

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255455](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255455)

IV. Güterverkehr.

A. Im allgemeinen.

Der in Beilage II^a zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

1. den Verkehr in den 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 deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle in Emmerich¹⁾.

In den wichtigeren deutschen Rheinhäfen:

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

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

Nach Beilage II^a Summe I betrug in den 37 wichtigeren deutschen Rheinhäfen

	1914	1913		
die Zufuhr . . .	26 836 127 ⁵ t	36 241 601 ⁴ t	mithin 1914 weniger	9 405 473 ⁶ t
„ Abfuhr . . .	24 686 327 ⁵ t	30 049 742 ¹ t	„ 1914 „	5 363 414 ⁶ t
Zusammen	51 522 455 t ⁴⁾	66 291 343 ⁵ t	mithin 1914 weniger	14 768 888 ⁵ t ⁴⁾

¹⁾ Die Königlich Preussische 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 II^a aufgenommen und den Vergleichen zugrund gelegt werden.

²⁾ Hier sind zum erstenmal die Verkehrsangaben des in der Gem. Mannheim liegenden und zum Rheinauhafen zählenden Privathafen der Thyssenschen Handelsgesellschaft mitaufgenommen.

³⁾ Umfaßt den Verkehr, der unter der Ortsbezeichnung Homberg, Essenberg und Hafen Rheinpreußen angemeldet wurde.

⁴⁾ In diesen Angaben ist erstmals der Umschlagsverkehr von Hauptschiff zu Hauptschiff mitenthalten. Dieser Verkehr ist namentlich in den Häfen zu Mannheim und Ludwigshafen bedeutend, er betrug in Mannheim 913 841 t und in Ludwigshafen 57 920 t, zusammen 971 761 t. Bei den Vergleichen mit dem Vorjahr wurde dieser Verkehr nicht berücksichtigt, sondern an dem Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen der Betrag von 971 761 t abgesetzt, also nur der Gesamtverkehr mit 50 550 694 t dem Vergleich zugrund gelegt.

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 26,0 % gegen 8,3 % Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 17,8 % gegen 13,9 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 22,3 %, gegen 10,8 % Zunahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1914	1913		
der Verkehr zu Berg	31 745 025 ₅ t	41 412 084 ₄ t	mithin 1914 weniger	9 667 058 ₉ t
„ „ zu Tal	19 777 429 ₅ t	24 879 259 ₁ t	„ 1914 „	5 101 829 ₆ t

Zusammen 51 522 455 t¹⁾ 66 291 343₅ t mithin 1914 weniger 14 768 888₅ t²⁾
mithin in der Richtung zu Berg 23,3 %, in der Richtung zu Tal 20,1 % Abnahme, gegen 11,0 % und 10,4 % Zunahme im Vorjahr.

In den minderwichtigen 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 II^a Ziffer II:

38. in Elsaß-Lothringen	6 742 t
39. „ Baden	47 008 t
40. „ Bayern	15 479 t
41. „ Hessen	100 270 t
42. „ Preußen	503 518 t
Zusammen 1914	673 017 t
gegen 1913	1 096 521 ₂ t

Sonach gegen das Vorjahr 423 504₂ t oder 38,7 % Abnahme, gegenüber 18,1 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage II^a, Summe 1 im Berichtsjahr 52 195 472 t³⁾

im Vorjahr 67 387 864₇ t

mithin in 1914 weniger 15 192 392₇ t⁴⁾,

also ergibt sich eine Abnahme von 22,5 %, gegen 10,1 % Zunahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde usw. 3, Rindvieh usw. 92, Schweine usw. 275 und Geflügel usw. 376 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 II^a Summe 2

die Zufuhr vom deutschen	1914	1913		
Rhein her	13 136 364 t	17 424 937 t	mithin 1914 weniger	4 288 573 t
die Abfuhr nach dem deut-				
schen Rhein hin	12 258 939 ₅ t	19 589 581 ₅ t	„ 1914 „	7 330 642 t
Zusammen	25 395 303 ₅ t	37 014 518 ₅ t	mithin 1914 weniger	11 619 215 t

¹⁾ Ohne den Umschlagsverkehr von Schiff zu Schiff 50 550 694 t.

²⁾ „ „ „ „ „ „ 15 740 649₅ t weniger.

³⁾ „ „ „ „ „ „ 51 223 711 t.

⁴⁾ „ „ „ „ „ „ 16 164 153₇ t oder 23,9 % weniger.

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 31,4% gegen 8,4% Zunahme im Vorjahr; in der Zufuhr vom deutschen Rhein hat der Verkehr 24,6%, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 32,3% abgenommen, gegen 12,2% und 5,2% Zunahme im Vorjahr.

Von den nachstehenden überseeischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-Seeverkehr) von der Königlich Preussischen 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 II^a Summe 3

	1914	1913	
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	210 817 t	290 133 t ¹⁾	mithin 1914 weniger 79 316 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	155 200 t	224 997 t	" 1914 " 69 797 t
Zusammen	366 017 t	515 130 t	mithin 1914 weniger 149 113 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 27,3%, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 31,0%, im ganzen um 28,9% abgenommen, gegen 8,2%, 7,0% und 7,7% 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 II^a Summe 4:

	1914	1913	
Zufuhr vom deutschen Rhein her	13 347 181 t	17 715 070 t	mithin 1914 weniger 4 367 889 t
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	12 414 139 t	19 814 579 t	" 1914 " 7 400 439 t
Zusammen	25 761 320 t ²⁾	37 529 649 t	mithin 1914 weniger 11 768 328 t

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 31,3% gegen 8,4% Zunahme im Vorjahr; die Abnahme in der Zufuhr beträgt 24,7%, in der Abfuhr 37,4%, gegen 8,4% und 10,9% Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen,

belgischen und überseeischen Häfen mit	25 761 320 t
den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit	52 195 472 t
so ergibt sich im Jahr 1914 als Gesamthafenverkehr	77 956 792 t
gegen 1913	104 917 513 t
Sonach 1914 weniger	26 960 721 t
oder bei Ausscheiden des Umschlagverkehrs in 1914 von Schiff zu Schiff mit	971 761 t
gegen das Vorjahr weniger	27 932 482 t oder 26,6%

¹⁾ Für 1913 ist der Verkehr nach den Anschreibungen in Lobith eingesetzt, die 39 748 t weniger betragen haben als in Emmerich.

²⁾ 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	13 267 790 t	12 470 267 t	25 738 057 t
Aufzeichnungen in Lobith	13 341 992 t	12 413 954 t	25 755 946 t
In Emmerich	{ mehr	56 313 t	—
	{ weniger	74 202 t	17 889 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 53 345 Tonnen.

Der in Beilage II^b zusammengestellte

Durchgangs-Verkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen
und Seitenkanälen des deutschen Rheins betrug im Berichts-
jahr 2 986 006 t

hierzu der Gesamthafenverkehr mit 77 956 792 t

mithin **Gesamtverkehr auf dem Rhein** 80 942 798 t

oder gegen das Vorjahr mit 109 181 065 t **weniger 28 238 267 t = 25,9 %**.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1914 ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Gesamthafenverkehr Tonnen	Verkehr von und nach Nebenflüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
				Tonnen	%
1909	70 872 424	3 480 552	74 352 977	+ 5 783 414	8,4
1910	81 172 717	3 870 067	85 042 785	+ 10 689 808	14,4
1911	85 314 318	3 864 776	89 179 095	+ 4 136 310	4,9
1912	95 810 941	4 088 264	99 899 205	+ 10 723 460	12,0
1913	104 917 513	4 263 552	109 181 065	+ 9 281 860	9,3
Durchschnitt					
1909—1913	87 617 583	3 913 443	91 531 026	+ 8 122 971	10
1914	77 956 792	2 986 006	80 942 798	— 28 238 267	26
1914 gegen 1909/13	mehr weniger 9 660 790	— 927 437	— 10 588 227	— — 36 361 238	— —

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

Von 1882 bis zum Jahresschluß 1908 war in den Beilagen III^a und III^b (Zufuhr), IV^a und IV^b (Abfuhr) sowie III^c und IV^c (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.

Seit dem 1. Januar 1909 wird 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 neuen 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. Die Ergebnisse dieser Anschreibungen werden in den Beilagen III^a, III^b, III^c, IV^a, IV^b und IV^c mitgeteilt. An den minderwichtigen Ladeplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird aber nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis in Beilage II^a summarisch für jeden Uferstaat angegeben. Das neue 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 tatsächlich die Anschreibung der Güter nach 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 für 1914 erstmals durchgeführt.

B. Verkehr in den 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
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
	t	t	t	t	t	t	t
1914	1 310 063	1 589	1 311 652	19 417	244 855	264 272	1 575 924
1913	1 653 283	2 247	1 655 530	25 121	307 659	332 780	1 988 310
Mithin 1914							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	343 220	658	343 878	5 704	62 804	68 508	412 386

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,8%, in der Abfuhr um 20,6%, im ganzen um 20,7% abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr ist insbesondere durch den gegen das Vorjahr außerordentlich geringen Getreideverkehr (222 054 t weniger) und den geringeren Kohlen-, Brikett- und Koksverkehr (70 303 t weniger) verursacht worden.

Die Zufuhr bestand in 1914 (in 1913) hauptsächlich in: 1368 t (1846 t) roher Baumwolle, 1534 t (4561 t) Blei, 4976 t (6819 t) Borke und Gerbstoffen, 62 909 t (69 729 t) Braunkohlenbriketts, 4831 t (394 t) Zement, 2903 t (3744 t) Chemikalien und Drogen, 3753 t (5248 t) phosphorsaurem Kalk, 6419 t (4542 t) Roheisen aller Art, 880 t (2956 t) Eisenbahnschienen usw., 1104 t (1055 t) eisernen Achsen usw., 580 t (1230 t) Maschinen und Maschinenteilen, 2451 t (2143 t) eisernen Röhren und Säulen, 941 t (3392 t) Tonerde, auch Chinaclay, 325 t (1197 t) sonstigen Erden, 229 973 t (409 926 t) Weizen, 2709 t (1955 t) Roggen, 41 364 t (58 925 t) Hafer, 6369 t (8081 t) Gerste, 3080 t (5988 t) Hülsenfrüchten, 9524 t (28 687 t) Mais, 1657 t (3087 t) Lein- und Ölsamen, 245 t (1508 t) Häute, Felle usw., 8964 t (14 004 t) außereuropäischen Hölzern, 733 t (1574 t) Holzzeugmasse usw., 3041 t (6309 t) Jute, 3904 t (4211 t) Kaffee und Kakao, 30 823 t (30 180 t) Weizenmehl, 707 t (1022 t) Roggenmehl, 1317 t (1936 t) Obst, frischem und getrocknetem, 5340 t (7547 t) Ölen, Fetten usw., 419 t (1067 t) Ölkuchen usw., 12 472 t (24 225 t) Petroleum und anderen Mineralölen, 3212 t (2101 t) Reis, 2166 t (2471 t) Soda, kalzinierter, 6368 t (9177 t) Stärke usw., 742 595 t (784 900 t) Steinkohlen, 3575 t (2697 t) Steinkohlenbriketts, 55 203 t (77 259 t) Steinkohlenkoks, 1624 t (1281 t) Tabak, 3766 t (4560 t) Teer, Asphalt, 2668 t (1750 t) Wolle aller Art, 1007 t (1321 t) Zink, 1875 t (2295 t) rohem Zucker, 10 472 t (14 355 t) Verbrauchszucker.

Die Abnahme in der Abfuhr ist hauptsächlich auf die Minderverfrachtung von Kalisalz (10 061 t weniger), Luppen von Schweißisen usw. (48 472 t weniger), roher Soda (14 253 t weniger) und von Steinkohlen (8046 t weniger) zurückzuführen.

