinschiffahrts-Gerichten in erster Instanz zwei Urtheile und zwei Straffälle, im zweiten Instanz eines Urtheils zur Verhandlung.

II.

Schiffs- und Güterverkehr auf dem Rheine.

Wie in früheren Berichten bereits hervorgehoben worden ist, lässt sich die gesammte Güterbewegung auf dem Rheine in seiner ganzen schiffbaren Ausdehnung nur annähernd angeben. Eine den ganzen rheinischen Wasserverkehr umfassende genaue Darstellung war weder früher, noch ist sie heute möglich. Den früheren statistischen Verkehrs-Uebersichten lagen bis 1867 hauptsächlich die Mittheilungen der Rheinzollämter zu Grunde. Dieselben waren nicht genügend, da sie auf Erhebungen beruhten, welche andere Zwecke als solche der Verkehrs-Statistik verfolgten. Ein besseres Bild gewähren die seit dem gedachten Jahre als Grundlage benutzten Uebersichten des Hafenerverkehrs und der Grenz- und Hauptzollämter Emmerich und Lobith. Die Angaben über die der Controle unterliegenden Zu- und Abfahrten der einundzwanzig in No. I. der tabellarischen Uebersichten aufgeführten Häfen, und diejenigen über die Berg- und Thalfahrten an der Preussisch-Niederländischen Grenze umfassen im grossen Ganzen der Hauptsache nach den Wasserverkehr zwischen Strassburg und den Niederländischen Rheinhäfen. Es gibt jedoch ausser den Haupthäfen zahlreiche mit der Entwicklung der Industrie auf den Ufern des Stromes entstandene Aus- und Einladeplätze, welche einen Theil des Verkehrs von den Häfen ablenken, während die Eisenbahnverwaltungen eine Reihe von neuen Häfen für den Uebergang des Verkehrs vom Lande auf das Wasser und umgekehrt hergestellt haben. Ueber die Bewegung an diesen Plätzen und in diesen Häfen fehlen grösstentheils bis jetzt noch die Angaben.

Der Gesamtverkehr der auf der Tab. I. des gegenwärtigen Berichtes verzeichneten Häfen betrug:

| | |
|-------|------------------|
| 1873: | 119,547,853 Ctr. |
| 1874: | 92,340,630 „ |

ist also im letzten Jahre um 27,207,223 Ctr. geringer gewesen als 1873.

Auf der bezeichneten Tabelle sind ausser Amsterdam, Rotterdam und Dortrecht keine Niederländische Häfen aufgeführt. Die drei genannten Häfen empfangen rheinwärts

| | |
|----------------|-----------------|
| | 9,012,672 Ctr. |
| und versandten | 11,950,762 „ |
| zusammen | 20,963,434 Ctr. |

während beim Hauptzollamt Lobith 14,258,129 Ctr. zu Berg
und 27,901,593 „ „ Thal
im Ganzen 42,159,722 Ctr.

abgefertigt wurden. Es sind daher 21,196,288 Ctr. in der summarischen Uebersicht, Tabelle I., ausser Rechnung geblieben, weil ihre Bestimmungsorte und Herkunftsplätze in den Niederlanden und Belgien nicht näher angegeben wurden.

Ueber den Verkehr der Häfen von Leimersheim, Speyer, Rosengarten, Gernsheim, Schierstein und Neuss, worüber die summarische Uebersicht nichts enthält, sind folgende Mittheilungen eingegangen.

Im Hafen zu Leimersheim kamen an und gingen ab:

| | Zufuhr | Abfuhr |
|-------------------------------------|---------|--------|
| | Centner | |
| Bretter | 4,915 | — |
| Latten | 625 | — |
| Eisenbahnschwellen | — | 1,158 |
| Daubholz für Häringfässer | — | 2,680 |
| Brennholz | 820 | — |
| Kartoffeln | — | 29,010 |
| Zuckerrüben | — | 41,000 |
| Getreide | — | 6,470 |
| Bohnen | — | 264 |
| Steinkohlen | 200 | — |
| Rheinkies, gesiebter | 875 | — |
| Zusammen | 7,435 | 80,582 |

Im Ganzen 88,017

Ausserdem Zufuhr 10,324 tannene Bauholzstämme.