Die Abfuhr bestand in 1914 (in 1913) insbesondere in: 677 t (1297 t) Blei, 3452 t (1449 t) Zement, 3510 t (4341 t) Chemikalien und Drogen, 61 121 t (71 182 t) Kalisalzen zum Düngen, 3358 t (5484 t) phosphorsaurem Kalk, 6594 t (2809 t) Roheisen aller Art, 38 067 t (86 540 t) Luppen von Schweißisen usw., 22 632 t (10 559 t) Eisen- und Stahlbruch, 1340 t (520 t) eisernen Röhren und Säulen, 1075 t (2048 t) unedlen Metallen, hauptsächlich Aluminium, 5287 t (6430 t) Eisenerz, 2737 t (546 t) Schlacken zur Verhüttung, 5323 t (7642 t) kondensierter Milch, auch Speck, 13 532 t (808 t) Weizen, 4450 t (44 t) Hafer, 6345 t (1892 t) Gerste, 2329 t (2941 t) hölzernen Eisenbahnschwellen, 28 308 t (36 209 t) europäischem weichem Schnittholz, 961 t (5127 t) Kalk, Kalksteinen zum Brennen, 3262 t (—) Kleie, 2329 t (2886 t) Ölen, Fetten usw., 2260 t (3004 t) Papier usw., 21 084 t (35 337 t) roher Soda usw., 921 t (1213 t) Stärke usw., 4038 t (12 085 t) Steinkohlen, 2275 t (8803 t) Pech und Asphalt, 1412 t (1447 t) Tonwaren usw., 1207 t (1735 t) Wein.

In dem oben dargestellten Gesamtergebnis des Verkehrs sind nicht enthalten die im sogenannten Nahverkehr (vgl. Seite 66 Ziff. 4) im Gemeindebezirk Straßburg zur Ausladung gelangten 8503 t Kies und Sand (im Vorjahr 27 263 t) aus dem Rhein und dem Kleinen Rhein.

2. Hafen zu Kehl.

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		
1914	358 143	4952	363 095	820	74 757	75 577	438 672
1913	428 790	9977	438 768	198	71 072	71 271	510 039
Mithin 1914	mehr	—	—	621	3 684	4 306	—
	weniger	70 647	75 673	—	—	—	71 367

5*

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,2% ab-, in der Abfuhr um 6,0% zu-, im ganzen um 14,0% abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr hat ihre Ursache lediglich in den durch den Krieg hervorgerufenen Verhältnissen. Besonders stark betroffen wurde der Hauptartikel Getreide. Auf ihn allein entfällt ein Ausfall von 79 902 t. Schon im ersten Halbjahr war die Getreidezufuhr nicht besonders stark und mit Beginn des Krieges blieb sie ganz aus. Zugenommen hat die Zufuhr an Brennstoffen (Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Braunkohlenbriketts) um 25 255 t, an ausländischen Hölzern um 2300 t und an Zement um 5400 t. Dieser Artikel kam namentlich in den ersten Kriegsmonaten an. Alle anderen Hauptgüterarten haben mehr oder weniger große Ausfälle erlitten.

Der Talverkehr hat nicht nur die vorjährige Höhe erreicht, sondern diese um 4306 t überstiegen. Zunahmen haben aufzuweisen: Zement 3500 t, Schwefelkiesabbrände 2700 t, Asphalt 4700 t, kondensierte Milch 1692 t und Getreide 7800 t.

3. Hafen zu Lauterburg.

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		
1914	222 008	—	222 008	190	1 397	1 587	223 595
1913	295 404	—	295 404	—	1 050	1 050	296 454
Mithin 1914							
{ mehr	—	—	—	190	347	537	—
{ weniger	73 396	—	73 396	—	—	—	72 859

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,8% ab-, in der Abfuhr um 51,1% zu-, im ganzen um 24,6% abgenommen.

Der Rückgang in der Zufuhr ist durch den verminderten Verkehr an Steinkohlen usw. hervorgerufen worden. Die Zufuhr bestand im Jahr 1914 (1913) in 8571₅ t (9031₅ t) Braunkohlenbriketts, 2825 t (315 t) Kies, Koksasche zum Anschütten, 174 574 t (255 500 t) Steinkohlen, 180 t (525 t) Steinkohlenbriketts und 35 677₅ t (30 032₅ t) Steinkohlenkoks.

Die Abfuhr war ebenso unbedeutend wie im Vorjahr. Sie betrug 1397 t europäisches Grubenholz (gegen 402₅ t in 1913 und 540 t europäisches hartes Rundholz), 140 t Steinkohlen und 50 t Steinkohlenkoks.

4. Hafen zu Karlsruhe.

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		
1914	954 641	23 264	977 905	6055	232 703	238 758	1 216 663
1913	1 180 615	30 688 ₅	1 211 303 ₅	3077 ₅	263 176	266 253 ₅	1 477 557
Mithin 1914							
{ mehr	—	—	—	2977 ₅	—	—	—
{ weniger	225 974	7 424 ₅	233 398 ₅	—	30 473	27 495 ₅	260 894

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,3%, in der Abfuhr um 10,3%, im ganzen um 17,7% abgenommen.

Eine Abnahme von mehr als 17,7 % (Abnahme des Gesamtverkehrs) ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Braunkohlenbriketts	um 44 845 t
„ Roheisen	„ 17 279 t
„ Kies, Sand und Erde	„ 28 787 t
„ Getreide	„ 26 210 t
„ Holz	„ 9 844 t
„ Ölen und Fetten	„ 1 315 t

B. In der Abfuhr:

bei Papier	um 4 317 t
----------------------	------------

Dagegen ist eine Zunahme zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei verarbeitetem Eisen	um 2 237 t
„ Steinen aller Art	„ 7 932 t
„ Koks	„ 11 677 t

B. In der Abfuhr:

bei Bruch Eisen aller Art	um 3 196 t
-------------------------------------	------------

Die geringeren Leistungen der Gruben, Zechen und Hütten während der Kriegszeit sind die Ursache der größeren Abnahme bei Braunkohlenbriketts und Roheisen, die Einstellung des Seeverkehrs hat die Verkehrsverminderung bei Getreide, Holz, Ölen, Fetten zur Folge gehabt und durch fast gänzliche Einstellung der Bautätigkeit fand in den letzten Monaten des Betriebsjahres kein Absatz von Kies statt.

Bei Kriegsbeginn ist der Stückgutverkehr eingestellt und erst lange Zeit nachher wieder aufgenommen worden, weshalb die Papiersendungen eine zeitlang der Schifffahrt verloren gingen.

Die Zunahme des Verkehrs bei Steinen ist auf den Bedarf von Pflastersteinen anlässlich der Herstellung des vierten Hafenbeckens und die bei Koks auf die vermehrte Verwendung desselben an Stelle von Kohlen zurückzuführen.

Vom gesamten Hafenverkehr entfallen: auf Steinkohlen, Koks und Briketts rund 59 %, auf Holz rund 17 %, auf Getreide, Ölsaaten und Ölfrüchte rund 8 %.

Der Nahverkehr mit 5120 t ist in obigen Angaben inbegriffen.

5. Hafen zu Speyer.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
	t	t	t	t	t	t	t
1914	43 548	14 510	58 058	130	12 326	12 456	70 515
1913	47 025	18 255	65 280	1 363	15 202	16 565	81 845
Mithin 1914	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	3 476	3 745	1 233	2 875	4 108	11 330

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,1 %, in der Abfuhr um 24,8 %, im ganzen um 13,9 % abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Erde und Steinkohlen.

Die Abnahme der Abfuhr bestand hauptsächlich in Eisenbahnschwellen, Mauersteinen und Steinkohlen.

6. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.¹⁾

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	5 149 356	489 947	5 639 303	266 839	836 512	1 103 351	6 742 654
Hierin sind erstmals inbegriffen die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff. Diese betragen:							
	191 994	269 808	461 802	180 026	272 013	452 039	913 841
Ohne diese Umladungen beträgt der Güterverkehr:							
1914	4 957 362	220 139	5 177 501	86 813	564 499	651 312	5 828 813
1913	6 289 274	273 464	6 562 738	94 440	740 036	834 476	7 397 215
Mithin 1914	{ mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	1 331 912	53 325	1 385 237	7 627	175 537	183 164	1 568 402

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,1 %, in der Abfuhr um 22,0 %, im ganzen um 21,2 % abgenommen.

Rheinau wurde am 1. Januar 1913 Mannheim eingemeindet. In den Beilagen IIa, IIIa, IVa, Va und VIa, ebenso in dem vorstehenden Text sind deshalb die Verkehrsangaben für beide Häfen zusammen angegeben. Zu Vergleichszwecken werden nachstehend die Verkehrssummen nochmals für den Hafen zu Rheinau und anschließend die Verkehrssummen für die beiden Häfen getrennt mitgeteilt.

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		
a) einschließlich der Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:							
1914	1 767 906	3776	1 771 682	16 470	39 111	55 581	1 827 263
b) ohne die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:							
1914	1 767 306	3776	1 771 082	15 870	39 111	54 981	1 826 063
1913	1 823 858	4164	1 828 022	15 844	32 679	48 523	1 876 545
Mithin 1914	{ mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	56 552	388	56 940	—	—	—	50 482

¹⁾ Hier sind zum erstenmal die Verkehrsangaben des in der Gemarkung Mannheim liegenden und zum Rheinauhafen zählenden Privathafen der Thyssenschen Handelsgesellschaft mitaufgenommen.

In Rheinau hat der Verkehr sonach in der Zufuhr um 3,1% ab-, in der Abfuhr um 13,3% zu-, im ganzen um 2,7% abgenommen.

H a f e n zu	Gesamtverkehr		Z u f u h r				A b f u h r			
	1914 t	1913 t	1914			1913 zu- sammen t	1914			1913 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Rheinau	1 827 263	1 876 545	1 767 906	3 776	1 771 682	1 828 022	16 470	39 111	55 581	48 523
Mannheim	4 915 391	5 520 679	3 381 450	486 171	3 867 621	4 734 716	250 369	797 401	1 047 770	785 953
Zusammen	6 742 654	7 397 214	5 149 356	489 947	5 639 303	6 562 738	266 839	836 512	1 103 351	834 476

Im einzelnen wird zu der Verkehrsbewegung mitgeteilt:

a) Rheinau. Die Minderzufuhr entfällt hauptsächlich auf folgende Güter: Chilisalpeter 2255 t, Roheisen 1138 t, Kies 9359 t, Leinsaat 1980 t, Steinkohlen 142 826 t, Rohzucker 10 001 t, Pflastersteine 3131 t.

Durch den fast ausschließlich günstigen Wasserstand konnten die Steinkohlenschiffe, ohne hier zu leichtern, nach den oberrheinischen Häfen gebracht werden.

Dieser Abnahme steht eine Mehrzufuhr bei den nachfolgend verzeichneten Gütern gegenüber: Braunkohlenbriketts 55 883 t, Superphosphat 3072 t, Pech 5436 t.

Die Mehrzufuhr an Braunkohlenbriketts ist darauf zurückzuführen, daß sich dieser Brennstoff seiner Billigkeit wegen immer mehr einbürgert.

Zu Tal wurden weniger abgeführt: Kunstdünger 710 t, Schwefelkiesabbrände 4077 t, Steinkohlen 2378 t.

Dagegen mehr: Zement 11 546 t, Bisulfat 1370 t.

b) Mannheim. Düngemittel aller Art. Zufuhr 46 913 t (— 9765); Abfuhr 4213 t (+ 2402 t).

Die Abnahme in der Zufuhr, bei der hauptsächlich Chilesalpeter und phosphorsaure Kalk in Betracht kommen, ist auf die Unterbindung der Einfuhr infolge des Kriegs zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr erklärt sich daraus, daß die vorhandenen Lagervorräte zur Befriedigung des durch den Krieg gesteigerten Bedarfs zum Versand gekommen sind.

Lumpen aller Art. Zufuhr 3218 t (+ 862 t); Abfuhr 13 128 t (+ 1351 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen, der es ermöglichte, daß größere Mengen, die sonst mit der Eisenbahn befördert wurden, zu Wasser angekommen oder versandt worden sind.

Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 33 072 t (— 16 131 t); Abfuhr 13 510 t (+ 6030 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß infolge des Krieges die Einfuhr aus den feindlichen Staaten ganz ausgefallen ist; die Mehrabfuhr dagegen findet darin ihre Erklärung, daß noch größere Bestände an Roh- und Brucheisen auf Lager waren, die zur Deckung des durch den Krieg erhöhten Bedarfs Verwendung fanden.

Andere unedle Metalle, roh oder als Bruch. Zufuhr 21 011 t (— 5960 t); Abfuhr 5221 t (— 2259 t).

Die Abnahme in der Zufuhr und demgemäß auch in der Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 62 751 t (— 119 t); Abfuhr 32 743 t (— 5334 t).
Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

Zement, Traß und Kalk. Zufuhr 72 854 t (— 36 880 t); Abfuhr 83 740 t (— 28 346 t).

Die verminderte Zufuhr ist auf den Krieg und das dadurch bedingte Fehlen an Arbeitskräften und Aufträgen zurückzuführen. Der gleiche Grund spricht auch teilweise für den Rückgang in der Abfuhr; teilweise dürfte er auch darauf zurückzuführen sein, daß die Portlandzementwerke Heidelberg in neuerer Zeit größere Mengen Zement in Rheinau verladen, die dem hiesigen Hafenverkehr entgehen.

Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 146 809 t (— 56 151 t); Abfuhr 3375 t (+ 1538 t).
Die Abnahme in der Zufuhr ist auf die geringe Bautätigkeit zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist eine Folge des günstigen Wasserstandes und größeren Nachfrage.

Weizen und Spelz. Zufuhr 368 189 t (— 176 547 t); Abfuhr 61 623 t (+ 45 628 t).

Roggen. Zufuhr 6369 t (— 10 917 t); Abfuhr 1921 t (+ 1120 t).

Hafer. Zufuhr 42 895 t (— 27 344 t); Abfuhr 17 274 t (+ 8225 t).

Gerste. Zufuhr 31 607 t (— 28 834 t); Abfuhr 14 688 t (+ 12 449 t).

Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 54 552 t (— 122 727 t); Abfuhr 18 021 t (+ 13 630 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf die infolge des Krieges erfolgte Abschneidung der gesamten Getreideeinfuhr aus dem Ausland zurückzuführen, während die Zunahme in der Abfuhr ihre Erklärung darin findet, daß die Lager für den Inlandsbedarf geräumt wurden.

Ölsaat. Zufuhr 75 866 t (+ 8947 t); Abfuhr 39 586 t (+ 37 860 t).

Die gesteigerte Zufuhr ist auf vermehrten Bezug an Saat durch die Ölfabriken Süddeutschlands zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist eine Folge des Versandes der großen Lagervorräte, die hauptsächlich von württembergischen Ölfabriken auf dem Neckar bezogen wurden.

Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 1406 t (— 2263 t); Abfuhr 1388 t (— 547 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist lediglich auf den Krieg zurückzuführen.

Häute, Felle, Leder und Pelzwerk. Zufuhr 5237 t (— 1963 t); Abfuhr 4669 t (+ 965 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf den Krieg zurückzuführen, während die Zunahme in der Abfuhr ihre Erklärung darin findet, daß die vorhandenen Vorräte infolge großen Bedarfs abgesetzt werden konnten.

Harte Stämme (Bau-, Nutz- und Schiffsholz). Zufuhr 3904 t (— 1696 t); Abfuhr 1125 t (+ 869 t).

Die verminderte Zufuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist die Folge günstigen Wasserstandes und vermehrter Nachfrage im ersten Halbjahr 1914.

Harte Schnittware. Zufuhr 1128 t (+ 101 t); Abfuhr 1079 t (+ 154 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist von keiner Bedeutung.

Weiche Stämme. Zufuhr 229 755 t (— 172 017 t); Abfuhr 11 845 t (— 27 868 t).

Weiche Schnittware. Zufuhr 10 881 t (— 12 012 t); Abfuhr 15 236 t (— 8255 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist lediglich auf den Krieg und die geringere Abfuhr außer auf den Krieg auch darauf zurückzuführen, daß bei dem günstigen Wasserstand größere Mengen unmittelbar nach oberrheinischen Hafenplätzen verschifft wurden.

Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 8821 t (— 327 t); Abfuhr 5502 t (— 3898 t).

Die Abnahme in der Zufuhr wie auch in der Abfuhr ist lediglich auf den Krieg zurückzuführen.

Wein. Zufuhr 4719 t (— 1005 t); Abfuhr 1213 t (— 141 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist durch den Krieg begründet.

Mehl- und Mühlenfabrikate. Zufuhr 73 103 t (— 36 105 t); Abfuhr 76 863 t (— 15 290 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist lediglich auf den Krieg zurückzuführen.

Reis. Zufuhr 13 835 t (+ 777 t); Abfuhr 2927 t (+ 2819 t).

Die vermehrte Zufuhr ist auf den etwas billiger gewordenen Preis zurückzuführen, während die Zunahme in der Abfuhr ihre Erklärung darin findet, daß infolge des drohenden Krieges größere Mengen von hiesigen Lagern bezogen wurden.

Salz. Zufuhr 248 666 t (+ 245 099 t); Abfuhr 289 256 t (+ 234 179 t).

Die große Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist nur eine scheinbare, die sich daraus erklärt, daß die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff, die den größten Teil des Salzverkehrs ausmachen, im Jahr 1914 erstmals als Zu- und Abfuhr angeschrieben wurden, während sie bis zum Jahr 1913 außer Betracht blieben.

Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 12 593 t (+ 4179 t); Abfuhr 7458 t (+ 4267 t).

Die vermehrte Zufuhr ist eine Folge des Preisrückganges. Die Zunahme in der Abfuhr ist auf stärkeren Einkauf infolge des drohenden Krieges zurückzuführen.

Rohtabak. Zufuhr 12 110 t (+ 2620 t); Abfuhr 7710 t (+ 4286 t).

Die Zunahme in der Zufuhr und Abfuhr ist auf den durch die Kriegereignisse hervorgerufenen starken Verbrauch zurückzuführen.

Petroleum. Zufuhr 92 266 t (— 40 846 t); Abfuhr 13 887 t (— 10 628 t).

Der Rückgang sowohl in der Zufuhr wie auch in der Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Steinkohlen. Zufuhr 1 748 394 t (— 219 102 t); Abfuhr 20 623 t (+ 15 959 t).

Die verminderte Zufuhr hat darin ihren Grund, daß durch starkes Steigen der Zechenförderungen im Jahr 1913 große Vorräte in den Lagerplätzen angesammelt wurden, die weit über den Bedarf für den Winter 1913/14 hinausgingen und auf die Zufuhr im Jahr 1914 nicht ohne Einfluß geblieben sind.

Der Mehrabgang erklärt sich durch die infolge der geringen Zufuhr nötig gewordenen Räumung der Lager.

Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 19 552 t (— 6949 t); Abfuhr 3708 t (+ 1780 t).

Die Abnahme in der Zufuhr, die sich größtenteils auf Harze bezieht, ist nicht nur auf den Ausbruch des Krieges, sondern auch auf die eingetretene Preiserhöhung zurückzuführen.

Die Steigerung der Abfuhr hat ihren Grund darin, daß infolge verminderter Zufuhr die vorhandenen Lagervorräte abgesetzt worden sind.

Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 37 260 t (— 37 903 t); Abfuhr 937 t (— 544 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die durch den Krieg verursachte sehr geringe Bautätigkeit zurückzuführen.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr															
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t																
1914	1 447 493	105 023	1 552 516	56 693	678 765	735 458	2 287 974															
Hierin sind erstmals inbegriffen die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff. Diese betragen:																						
	25 130	3 829	28 960	21 615	7 345	28 960	57 920															
Ohne diese Umladungen beträgt der Güterverkehr:																						
1914	1 422 363	101 193	1 523 556	35 078	671 420	706 498	2 230 054															
1913	1 848 634	151 957	2 000 591	20 083	852 115	872 148	2 872 739															
Mithin 1914	<table border="0"> <tr> <td>{ mehr</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>15 045</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>{ weniger</td> <td>426 271</td> <td>50 763</td> <td>477 035</td> <td>—</td> <td>180 695</td> <td>165 650</td> <td>642 685</td> </tr> </table>		{ mehr	—	—	—	15 045	—	—	—	{ weniger	426 271	50 763	477 035	—	180 695	165 650	642 685				
{ mehr	—	—	—	15 045	—	—	—															
{ weniger	426 271	50 763	477 035	—	180 695	165 650	642 685															

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,8%, in der Abfuhr um 19,0%, im ganzen um 22,4% abgenommen.

Bei den nachfolgenden Vergleichen zwischen den Verkehrsziffern der Jahre 1914 und 1913 ist der in 1914 auf die Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff entfallende Teil des Gesamtverkehrs außer Ansatz geblieben.

Die Gestaltung des hiesigen Hafenverkehrs im Berichtsjahr und insbesondere die Einwirkung des Kriegs auf denselben zeigt die nachstehende Reihe der monatlichen Verkehrsziffern in chronologischer Folge nach 1000 t:

122, 245, 260, 266, 265, 305, 284, 103, 98, 130, 105, 105.

Für den Vergleich mit dem Vorjahr empfiehlt es sich, das Jahr in zwei Abschnitte zu trennen, und zwar in die Zeit vor und nach dem Ausbruch des Krieges.

Es ergibt sich dann folgendes Bild:

Jahr	Januar bis Juli			August bis Dezember		
	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t
1914	1 141 010	552 203	1 693 213	382 545	154 295	536 840
1913	1 107 385	485 934	1 593 319	893 206	386 214	1 279 420

Trotz des durch Frostwetter verursachten bedeutenden Verkehrsausfalles im Monat Januar (gegen 1913 weniger 76 013 t) hatte der Güterverkehr im hiesigen Hafen Ende Juli im Vergleich mit dem Vorjahr eine Steigerung um rund 100 000 t aufzuweisen. Dieses Mehr entfällt mit rund 34 000 t oder $\frac{1}{3}$ auf die Zufuhr, hauptsächlich auf Braunkohlenbriketts, Manganerz, Schwefelkies, Rheinkies und Ziegelsteine, und mit rund 66 000 t oder $\frac{2}{3}$ auf die Abfuhr, namentlich auf die Erzeugnisse und Abfälle der Eisenindustrie, wie Eisenhalbzeug, Schienen, Schwellen, Röhren, Walzdraht, Abfalleisen, Drehspäne, auf Thomasmehl, Klebsand, Chemikalien und Steinkohlen, letztere zu Berg. Von dem zu Tal gehenden Oberbaumaterial waren größere Mengen für die Ruandabahn in Deutsch-Südostafrika bestimmt.

Es hätte also, falls nicht die kriegerischen Verwicklungen eingetreten wären, zweifelsohne auch für das Berichtsjahr wieder mit einer ansehnlichen Steigerung des Gesamtverkehrs gerechnet werden können. Naturgemäß mußte aber bei der Schwächung, die der Krieg der Rheinschifffahrt brachte, auch der hiesige Hafenverkehr eine Einbuße erleiden.

Gleich nach der Mobilmachung verursachte die Einberufung der gestellungspflichtigen Schiffsmannschaft eine fühlbare Stockung in der Rheinschiffahrt. Die Militärbehörde hat dann aber die Einberufung der landsturmpflichtigen Schiffsleute ausgesetzt und auch die Stromaufsichtsbehörden haben dem Mangel an Schiffsleuten durch Erleichterung der Bestimmungen über die Pflichtbemanning Rechnung getragen. Einen Ersatz für die einberufene Mannschaft fand man teilweise in holländischen Schiffsleuten. Mit dem Rückgang der für den Wassertransport zur Verfügung stehenden Gütermengen konnte später auch die Bemanning von den stillgelegten Schiffen weggezogen und den in Fahrt bleibenden Schiffen zugeteilt werden.