Im Hafen zu Speyer kamen an und gingen ab:

| | Zufuhr | Abfuhr |
|-----------------------------|---------|---------|
| | Centner | |
| Steinkohlen | — | 3,400 |
| Kartoffeln | — | 5,000 |
| Bau- und Nutzholz | 206,050 | 980 |
| Backsteine | 46,400 | 238,400 |
| Kalksteine | 2,250 | — |
| Bruchsteine | 3,150 | — |
| Zusammen | 257,850 | 247,780 |

Im Ganzen 505,630

Im Hafen zu Rosengarten (gegenüber Worms) kamen an und gingen ab:

| | Zufuhr | Abfuhr |
|-------------------------|---------|---------|
| | Centner | |
| Backsteine | 41,300 | — |
| Frucht | 2,963 | — |
| Holz | 1,600 | — |
| Erde und Sand | — | 140,474 |
| Zusammen | 45,863 | 140,474 |

Im Ganzen 186,337

Im Hafen zu Gernsheim kamen an und gingen ab:

| | Zufuhr | Abfuhr |
|----------------------------------|-----------|--------------|
| Steinkohlen | 66,894 | — Ctr. |
| Obst | — | 118 " |
| Mauer- und Kalksteine | 1,565 | — Kubikmeter |
| Ziegel- und Backsteine | 1,074,500 | — Stück |
| Borde | 2,975 | — " |
| Diele | 66 | — " |
| Latten und Stangen | 5,550 | — " |
| Rahmenschenkel | 733 | — " |
| Leere Fässer | — | 9 Ctr. |
| Eichene Diele | — | 424 □Meter |
| Stämme | — | 193 Stück |
| Brennholz | — | 458 Raumer |
| Gerste | — | 8,711 Ctr. |

| | Zufuhr | Abfuhr |
|-----------------------------------|--------|------------|
| Heu und Stroh | — | 2,123 Ctr. |
| Kartoffeln | — | 3,572 „ |
| Salz | 2,047 | — „ |
| Daubholz | — | 745 „ |
| Bauholz | 10 | — Stück |
| Nicht besonders genannt | 3,247 | 3,000 Ctr. |

Im Hafen zu Schierstein kamen an:

zu Berg 41,589 Ctr.
 „ Thal 12,472 „

Zusammen 54,061 Ctr. Kalksteine, Sandsteine, Steinkohlen und Holz, in Schiffen,
 ferner 94,008 Ctr. hartes Holz
 39,536 „ weiches Holz

Zusammen 133,544 Ctr. geflösstes Holz.

Im Hafen zu Neuss kamen an und gingen ab:

| | Zufuhr | | Abfuhr | |
|--|---------------------------|---------|---------|---------|
| | Zu Berg | Zu Thal | Zu Berg | Zu Thal |
| Steinkohlen | 3280 | — | — | — |
| Pottasche | — | 68 | — | — |
| Guano | 25611 | — | — | — |
| Hafer | 26784 | — | — | — |
| Gerste | 23953 | 25846 | — | — |
| Roggen | 81940 | — | — | 723 |
| Waizen und Spelz | 108877 | — | — | 10450 |
| Buchwaizen | 2880 | — | — | 89 |
| Saamen und Saat | 115717 | — | — | — |
| Kartoffeln | — | 1250 | — | — |
| Grundnüsse (Oel) | 15838 | — | — | — |
| Rüböl | 2177 | — | 21 | — |
| Bau- und Nutzholz | — | 2251 | — | — |
| Borke, Lohe | — | 5050 | — | — |
| Mühlenfabrikate | — | — | — | 10407 |
| Salz | — | 12300 | — | — |
| Wein | — | 1345 | — | — |
| Mehlabbfälle | — | — | — | 585 |
| Oelkuchen, Nusskuchen | — | — | 500 | 25040 |
| Porzellan | — | 266 | — | — |
| Steine | — | 2252 | — | — |
| Cement | — | 2100 | — | — |
| Schiefer | — | 9330 | — | — |
| Ziegelerde, Sand | 115871 | — | — | — |
| Basaltkleinschlag (Chaussee) | — | 6746 | — | — |
| Schleifsteine | — | 1000 | — | — |
| Geflösst { | Eichenstammholz | — | 5886 | — |
| | Eichenbretter | 6473 | 179916 | — |
| | Tannenstammholz | — | 45214 | — |
| | Tannenbretter | 10369 | — | — |
| | 539770 | 300820 | 521 | 47294 |
| | 840590 | | 47815 | |
| | | 888405 | | |

Schiffsverkehr.