Eine weitere, sehr empfindliche Störung verursachte in der Rheinschiffahrt die bereits mit dem Ausspruch des Zustandes der drohenden Kriegsgefahr einsetzende Sperrung der Eisenbahnen. Dadurch kam nicht nur die Ausladung der in den Schiffen befindlichen und zum Weitertransport auf dem Schienenweg bestimmten Umschlagsgüter ins Stocken, sondern es wurde auch die Beifuhr von Gütern mit der Eisenbahn nach den Umschlagplätzen für die Weiterbeförderung auf der Wasserstraße unterbunden.

Auch die dauernde Inanspruchnahme eines sehr erheblichen Teils des Güterwagenparks durch die Heeresverwaltung beeinträchtigte den allgemeinen Verkehr, namentlich mit gedeckt zu verladenden Gütern.

Was nun den Hafenverkehr im einzelnen anbelangt, so wäre bezüglich des Auslandsverkehrs zu bemerken, daß alsbald nach Kriegsausbruch der Verkehr mit Antwerpen vollständig aufhörte; erst gegen Jahresschluß kamen von dort vereinzelt Zufuhren an Mais, Korkabfällen und Rohweinstein.

Auch der Verkehr von und nach Rotterdam hat bald nach Kriegsbeginn eine starke Abschwächung erfahren, einerseits infolge teilweiser Sperrung der Seezufuhren, andererseits infolge des teilweisen Aufhörens der deutschen Warenausfuhr. In den letzten Monaten beschränkte sich die Zufuhr von diesem Hafen in der Hauptsache auf Kaffee, Gewürze, Heringe, Tabak, fette Öle, Nitrite, Korkabfälle und Faßholz, welche Waren zum Teil in ganz ansehnlichen Mengen herangebracht wurden.

Auf diesen geänderten Verkehrsverhältnissen mit Antwerpen und Rotterdam beruhen denn auch ausschließlich oder in der Hauptsache die bedeutenden Ausfälle, die in der Bergzufuhr bei den Jahresziffern nachstehender Artikel zu verzeichnen sind:

Gerbhölzer (meist argentinisches Quebrachostammholz, — 3314₅ t), Chemikalien (— 4195₅ t), Chilisalpeter (— 10 078₅ t), phosphorsaurer Kalk (— 14 038₅ t), Schwefelkies (— 21 360 t), Bauxite (— 25 027 t), Weizen (— 91 856 t), Roggen (— 6 268 t), Hafer (— 12 653₅ t), Gerste (— 1180 t), Mais (— 9464₅ t), russisches Espenstammholz (— 2134 t), amerikanische Bretter und Faßhölzer (— 3078 t), nordische Zellulose (— 2403 t), Petroleum und andere Mineralöle (— 11 579₅ t), Harz (— 1512₅ t), Wein (— 1098 t), Biertreber und Malzkeime (— 2900 t).

Die Minderungen in der Talabfuhr nach den Seehäfen haben zum Teil ihren Grund auch in den erlassenen Ausfuhrverboten, von welchen u. a. auch Erzeugnisse der Eisen-, Mühlen-, Papier- und chemischen Industrie betroffen werden, also von Industriezweigen, die in unserem Einbezugsgebiet stark vertreten sind und zum großen Teile auf Export arbeiteten.

Die verschiedenen Beschränkungen der Ausfuhrmöglichkeiten verursachten hauptsächlich die Ausfälle in der Talabfuhr von Chemikalien (— 10 643 t), Eisenhalbzeug (— 40 840 t), Alt-eisen und Stahlabfälle, Schrott (— 8575₅ t), Stab- und Formeisen (— 31 136₅ t), Schienen (— 8167 t), Walzdraht (— 19 339 t), Gasreinigungsmasse (— 7962₅ t), Lumpen (— 2942₅ t), Weizenmehl (— 7070₅ t), Papier (— 2054₅ t), Schwerspät (— 5302₅ t), Steingut (— 2064₅ t) und Farben (— 17 581 t).

Von den Erzeugnissen der Eisenschwerindustrie gingen nach Kriegsausbruch nur noch größere Posten von eisernen Röhren nach Holland zum dortigen Verbrauch selbst; eiserne Schwellen und Formeisen erscheinen daneben in der Ausfuhr mit kleineren Mengen für Niederländisch-Indien oder Schweden und Norwegen.

Die Umgestaltung des deutschen Wirtschaftslebens durch den Krieg, besonders die Änderungen in der Produktion, in den Bezugsquellen, in den Absatz- und Transportmöglichkeiten sowie die Maßnahmen zur Befriedigung und Sicherstellung des Heeresbedarfs haben naturgemäß auch den Inlandsverkehr wesentlich beeinflußt.

Hierin finden denn auch ganz oder teilweise ihre Erklärung die Verschiebungen in den Jahresmengen nachstehender Waren:

In der Bergzufuhr: Steinkohlen (— 129 677_s t), Steinkohlenbriketts (— 2777_s t), Steinkohlenkoks (— 8104_s t), Zement (— 3682_s t), Roheisen (— 35 389 t), Kies (— 5042 t), Grubenholz (— 1828 t), Kalksteine (— 1282_s t), Steinsalz (+ 2011_s t), Schwefelsäure (+ 2555 t), Schwerspat (+ 1404 t).

In der Talzufuhr: Kies (— 43 707 t), Ziegelsteine (— 8851_s t), Gerste (+ 1081 t).

In der Bergabfuhr: Hafer (+ 1803_s t), Mais (+ 1488 t), Mühlenfabrikate aller Art (+ 2435 t).

In der Talabfuhr: Roheisen (+ 3165 t), Gerste (+ 3319 t), Graupen und Grieß (+ 2510_s t), Petroleum (+ 4193_s t), Steinkohlenteeröl (+ 1665_s t), Kristallsoda (+ 1546 t), Schwefelkiesabbrände (— 16 018 t), Schwefelsäure (— 12 350_s t) und Saarkohlen (— 6564 t).

Im September erscheinen in der Bergzufuhr erstmals auch Steinkohlen; diese wurden an den Ladestellen des neueröffneten Rhein-Hernekanals eingenommen.

Durch die Unsicherheit des Seetransports ist auch der Verkehr, der sich zwischen den Rheinhäfen und den deutschen Häfen der Nord- und Ostsee unter Benützung der Rheinwasserstraße über Rotterdam abzuwickeln pflegte, zum Stillstand gekommen.

Hierdurch sind die sonst auf diesem Weg aus Norddeutschland eintreffenden bedeutenden Mengen von Rohzucker, raffiniertem Zucker, Roggenmehl (Jahresausfälle: 8728, 2628_s und 4514 t), sowie von Zellulose, Dextrin, Stärkesirup, fetten Ölen, Getreide und Hülsenfrüchten ausgeblieben. Andererseits hat auch die Verschiffung dorthin von Wein, Papier, Mühlenfabrikaten, Chemikalien, Stab- und Formeisen aufgehört.

Der Nahverkehr, der sich lediglich zwischen Ludwigshafen a. Rh. und Mannheim (einschließlich Rheinau) vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Übersicht nicht mit inbegriffen. Derselbe beträgt in der Zufuhr 6816 t, in der Abfuhr 4325 t, zusammen 11 141 t.

Nach der folgenden Übersicht zeigt derselbe im Berichtsjahr eine ausnehmend große Mannigfaltigkeit an angefallenen Gütergattungen. Dieses rührt davon her, daß die Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen aus militärischen Gründen vom 2. August bis 13. September für den öffentlichen Fuhrwerksverkehr gesperrt war, so daß, nachdem damals auch der allgemeine Eisenbahnverkehr eingestellt war, der Güteraustausch zwischen den beiden einander gegenüberliegenden Bezirken während dieser Zeit vollständig auf den Wasserweg angewiesen war.

Zur Ermöglichung einer direkten Übersetzung der Landfahrzeuge haben denn auch die Stadtverwaltungen von Mannheim und Ludwigshafen gemeinsam eine Dampffähre eingerichtet, die vom 23. August bis Ende November in Betrieb war. Die auf dieser Dampffähre überführten Gütermengen wurden statistisch nicht erfaßt.

Im Nahverkehr angekommene und abgegangene Güter.

Gattung der Güter	Angekommen		Gattung der Güter	Abgekommen	
	t	t		t	t
Putzwolle	—	13	Übertrag	6133	3140
Blei	2	—	Lumpen	10	—
Braunkohlenbriketts	1039	—	Weizenmehl	61	131
Zement	200	—	Roggenmehl	8	30
Chemikalien	46	422	Kleie	—	50
Dachpappe	5	—	Andere Müllereierzeugnisse	14	184
Chilesalpeter	5	—	Fette, Öle	51	—
Stabeisen	9	28	Papier	19	11
Eisenblech	2	0	Mineralöle	23	5
Eisenbahnschienen	1	—	Steinkohlenteeröl	—	280
Maschinen	2	—	Salzsäure	—	12
Eiserne Röhren	8	15	Speisesalz	10	—
Eisendraht	2	—	Glaubersalz	50	—
Sonstige Eisenwaren	13	—	Schwefelsäure	1	71
Andere unedle Metalle	3	1	Soda, kalzinierte	209	204
Gasreinigungsmasse, eisenhaltig	—	200	Soda, kaustische	80	—
Kies, Sand	90	—	Stärke, Sago	13	23
Ton	5	—	Teer, Harz	2	—
Kondensierte Milch	4	0	Steingut	2	—
Garne	2	0	Wein	0	3
Weizen	3320	701	Zink	—	6
Roggen	53	20	Verbrauchszucker	—	5
Hafer	654	1556	Sammelgut	4	1
Gerste	583	172	Gebrauchte Umschließungen	38	2
Hülsenfrüchte	41	0	Farben	0	149
Glas	14	3	Holzwaren	—	3
Kaffee	24	0	Sonstige Güter	82	11
Kartoffeln	—	5	Summe	6816	4325
zu übertragen	6133	3140	Gesamtsumme	11 141 t	

8. Hafen zu Worms.

Jahr	Zufuhr			Abfuhr			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1914	318 292	11 109	329 401	4714	78 247	82 961	412 362
1913	424 875	9 865	434 740	3746	100 448	104 194	538 934
Mithin 1914	} mehr weniger		—	968	—	—	—
	106 583	—	105 339	—	22 201	21 233	126 572

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,2%, in der Abfuhr um 20,4%, im ganzen um 23,5% abgenommen.

Die Zufuhr hat ein Mehr ergeben bei Braunkohlenbriketts (+ 978 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1581 t), Maschinen und Maschinenteilen (+ 972 t), Manganerzen, Braunstein (+ 4282 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 6076 t), Steinkohlenbriketts (+ 2688 t).

Die Steigerung bei Braunkohlenbriketts ist durch die infolge des Kriegs verringerte Steinkohlenzufuhr verursacht. Es mußte zu diesem, übrigens auch sonst beliebter gewordenen, Feuerungsmaterial als Ersatz für Ruhrkohlen gegriffen werden. Die Mehrzufuhr an Eisen und Stahl in Stäben sowie an Manganerzen und Braunstein ist der Gewinnung neuer Hafeninteressenten zu verdanken. Das Mehr bei Maschinen und Maschinenteilen beruht auf Zufall. Der Zuwachs an Zuckerrüben ist durch Errichtung einer Zuckerfabrik im Hafengebiet hervorgerufen. Das Mehr an Steinkohlenbriketts steht mit der geringeren Zufuhr an Förderkohlen im Zusammenhang.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei Roheisen aller Art (—17 331 t), Platten und Blechen aus Eisen (—608 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (—35 010⁵ t), Ton, Lehm usw. (—792 t), Schwefelkies (—1372⁵ t), Weizen und Spelz (—26 323⁵ t), Roggen (—2134 t), Gerste (—1533⁵ t), Mais (—607⁵ t), gebrannten Mauersteinen (—1267 t), Steinkohlen (—31 050 t), sonstigen Gütern (—1598⁵ t).

Der größte Teil der mitunter recht beträchtlichen Ausfälle ist eine Begleiterscheinung des Kriegs. Für die zurückgegangenen Zufuhren an Roheisen, Platten und Blechen aus Eisen, Schwefelkies, Weizen und Spelz, Roggen, Gerste, Mais und Steinkohlen trifft dies besonders zu. Die See- und Flußschiffahrt waren teils lahmgelegt, teils gesperrt. Die Bezugsquellen waren verschlossen. Aus-, Ein- und Durchfuhrverbote behinderten den Verkehr.

Die Bautätigkeit war von der Zeit des Kriegsausbruchs an vollständig erlahmt; dadurch ging die Zufuhr an Erde, Kies, Sand usw. sowie an gebrannten Mauersteinen erheblich zurück.

Die Abfuhr weist Verkehrssteigerungen auf bei Bier (+667 t), tierischem Dünger (+2154 t), eisernen Röhren und Säulen (+1786⁵ t), Gerste (+12 632⁵ t).

Die größere Abfuhr an Bier ist eine zufällige Erscheinung. Tierischer Dünger wurde bei Erzielung guter Preise vor Kriegsausbruch in größeren Mengen nach dem Ausland geführt. Die gesteigerte Abfuhr an eisernen Röhren und Säulen ist auf die bessere Geschäftstätigkeit des ansässigen Werkes vor Ausbruch des Kriegs zurückzuführen. Gerste wurde in erheblichen Mengen zu Futterzwecken sowie zur Herstellung von Graupen und Gersten- und Malzkaffee nach dem Niederrhein verschifft.

In der Abfuhr zurückgegangen sind: Andere künstliche Düngemittel (—1255 t), Eisen- und Stahlbruch (—1019 t), Eisen- und Stahldraht (—533⁵ t), Erde, Kies, Sand, Mergel (—9447 t), Ton, Lehm usw. (—13 449 t), Schwefelkies (—3115 t), Grubenholz (—515⁵ t), Weizenmehl (—1149⁵ t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (—5300⁵ t), gebrannte Mauersteine (—902 t), Verbrauchszucker (—700 t).

Der Versand an künstlichen Düngemitteln nach dem Ausland ist infolge Ausfuhrverbots nach Kriegsausbruch eingestellt worden, wodurch sich der Ausfall an diesem Gegenstand erklärt. Bei Eisen- und Stahlbruch sind die in früheren Jahren erfolgten Versendungen von altem Eisenbahnmaterial nach niederrheinischen Hüttenwerken im Berichtsjahr ausgefallen. Bei Eisen- und Stahldraht sowie bei Grubenholz liegen Verschiebungen nach anderen Hafenplätzen vor. Dem Ausfall an Erde, Sand, Kies usw. sowie an gebrannten Mauersteinen liegt die Erlahmung der Bautätigkeit zugrund. Bei dem Weniger an Ton, Lehm, kommt Klebsand in Betracht, der nach Kriegsausbruch nicht mehr verladen wurde.

Die Ausfälle an Schwefelkies, Weizenmehl, Rüben, Futter- und Zuckerrüben sind ebenfalls eine Folge des Kriegs. Für die geringere Abfuhr an Verbrauchszucker wird Zufall als Ursache angegeben.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr beliefen sich auf 13 427⁵ t gegen 7255 t im vorausgegangenen Jahr. In Betracht kommen Sand und Kies.

9. Hafen zu Gernsheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	80 404	34 655	115 059	328	8 349	8 677	123 736
1913	97 440	43 249	140 689	165	9 402	9 567	150 256
Mithin 1914							
{ mehr	—	—	—	163	—	—	—
{ weniger	17 036	8 594	25 630	—	1 053	890	26 520

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,1%, in der Abfuhr um 9,3%, im ganzen um 17,6% abgenommen.

Die Zufuhr ergab ein Mehr bei Zuckerrüben (+ 3596 t). Der Zuwachs wurde verursacht durch vermehrte Bezüge der Zuckerfabrik von auswärts und Mangel an Wagen im Eisenbahnverkehr infolge des Kriegs.

Ein Ausfall hat sich ergeben bei Chemikalien und Drogen (— 503 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 5637 t), Schwefelkies (— 3346 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (— 1381₅ t), Steinkohlen (— 17 379 t), Steinkohlenkoks (— 1007₅ t).

Mehr oder weniger sind die Ausfälle eine Folge des Kriegs. Insbesondere aber trifft dies für Chemikalien und Drogen und Schwefelkies zu, die infolge der Kriegswirren und den damit verbundenen Verkehrs- und Geschäftsstörungen von der ansässigen chemischen Fabrik in verringertem Maß bezogen wurden. Erde, Kies usw. wurden durch eingeschränkte Bautätigkeit in geringerer Menge verbraucht. An Bau-, Bruch- und Werksteinen für Uferbauten war weniger Bedarf. Für Steinkohlen und Steinkohlenkoks konnten nicht genügend Eisenbahnwagen für die unmittelbare Weiterverladung zur Verfügung gestellt werden. Auch die Förderung der Belegschaften war zu gering.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei Kupfererzen (+ 929 t) und Gerste (+ 1845₅ t).

Als Ursache für die gesteigerte Abfuhr an Kupfererzen wird eine vermehrte Herstellung von Schwefelsäure bei der chemischen Fabrik angegeben. Die Mehrabfuhr an Gerste erklärt sich dadurch, daß die ortsansässige Malzfabrik ihre Räume an die Militärverwaltung vermietete und die vorrätige Gerste nach ihrer Zweigfabrik in Nierstein überführte.

Zurückgegangen in der Abfuhr sind: Andere künstliche Düngemittel (— 520₅ t), Schwefelkies (— 2081₅ t) und gebrannte Mauersteine (— 646₅ t).

Andere künstliche Düngemittel waren in den vorausgegangenen Jahren eine Zufallserscheinung; sie sind im Berichtsjahr ziemlich weggefallen. Bei Schwefelkies kommen Abbrände in Betracht, von denen Verladungen nicht vorgekommen sind. Die geringere Abfuhr an gebrannten Mauersteinen ist dadurch verursacht, daß die Brennereien infolge des Kriegs ihren Betrieb einstellen mußten.

Güterbewegungen im Nahverkehr kamen im Berichtsjahr nicht vor.

10. Hafen zu Nierstein.

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		
1914	12 105	16 338	28 443	476	2 904	3 380	31 823
1913	16 003	14 541	30 544	1360	10 191	11 551	42 095
Mithin 1914							
{ mehr	—	1 797	—	—	—	—	—
{ weniger	3 898	—	2 101	884	7 287	8 171	10 272

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,9%, in der Abfuhr um 70,7%, im ganzen um 24,4% abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 519 t) und Steinkohlen (+ 826 t).

An Kies und Sand war für das Baugewerbe in der ersten Hälfte des Berichtsjahrs ein größerer Bedarf. In den an der Bahnstrecke Nierstein—Udenheim—Alzey gelegenen Orten wurden besonders viel Scheunen neu errichtet. Steinkohlen gingen ebenfalls in größeren Mengen in dieses Gebiet. Der Absatz dahin ist im Steigen begriffen.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei Braunkohlenbriketts (— 772 t), tierischem Dünger (— 911 t), Gerste (— 1171 t).

Braunkohlenbriketts wurden mehr mit der Bahn zugeführt. Verbrauch und Absatz haben sich nicht geändert. Seit Ausbruch des Kriegs wurde tierischer Dünger nicht mehr zugeführt. Außerdem hat es an Fuhrwerk für den Abtransport von den Ausladestellen gefehlt. Gerste kam infolge Einschränkung des Betriebs bei der ansässigen Malzfabrik in geringerer Menge zur Ausladung. Die Malzdarre der Fabrik ist zum Trocknen von Gemüse für die Heeresverwaltung verwendet.

Die Abfuhr hat bei Bau-, Bruch- und Werksteinen einen Ausfall (— 7884 t) erlitten.

Durch den Ausbruch des Kriegs wurde der Betrieb eines Kalksteinbruchs eingestellt.

11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	41 175	3770	44 945	5036	58 688	63 724	108 669
1913	80 359	7049	87 408	4055	96 298	100 353	187 761
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	981	—	—	—
	39 184	3279	42 463	—	37 610	36 629	79 092

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,6%, in der Abfuhr um 36,5%, im ganzen um 42,1% abgenommen.

Die Zufuhr ist zurückgegangen bei sonstigen Erden und Traß (— 2869 t), Steinkohlen (— 33 779 t), Steinkohlenkoks (— 3127 t), Teer, Pech, Harz (— 1397 t).

Die Abfuhr hat einen Ausfall an Zement (— 33 744 t) ergeben.

Sämtliche Verluste sind eine Folge des Kriegs.

Die Zufuhren im Nahverkehr beliefen sich auf 3290 t gegen 5730 t im vorausgegangenen Jahr. Sie erstreckten sich auf Sand und Kies.

12. Hafen zu Gustavsburg.

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		
1914	895 914	5138	901 052	1196	71 711	72 907	973 959
1913	1 080 782	4886	1 085 668	738	40 408	41 146	1 126 814
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	458	31 303	31 761	—
	184 868	252	184 616	—	—	—	152 855

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17% ab-, in der Abfuhr um 77,2% zu-, im ganzen um 13,6% abgenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Braunkohlenbriketts (+ 2909₅ t), Chemikalien (+ 1334₅ t), Platten und Blechen aus Eisen (+ 1916₅ t), eisernen Achsen und Bandagen (+ 1900₅ t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1250 t), Schwefelkies (+ 1234 t), Weizen und Spelz (+ 2877₅ t), Gerste (+ 968 t), weichem Stammholz (+ 4378 t), Zedernholz (+ 645 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 854 t), Roggenmehl (+ 1203₅ t), Ölen, Fetten, Tran und Talg (+ 1348 t), Papier und Pappe (+ 1069 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1258 t), sonstigen Gegenständen (+ 2692₅ t).

Zum allergrößten Teil sind diese Mehrzufuhren darauf zurückzuführen, daß die Schifffahrt auf der kanalisiertem Mainstrecke während der Monate Juni und Juli wegen Arbeiten an den Schleusen gesperrt gewesen ist. Güter, die sonst ihren Weg zu Wasser nach Frankfurt a. M. nehmen, wurden in dieser Zeit in Gustavsburg umgeschlagen und mit der Eisenbahn weiterbefördert.

Die Steigerung bei Braunkohlenbriketts ist eine auch andernorts wahrgenommene Erscheinung und dürfte damit zusammenhängen, daß sich die Briketts als ein beliebter und billigerer Feuerungsstoff immer mehr einführen. Vielleicht trägt auch die geringere Kohlenförderung der Zechen daran schuld. Platten und Bleche aus Eisen gingen für die Brücken- und Wagenbauanstalten in größerer Menge ein. Eiserner Achsen und Bandagen für Eisenbahnwagenräder wurden von der bayerischen Staatsbahn für ihre Reparaturwerkstätten über Gustavsburg viel bezogen. Kies und Sand gelangten in größerer Menge zur Ausladung und Weiterbeförderung mit der Bahn. Sie wurden für Bauten und Anschüttungen verwendet. Bei der Mehrzufuhr an weichem Stammholz kommt Stamm- und Gerüstholz in Betracht, das von der Brückenbaugesellschaft bei der Wiederherstellung zerstörter Brücken in Belgien benötigt wurde.