Die Anzahl der Fahrten war 1874 bedeutend geringer als im vorhergehenden Jahre. Sie belief sich im Ganzen zu Berg und zu Thal (Segel- und Dampfschiffe) auf:

| | 1873 | 1874 | 1874 weniger |
|------------------------------------|--------|--------|--------------|
| bei Emmerich | 19,235 | 15,981 | 3,254 |
| „ Coblenz (Schiffbrücke) | 13,121 | 11,619 | 1,979 |
| im Hafen zu Düsseldorf | 3,684 | 3,086 | 598 |
| Cöln | 7,476 | 7,029 | 447 |
| Mainz | 9,522 | 9,382 | 140 |
| Mannheim: | | | |
| Rheinhafen | 4,638 | 3,876 | 762 |
| Neckarhafen | 800 | 600 | 200 |

Flösserei.

In Mannheim wurden, gemäss Art. XXIII. der Rheinschiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung, untersucht:

| | hartes Holz | | weiches Holz | | |
|------------------------------------|--------------------------|--------------|------------------------------|--------------|------------------|
| Oberrheinische Flösse | 874 Km. = | 13,984 Ctr. | 21,603 Km. = | 194,427 Ctr. | = 208,411 Ctr. |
| in Mannheim gebaute | 6,146 „ = | 98,336 „ | 223,116 „ = | 2,008,044 „ | = 2,106,368 „ |
| | 7,020 Km. = 112,320 Ctr. | | 244,719 Km. = 2,202,471 Ctr. | | = 2,314,791 Ctr. |
| im Hafen zu Biebrich | | | | 81,900 „ = | 81,900 „ |
| im Schiersteiner Hafen | | 94,008 „ | | 39,536 „ = | 133,544 „ |
| Rüdesheim | | | | 12,544 „ = | 12,544 „ |
| Cöln | | | | | 314,498 „ |
| Düsseldorf | | | | | 319,741 „ |
| Wesel | | | | | 500,486 „ |
| An Emmerich gingen zu Thal vorüber | 111 Flösse = | 421,819 Ctr. | | | |
| „ Lobith 87 Flösse mit | 27,670 Km. hartem Holz = | 442,720 „ | | | |
| | 81,182 „ weichem Holz = | 730,638 „ | | | |
| | | | | | 1,173,358 Ctr. |

Reiseverkehr.

Der niedrige Wasserstand wirkte auch auf den Reiseverkehr ungünstig ein. Die Cölner Gesellschaft beförderte 1874: 448,539 Personen, 64,291 weniger als im Vorjahr, die Düsseldorfer 434,701 „ 71,868 „ „ „ „ beide vereinte Gesellschaften 883,240 Personen, 136,159 weniger als im Vorjahr.

Die Niederländische Dampfschiff-Rhederei in Rotterdam beförderte 1874 bei Emmerich 11,121 Personen, 7659 Personen weniger als im Jahre 1873.

Verkehr auf den Canälen.

Ueber den Verkehr auf den Elsass-Lothringer Canälen im Jahre 1874 liegen keine Angaben vor.

Auf dem Frankenthaler Canal hat sich der Verkehr um 483,114 Ctr. gegen das Vorjahr gehoben. Es gingen ein: 115 Schiffe mit 69,883 Ctr.

aus: 266 " " 773,456 "

Im Ganzen 381 Schiffe mit 843,339 Ctr.

Bei den sechs verschiedenen Stationen (Kehlheim, Beilngries, Neumarkt, Nürnberg, Erlangen und Bamberg) des Donau-Main-Canals kamen an:

| | in der Richtung nach | |
|--------------------|----------------------------------|------------------------------|
| | dem Main | der Donau |
| | 1174 Schiffe mit 2,095,421 Ctr. | 593 Schiffe mit 407,752 Ctr. |
| und gingen ab: | 1152 " " 2,073,101 " | 550 " " 362,198 " |
| In den Main gingen | 576 Flösse mit 160,098 Ctr. Holz | |
| " die Donau | 12 " " 5,262 " " | |

Mannheim, im August 1875.

Die Central-Commission für die Rheinschiffahrt.

Tabellarische Uebersichten

Weber, Vorsitzender,

Muth,

Metz,

Neidhardt,

Verkerk-Pistorius,

Jebens.