Ein Weniger hat sich in der Zufuhr ergeben bei Zement (− 982₅ t), tierischem Dünger (− 686 t), Chilesalpeter (− 895 t), Roheisen aller Art (− 2265₅ t), Eisen und Stahl in Stäben (− 629 t), unedlen Metallen und Waren daraus (− 2393₅ t), Hafer (− 979 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (− 941₅ t), Lein- und Ölsamen (− 6570₅ t), Rundholz zu Zellstoff (− 3279 t), anderen außereuropäischen Hölzern (− 1054 t), Ölkuchen und Ölkuchenmehl (− 840 t), Steinkohlen (− 193 592₅ t), Teer, Pech, Harz (− 2168 t).

In der Hauptsache sind diese Ausfälle auf den Krieg zurückzuführen. So sind insbesondere nach Kriegsausbruch die Zufuhren an belgischem Zement, tierischem Dünger (Guano), Chilesalpeter, englischem Roheisen, unedlen Metallen (Kupfer und Zinn), Hafer, Hülsenfrüchten, Lein- und Ölsamen (Palmkernen), Rundholz zu Zellstoff, anderen außereuropäischen Hölzern, Ölkuchen und englischen Steinkohlen vollständig weggefallen. Eisen und Stahl in Stäben wurde durch die ansässigen Brücken- und Wagenbauunternehmungen mehr mit der Bahn bezogen. Dasselbe gilt für die Pechbezüge der Brikettsfabriken. Bei Steinkohlen hängt der große Ausfall außer mit dem Wegfall der Zufuhr von englischen Kohlen auch damit zusammen, daß die Kohlenbezüge der bayerischen Staatsbahn nach Kriegsausbruch längere Zeit unterbrochen gewesen sind.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Zement (+ 5028 t), Chemikalien und Drogen (+ 3129₅ t), tierischem Dünger (+ 1167₅ t), anderen künstlichen Düngemitteln (+ 802₅ t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 5528 t), Eisenbahnschwellen (+ 1140 t), Grubenholz (+ 1670₅ t), gesägtem weichem Holz (+ 614 t), Papier und Pappe (+ 2284₅ t), Polier-, Schleif-, Wetzsteinen (+ 2619₅ t), Steinkohlen (+ 789₅ t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 3671 t), Farben (+ 2155 t), allen sonstigen Gütern (+ 2732 t).

Wie in der Zufuhr, sind auch in der Abfuhr die Steigerungen auf die Sperre der Schifffahrt auf der kanalisiertem Mainstrecke in den Monaten Juni und Juli zurückzuführen. Güter, die sonst im Hafen zu Frankfurt a. M. von der Eisenbahn auf den Wasserweg übergeführt oder unmittelbar dort verschifft zu werden pflegen, gingen zur Umladung nach Gustavsburg. Bei

Eisen und Stahl in Stäben hat außerdem die Verladung von Konstruktionsteilen für die Brückenneubauten bei Rüdesheim und Köln die Steigerung der Abfuhr beeinflusst. Ebenso ist das Mehr an Eisenbahnschwellen auf die Verladung größerer Mengen hölzerner Schwellen nach Belgien zurückzuführen. Die Schwellen wurden in den Wäldern bei Wiesbaden gewonnen.

Ein Ausfall in der Abfuhr hat sich ergeben bei weichem europäischem Stammholz (— 5119 t), Kartoffeln (— 629⁵ t).

Der Ausfall an weichem Stammholz ist dadurch verursacht, daß die Transporte von Gerüstholz nach der Brückenbaustelle bei Rüdesheim weggefallen sind. Für Kartoffeln bestand Ausfuhrverbot.

Im Nahverkehr wurden zugeführt 26 665 t, abgeführt 932 t, zusammen 27 597 t gegen 24 606 t im Vorjahr. Beteiligt waren Braunkohlenbriketts, Sand und Kies, Rundholz zu Zellstoff, gesägte weiche Bretter, Bau-, Bruch- und Werksteine.

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		
1914	700 861	399 896	1 100 757	134 040	379 288	513 328	1 614 085
1913	720 918	492 965	1 213 883	146 397	450 164	596 561	1 810 444
Mithin 1914	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 2px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	—	—	—
	20 057	93 069	113 126	12 357	70 876	83 233	196 359

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,3 %, in der Abfuhr um 14 %, im ganzen um 10,8 % abgenommen.

In der Zufuhr hat sich der Verkehr gesteigert bei Braunkohlenbriketts (+ 9130⁵ t), Chilesalpeter (+ 573 t), Roggen (+ 625⁵ t), Mais (+ 615 t), Zedernholz (+ 855⁵ t), anderen außereuropäischen Hölzern (+ 644 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 693 t), Küchengewächsen, Gemüse (+ 564⁵ t), Erdöl und anderen Mineralölen (+ 8162 t), Salz (+ 957⁵ t), Pflastersteinen aller Art (+ 55 411 t), Steinkohlenbriketts (+ 1148 t).

Braunkohlenbriketts führen sich als beliebter Feuerungstoff in den Haushaltungen mehr und mehr ein; außerdem kann die geringere Förderung bei den Zechen als Ursache für die Mehrzufuhr an Braunkohlenbriketts mitangesehen werden. An Chilesalpeter ging während der Mainsperre für eine mainaufwärts gelegene chemische Fabrik ein größerer Posten ein. Bei der Mehrzufuhr an Roggen und Mais kommt ein größerer Bedarf der Heeresverwaltung zum Ausdruck. Die Zufuhr erfolgte aus inländischen Häfen. Zedernholz und anderes außereuropäisches Holz (Okoumeholz) gingen bei der Mainsperre in größeren Mengen ein. Bei offener Mainschiffahrt wären sie nach Frankfurt a. M. weitergegangen. Kaffee, Kakao und Tee gelangten nach Kriegsausbruch zur Mehrung der Lagerbestände in größeren Mengen aus Holland zur Einfuhr. Bei der Mehrzufuhr an Küchengewächsen kommen frische Speisezwiebeln in Betracht, die ebenfalls aus Holland in größeren Posten eingeführt wurden. An Petroleum kamen nach Ausbruch des Kriegs noch zwei Schiffsladungen aus einem anderen Rheinhafen an. Salz wurde aus Wagenmangel mit Neckarschiffen angebracht, während es sonst regelmäßig mit der Bahn befördert wird. Die Mehrzufuhr an Pflastersteinen ist durch Schottersteine entstanden, die in erheblichen Mengen zu Festungsbauten verwendet wurden. Steinkohlenbriketts wurden anstelle von Förderkohlen mehr zugeführt. An letzteren hat es bei den Zechen gemangelt.

Ein Ausfall hat sich in der Zufuhr ergeben bei tierischem Dünger (— 503 t), phosphorsaurem Kalk (— 16 741₅ t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 24 474 t), Schwefelkies (— 7669), Fischen und Schaltieren (— 529₅ t), Weizen und Spelz (— 2042₅ t), Hafer (— 3473₅ t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 1286 t), Rundholz zu Zellstoff (— 24 363₅ t), weichem Stammholz (— 7526₅ t), gesägtem Weichholz (— 6963₅ t), Brennholz (— 4410₅ t), Weizenmehl (— 2814 t), Roggenmehl (— 816 t), Obst und Beeren (— 657 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 1267 t), Papier und Pappe (— 5435 t), gebrannten Mauersteinen (— 3370 t), Steinkohlen (— 65 535₅ t), Steinkohlenkoks (— 920₅ t), Rohzucker (— 811₅ t), Verbrauchszucker (— 1222₅ t), gebrauchten leeren Umschließungen (— 761 t), Farben (— 821₅ t).

Fast ausschließlich sind die Ausfälle eine Folge des Kriegs. See- und Flußschiffahrt waren lahmgelegt; die Betriebstätigkeit vieler Unternehmungen war eingeschränkt oder hat ganz geruht. Das Baugewerbe hat sich nur mit der Ausführung des Allernötigsten befaßt; im Bergbau hat es an den erforderlichen Arbeitskräften gemangelt. Aus-, Ein- und Durchfuhrverbote haben weiterhin den Verkehr beeinträchtigt.

Die Abfuhr ist gestiegen bei Chemikalien und Drogen (+ 3781 t), tierischem Dünger (+ 651₅ t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2710₅ t), Weizen und Spelz (+ 816 t), Gerste (+ 1975₅), Ölen, Fetten, Tran, Talg (+ 593₅ t).

Von einer benachbarten chemischen Fabrik wurden viel Desinfektionsmittel für die Heeresverwaltung verladen, daher der Zuwachs bei Chemikalien und Drogen. Für das Mehr an tierischem Dünger ist die Ursache nicht ermittelt. Ebenso für die Steigerung an Erde, Sand, Kies. Weizen wurde während der Mainsperre im Getreidelagerhaus untergebracht und später wieder eingeladen, um mainaufwärts weiterbefördert zu werden. Das gleiche war bei Ölen, Fetten usw. der Fall. An Gerste hat eine ansässige Getreidehandlung nach niederrheinischen Hafenplätzen größere Mengen Braugerste verschifft.

Einen Ausfall hat die Abfuhr erlitten bei Zement (— 47 810₅ t), phosphorsaurem Kalk (— 4486₅ t), unedlen Metallen und Waren daraus (— 1515 t), Farberden, Graphit (— 517₅ t), Schwefelkies (— 8159 t), weichen Stämmen (— 15 740 t), Kartoffeln (— 1900₅ t), Papier und Pappe (— 1831 t), gebrannten Mauersteinen (— 1287 t), Steinkohlen (— 4904₅ t), Wein (— 3226₅ t), sonstigen Gütern (— 3438₅ t).

Wie bei der Zufuhr sind auch bei der Abfuhr die Minderungen zum überwiegenden Teil auf die Kriegswirren unmittelbar oder mittelbar zurückzuführen. So ist besonders der Versand von Zement über See fast vollständig weggefallen. Für die geringere Abfuhr an phosphorsaurem Kalk und unedlen Metallen ist die Ursache nicht genügend aufgeklärt. Für weiche Stämme, Farberden und frische Kartoffeln bestand Ausfuhrverbot. Bei der geringeren Abfuhr an Schwefelkies handelte es sich um Abbrände, deren Verladung im Berichtsjahr unterblieb. Sie gehen sonst nach niederrheinischen Hüttenwerken. Eine benachbarte Papierfabrik hatte nach Kriegsausbruch ihren Betrieb eingestellt, wodurch ihre Verladungen von Papier ausblieben. Das Weniger an gebrannten Mauersteinen erklärt sich durch verminderte Bautätigkeit. Die Steinkohlenabfuhr sind dadurch zurückgegangen, daß das Einnehmen von Kohlen durch Schlepp- und Güterdampfer bei den Lagern im Hafen nach Kriegsausbruch fast vollständig wegfiel und die in der Nähe des Hafengebiets beschäftigten Baggermaschinen ihren Betrieb einstellten. Der Versand von Wein nach dem Ausland und über See nach norddeutschen Plätzen fiel aus.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 34 262 t in der Zufuhr und 8502 t in der Abfuhr, zusammen 42 764 t gegen 55 921 t im vorausgegangenen Jahr. Beteiligt waren Zement, Erde, Kies, Sand, Mergel, weiches Stammholz und Steinkohlen.

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		
1914	50 871	16 418	67 289	860	10 958	11 818	79 107
1913	59 058 _a	17 701 _a	76 760 _a	2231 _a	12 232 _a	14 464 _a	91 224 _a
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	8 187 _a	1 283 _a	9 471 _a	1371 _a	1 274 _a	2 646 _a	12 117 _a

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,3 %, in der Abfuhr um 18,3 %, im ganzen um 13,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 569 t), Chilesalpeter (— 287 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 531 t), europäisches Nutzholz (— 542 t), andere außer-europäische Hölzer (— 438 t), Papier und Pappe (— 421 t), Steinkohlen (— 5816 t), Wein (— 363 t), Farben (— 316 t), Holzwaren und Möbel (— 418 t), sonstige Güter (— 948 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1778 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 217 t), Steinkohlenbriketts (+ 303 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Tierischer Dünger (— 102 t), Eisen- und Stahlwaren (— 104 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 134 t), europäisches Nutzholz (— 125 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 481 t), Röhren von Ton und Zement (— 562 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 171 t), Farben (— 1082 t), Holzwaren und Möbel (— 107 t); zugenommen haben: Bier (+ 173 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 91 t), Eisen und Stahlbruch (+ 87 t), sonstige Güter (+ 104 t).

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		
1914	8 617	50 277	58 894	8 453	39 610	48 063	106 957
1913	10 563 _a	56 556 _a	67 120 _a	6 179 _a	54 463 _a	60 642 _a	127 762 _a
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	2 273 _a	—	—	—
	1 946 _a	6 279 _a	8 226 _a	—	14 853 _a	12 579 _a	20 805 _a

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,3 %, in der Abfuhr um 20,7 %, im ganzen um 16,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1161 t), europäisches Nutzholz (— 5244 t), Knochen (— 328 t), Steinkohlen (— 1691 t); zugenommen hat: Tierischer Dünger (+ 155 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Tierischer Dünger (— 1355 t), europäisches Nutzholz (— 15 518 t); zugenommen haben: Gebrannte Mauersteine (+ 4323 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		
1914	20 848	539	21 387	999	189 322	190 321	211 708
1913	32 192	—	32 192	2222	303 742	305 964	338 156
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	11 344	—	10 805	1223	114 420	115 643	126 448

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33,6%, in der Abfuhr um 37,8%, im ganzen um 37,4% abgenommen.

In der Zufuhr hat sich eine Steigerung ergeben bei sonstigen Erden, Traß (+ 539 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 753 t).

Die Mehrzufuhr an sonstigen Erden, Traß ist eine zufällige Erscheinung. Die Nachfrage nach Ölkuchen als Futtermittel war außergewöhnlich stark. Die ortsansässige Ölfabrik mußte solche von auswärts beziehen, da ihre Erzeugnisse zur Deckung des Bedarfs nicht ausreichten.

Einen Ausfall hat die Zufuhr erlitten bei Chemikalien und Drogen (— 1089 t), Lein- und Ölsamen (— 5068 t), Steinkohlen (— 5337 t).

Die ansässige chemische Fabrik hat sich mehr auf die Herstellung von Kaffeesatzstoffen verlegt und hatte deshalb an Chemikalien einen geringeren Bedarf. Für Lein- und Ölsamen waren durch die Kriegereignisse die Bezugsquellen zum Teil verstopft. Der Ausfall an Steinkohlen ist durch Einführung des elektrischen Betriebs in der Ölfabrik und der chemischen Fabrik — Anschluß an die Überlandzentrale in Mainz — und das Stilllegen einer Flaschenfabrik herbeigeführt.

Die Abfuhr ergab ein Mehr bei gebrannten Mauersteinen (+ 570 t).

Wegen ruhender Bautätigkeit am Platz sind die vorher zugeführten Backsteine wieder weggeführt worden.

Ein Weniger in der Abfuhr ergab sich bei Zement (— 2005 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (— 113 537 t).

Zement ging infolge der allerorts herrschenden geringen Bautätigkeit in der Abfuhr zurück. Der Ausfall bei Bau-, Bruch-, Werksteinen ist dadurch verursacht, daß ein auswärtiges Zementwerk, das seinen Bedarf an Kalksteinen aus den Steinbrüchen der Gemarkung bezieht, infolge des Kriegs stillgelegt wurde.

17. Hafen zu Bingen.

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	
1914	80 204	5946	86 150	14 492	32 125	46 617	132 767
1913	106 103	8511	114 614	9 136	27 696	36 832	151 446
Mithin 1914	mehr weniger	— —	— —	5 356 —	4 429 —	9 785 —	— 18 679

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,8% ab-, in der Abfuhr um 26,5% zu-, im ganzen um 12,3% abgenommen.

In der Zufuhr gestiegen sind Thomasmehl (+ 799 t), Eisen- und Stahldraht (+ 685 t), Manganerz, Braunstein (+ 1180 t), Steinkohlen (+ 1652 t).

Die Mehrzufuhr an Steinkohlen wird auf den Mangel an Eisenbahnwagen zurückgeführt. Es wurden infolgedessen mehr Kohlen auf dem Wasserweg bezogen. Für die übrigen Steigerungen ist die Ursache nicht genügend festzustellen.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei phosphorsaurem Kalk (— 605 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1308 t), Weizen und Spelz (— 13 006 t), Hafer (— 2845 t), Gerste (— 989 t), Mais (— 1234 t), Lein- und Ölsamen (— 2197 t), Häute, Felle, Leder (— 1244 t), Telegraphenstangen (— 13 442 t), weichem Stammholz (— 1578 t), Weizenmehl (— 1644 t), Kleie (— 633 t), Öle, Fette, Tran (— 894 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 2388 t), Wein (— 570 t), Verbrauchszucker (— 607 t).

Im allgemeinen werden für diese Ausfälle die Kriegswirren als Ursache angegeben. Vom Ausbruch des Krieges an waren See- und Flußschiffahrt gehemmt, zum Teil gesperrt; die Bezugsquellen für verschiedene Gegenstände waren verstopft. Durch Aus- und Durchfuhrverbote wurde der Verkehr weiterhin stark beeinträchtigt.

Was die Wenigerzufuhr an Erde, Kies, Sand sowie an weichen Stämmen (Floßholz) im besonderen betrifft, so ist solche auf die geringe Bautätigkeit zurückzuführen.

Die Abfuhr hat einen Zuwachs aufzuweisen bei Zement (+ 2166_s t), Gerste (+ 8244 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (+ 3489_s t), Polier-, Schleif-, Wetzsteinen (+ 1216 t), Steinkohlen (+ 945_s t), Steinkohlenbriketts (+ 575_s t).

An Zement sowie an Bau-, Bruch- und Werksteinen war zum Bau der rheinaufwärts errichteten neuen Rheinbrücke ein größerer Bedarf. Die erwähnten Baustoffe wurden am Platz verladen und der Baustelle in Schiffen zugeführt. Das Mehr an Steinkohlen und Steinkohlenbriketts hängt ebenfalls mit dem Brückenbau zusammen. Das für die Heizung der zur Erdbewegung bestimmten Maschinen und Lokomotiven erforderliche Feuerungsmaterial ist ebenso auf dem Wasserweg zur Baustelle verbracht worden. Für die stärkere Abfuhr an Gerste ist ein gutes Ernteergebnis als Ursache anzugeben. Bei dem Mehr an Polier-, Schleif-, Wetzsteinen kommt Schwerspat in Betracht, der wieder in größeren Mengen aus dem Hunsrück angefahren und im Hafen verladen wurde.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Steinkohlenteeröl (— 522_s t), Wein (— 2150 t), Holzwaren und Möbeln (— 3707_s t).

Bei Steinkohlenteeröl und Wein ist der Rückgang auf den Krieg zurückzuführen. Die Einbuße an Holzwaren ist durch den Wegfall der Beförderung von Baugeräten nach der Brückenbaustelle verursacht.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr beliefen sich auf 40 350 t gegen 52 642 t im vorausgegangenen Jahr. In Betracht kommen Sand und Kies.

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		
1914	38 416	54 796	93 212	714	204 568	205 282	298 494
1913	78 880 _s	78 138	157 018 _s	1656 _s	244 713 _s	246 369 _s	403 388 _s
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —
	40 464 _s	23 342	63 806 _s	942 _s	40 145 _s	41 087 _s	104 894 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 40,6 %, in der Abfuhr um 16,7 %, im ganzen um 26,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 3125 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 16 958 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 28 136 t), Ton, Lehm usw. (— 19 086 t), Blei, Kobalt, Nickelerze (— 1967 t), Weizen und Spelz (— 2141 t), Hafer (— 1649 t), Steinkohlen (— 3956 t), Steinkohlenkoks (— 3506 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 429 t), andere Erze (+ 459 t), Kleie (+ 876 t), Steinkohlenbriketts (+ 1018 t), Umschließungen, gebraucht (+ 613 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1415 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 42 264 t), Farberden, Graphit (— 778 t), Kupfererze, Kupferstein (— 850 t), Pflastersteine aller Art (— 3647 t), sonstige Güter (— 989 t); zugenommen haben: Blei, Kobalt, Nickelerze (+ 810 t), Zinkerze (+ 282 t), gebrannte Mauersteine (+ 653 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 6137 t), Steinkohlen (+ 1394 t).

19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	54 134	54 914	109 048	2647	24 951	27 598	136 646
1913	49 632 _s	73 686 _s	123 318 _s	4021	42 634 _s	46 655 _s	169 974 _s
Mithin 1914	mehr 4 501 _t	—	—	—	—	—	—
	weniger —	18 772 _s	14 270 _s	1374	17 683 _s	19 057 _s	33 328 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,6%, in der Abfuhr um 40,9%, im ganzen um 19,6% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Tierischer Dünger (—1075 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (—10 110 t), Manganerze, Braunstein (—5112 t), Hafer (—1867 t), Gerste (—3248 t), europäisches Nutzholz (—2641 t), Roggenmehl (—1719 t), Öle, Fette, Tran und Talg (—1373 t), Wein (—1498 t), Verbrauchszucker (—1349 t); zugenommen haben: Weizenmehl (+1110 t), gebrannte Mauersteine (+4722 t), Steinkohlen (+5181 t), sonstige Güter (+2207 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (—815 t), Ton, Lehm usw. (—2861 t), Hafer (—229 t), Kartoffeln (—6544 t), Lumpen (—700 t), Küchengewächse, Gemüse (—280 t), Öle, Fette, Tran und Talg (—272 t), Papier und Pappe (—586 t), gebrannte Mauersteine (—1807 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (—365 t), Wein (—2580 t), sonstige Güter (—1510 t); zugenommen hat: Gerste (+50 t).

20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	2782	215 184	217 966	19 592	75 466	95 058	313 024
1913	6602	260 362 _s	266 964 _s	2 111 _t	92 225 _s	94 336 _s	361 300 _s
Mithin 1914	mehr —	—	—	17 480 _s	—	721 _s	—
	weniger 3820	45 178 _s	48 998 _s	—	16 759 _t	—	48 276 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,4% ab-, in der Abfuhr um 0,8% zu-, im ganzen um 13,4% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (—41 t), Ton, Lehm usw. (—6177 t), Jute (—3675 t), Kalk, gebrannter (—38 646 t), Öle, Fette, Tran und Talg (—82 t), gebrannte Mauersteine (—969 t); zugenommen hat: Europäisches Nutzholz (+565 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Steine, Platten von Zement (—1233 t), Garne und Twiste (—209 t), gebrannte Mauersteine (—2637 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (—21 966 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (—6175 t), sonstige Güter (—672 t); zugenommen haben: Zement (+7750 t), Pflastersteine aller Art (+25 850 t).

21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	19 217	15 460	34 677	2069	2833	4902	39 579
1913	22 008 _s	17 825 _s	39 833 _s	2013	3270	5283	45 116 _s
Mithin 1914	mehr —	—	—	56	—	—	—
	weniger 2 791 _s	2 365 _s	5 156 _s	—	437	381	5 537 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,9%, in der Abfuhr um 7,2%, im ganzen um 12,3% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Ton, Lehm usw. (—1913 t), europäisches Nutzholz (—1894 t), Jute (—229 t), Papier und Pappe (—409 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (—492 t), Steinkohlen (—1175 t), sonstige Güter (—666 t); zugenommen haben: Bier (+295 t), außer-europäische Hölzer (+422 t), Kaffee, Kakao, Tee (+237 t), Weizenmehl (+412 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (—59 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (—96 t), Papier und Pappe (—155 t), Erdöl und andere Mineralöle (—50 t), Stückgüter [Sammelgüter] (—73 t), sonstige Güter (—537 t); zugenommen haben: Jute (+80 t), Kaffee, Kakao, Tee (+80 t), Obst und Beeren (+56 t), Küchengewächse, Gemüse (+115 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+50 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+72 t), Umschließungen, gebraucht (+55 t), Holzwaren und Möbel (+52 t).

22. Hafen zu Wesseling.

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		
1914	12 962	9722	22 684	721 013	43 004	764 017	786 701
1913	9 417 ₁	6561 ₁	15 978 ₂	645 115 ₂	37 417 ₇	682 533 ₂	698 511 ₇
Mithin 1914	{ mehr weniger	3 544 ₂ —	3160 ₂ —	6 705 ₂ —	75 897 ₂ —	5 586 ₂ —	81 483 ₂ —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,0%, in der Abfuhr um 11,9%, im ganzen um 12,6% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Zement (+1177 t), Eisenbahnschwellen aus Holz (+659 t), Steinkohlenkoks (+600 t); abgenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (—642 t), Ton Lehm usw. (—647 t), europäisches Nutzholz (—769 t), Kalk, gebrannter (—1267 t), gebrannte Mauersteine (—293 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (—279 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+7985 t), Braunkohlenbriketts (+67 331 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+407 t), Gerste (+175 t), Mais [Kukuruz] (+100 t), europäisches Nutzholz (+720 t), Kalk, gebrannter (+1186 t), Steinkohlenkoks (+6939 t), Teer, Pech, Harz (+600 t); abgenommen haben: Ton, Lehm usw. (—926 t), gebrannte Mauersteine (—3148 t).

Die Verkehrszunahme des Hafens liegt hauptsächlich bei der Abfuhr und ist auf den stärkeren Versand von Braunkohlenbriketts nach Holland und Belgien, zum größten Teil jedoch auf den stets zunehmenden Brikettversand nach den von dem Braunkohlenbrikett-Verkaufsverein in Mannheim und Straßburg eingerichteten größeren Brikettlagern zurückzuführen.

23. Hafen zu Cöln.

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		
1914	466 556	295 500	762 056	111 129	144 141	255 270	1 017 326
1913	561 775 ₇	510 612 ₂	1 072 388 ₂	173 957 ₁	166 164 ₇	340 122 ₁	1 412 510 ₂
Mithin 1914	{ mehr weniger	95 219 ₇ —	215 112 ₂ —	310 332 ₂ —	62 828 ₂ —	22 023 ₇ —	84 852 ₁ —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,9%, in der Abfuhr um 24,9%, im ganzen um 28,0% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 3066 t), Chilesalpeter (— 4312 t), phosphorsaurer Kalk (— 5059 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 143 898 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 8127 t), Zinkerze (— 4156 t), Weizen und Spelz (— 30 806 t), Hafer (— 8969 t), Gerste (— 10 036 t), Mais [Kukuruz] (— 5467 t), europäisches Nutzholz (— 27 832 t), andere Hölzer, außereuropäische (— 5422 t), Roggenmehl (— 6642 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 6244 t), Salz [Koch-, Speise-, Viehsalz] (— 4613 t), Bitter- und Glaubersalz (— 3532 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 4313 t), Teer, Pech, Harz (— 6361 t), Wein (— 5840 t), Zucker, roh (— 6087 t), sonstige Güter (— 5066 t); zugenommen haben dagegen hauptsächlich: Zement (+ 4908 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 6785 t), Steinkohlen (+ 11 494 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 10 538 t), Thomasmehl (— 3657 t), Zinkerze (— 4119 t), Schwefelkies (— 4929 t), Weizen und Spelz (— 15 726 t), Weizenmehl (— 11 026 t), Papier und Pappe (— 3812 t), Wein (— 4078 t), Zink, Zinkbrocken (— 4113 t), Farben (— 9027 t), sonstige Güter (— 3469 t); zugenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (+ 3952 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (+ 2746 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 3175 t).

24. Hafen zu Cöln-Mülheim a. Rhein (städtisches Werft einschließlich des Privatwerfts von Felten & Guilleaume).

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		
1914	157 257	72 381	229 638	30 152	99 520	129 672	359 310
1913	253 507 ₄	81 924 ₇	335 432 ₁	33 548 ₁	202 606	236 154 ₁	571 586 ₁
Mithin 1914	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	96 250 ₁	9 543 ₇	105 794 ₁	3 396 ₁	103 086	106 482 ₁	212 276 ₁

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,5 %, in der Abfuhr um 45,1 %, im ganzen um 37,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 8751 t), Chilesalpeter (— 12 009 t), Eisen- und Stahldraht (— 7956 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 4881 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 12 814 t), Ton, Lehm usw. (— 8907 t), Weizen und Spelz (— 19 524 t), Hafer (— 4543 t), europäisches Nutzholz (— 5364 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 4319 t); zugenommen haben: Zement (+ 2088 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 3554 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chilesalpeter (— 2906 t), Roheisen aller Art (— 22 389 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 4665 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 4413 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 3061 t), Eisen- und Stahldraht (— 14 495 t), Eisen- und Stahlwaren (— 3178 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 5274 t), Schlacken zur Verhüttung (— 4182 t), gebrannte Mauersteine (— 5621 t), Pflastersteine aller Art (— 3030 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 28 334 t), Farben (— 7868 t); nennenswerte Zunahmen sind bei der Abfuhr nicht zu verzeichnen.

25. 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		
1914	254 329	42 628	296 957	4952	91 861	96 813	393 770
1913	280 292 ₁	65 979 ₄	346 272 ₁	3866	98 532	102 398	448 670 ₁
Mithin 1914	mehr weniger	— —	— —	1086	—	—	—
	25 963 ₁	23 351 ₁	49 315 ₁	—	6 671	5 585	54 900 ₁

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,2 %, in der Abfuhr um 5,5 %, im ganzen um 12,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 2776 t), Chemikalien und Drogen (— 1058 t), Chilesalpeter (— 2590 t), phosphorsaurer Kalk (— 4500 t), Schwefelkies (— 8588 t), europäisches Nutzholz (— 1816 t), Kalk, gebrannter (— 1627 t), Schwefelsäure (— 7888 t), gebrannte Mauersteine (— 8336 t), Pflastersteine aller Art (— 6545 t), Steinkohlen (— 24 370 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 10 488 t), Soda, rohe, kalzinierte (+ 1676 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (+ 1313).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 3861 t), Farben (— 6253 t); zugenommen haben: Schwefelkies (+ 904 t), Bitter- u. Glaubersalz (+ 1378 t), Schwefelsäure (+ 2762 t).

26. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	430 823	7 566	438 389	21 299	17 425	38 724	477 113
1913	500 629 ₄	15 699 ₄	516 329	19 984 ₁	18 402 ₂	38 386 ₃	554 715 ₂
Mithin 1914	mehr weniger	69 806 ₄ 8 133 ₃	77 940	1314 ₄ —	— 977 ₂	337 ₇ —	77 602 ₂

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,1 % ab-, in der Abfuhr um 0,9 % zu-, im ganzen um 14,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 69 336 t), Weizen und Spelz (— 1609 t), Gerste (— 1271 t), Lein- und Ölsamen (— 1757 t), Rundholz zu Zellstoff (— 21 790 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 2001 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 637 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 738 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 5191 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 11 785 t), Soda, rohe, kalzinierte (+ 1107 t), Steinkohlen (+ 680 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 1189 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 990 t), andere Müllereierzeugnisse (— 970 t), Papier und Pappe (— 598 t), Soda, rohe, kalzinierte (— 973 t), sonstige Güter (— 1070 t); zugenommen haben: Eiserne Röhren und Säulen (+ 303 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 2128 t).

Die Güter, die dem Hafen zu Reisholz rheinaufwärts zugeführt werden, stammen, abgesehen von Kies und Sand, zumeist aus dem Ausland; die Zufuhr dieser Güter hörte mit Kriegsbeginn fast ganz auf. Die Anfuhr von Kies und Sand hat sich erheblich verringert infolge der verminderten Bautätigkeit und der Wenigerverwendung für Staatsbahnzwecke.

Die verringerte Zufuhr von Rohmaterialien bedingte auch einen Ausfall bei fertigen Waren und somit eine geringere Abfuhr. Die Abfuhr solcher Güter zu Tal ruht seit Juli 1914 fast ganz, da die Güter zumeist für das Ausland bestimmt waren oder durch das Ausland weiterbefördert wurden. Insbesondere kommen hier Nahrungs- und Futtermittel in Betracht sowie Produkte, die im Haushalt Verwendung finden.

27. Hafen zu Neuß.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	272 875	88 523	361 398	209 766	51 695	261 461	622 859
1913	415 508 ₇	121 892 ₂	537 401	232 059 ₃	45 099 ₂	277 158 ₅	814 559 ₈
Mithin 1914	mehr weniger	142 633 ₇ 33 369 ₂	176 003	22 293 ₃ —	— 6 595 ₇	15 697 ₈ —	191 700 ₈

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,8 %, in der Abfuhr um 5,7 %, im ganzen um 23,5 % abgenommen.

Die Abnahme des Verkehrs liegt fast ausschließlich bei der Zufuhr. Abgenommen haben hier hauptsächlich: Chilesalpeter (— 3673 t), phosphorsaurer Kalk (— 4903 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 30 753 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 6115 t), Weizen und Spelz (— 36 090 t), Roggen (— 7339 t), Gerste (— 4211 t), Lein- und Ölsamen (— 21 179 t), Rundholz zu Zellstoff (— 3888 t), europäisches Nutzholz (— 31 724 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 6225 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 12 360 t). Nennenswerte Zunahmen sind bei der Zufuhr nicht zu verzeichnen.

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Thomasmehl (— 5911 t), phosphorsaurer Kalk (— 1232 t), Weizenmehl (— 4673 t), Steinkohlen (— 32 417 t); zugenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (+ 3575 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (+ 3684 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1820 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3053 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 4260 t), Steinkohlenbriketts (+ 7882 t), Steinkohlenkoks (+ 3533 t).

28. Hafen zu Düsseldorf.

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		
1914	484 312	409 826	894 138	75 001	138 448	213 449	1 107 587
1913	725 323 ₁	547 548 ₁	1 272 871 ₁	109 150 ₇	184 797 ₃	293 948	1 566 819 ₂
Mithin 1914	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	241 011 ₁	137 722 ₁	378 733 ₂	34 149 ₇	46 349 ₃	80 499	459 232 ₂

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,8 %, in der Abfuhr um 20,6 %, im ganzen um 29,3 % abgenommen.

Das Berichtsjahr 1914, das neunzehnte Betriebsjahr des rechtsrheinischen Düsseldorfer Hafens seit seiner Eröffnung im Jahr 1896, zeigte noch bis Ende Juli trotz Störung der Schifffahrt durch Eistreiben im Januar und durch Hochwasser im März die gewohnte fortschreitende Entwicklung. Seit Anfang August, dem Beginn des Krieges, ließ dann der Verkehr plötzlich bedeutend nach, so daß der Gesamtverkehr 1914 von 1 566 819 t auf 1 107 587 t = 459 232 t, d. h. um 29,3 % zurückging.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 98 126 t), Ton, Lehm usw. (— 5291 t), Weizen und Spelz (— 72 444 t), Hafer (— 23 363 t), Gerste (— 17 041 t), europäisches Nutzholz (— 44 185 t), außereuropäische Hölzer (— 14 768 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 16 619 t), Roggenmehl (— 5418 t), Papier und Pappe (— 6014 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 21 723 t), Pflastersteine aller Art (— 17 299 t), Teer, Pech, Harz (— 6995 t); zugenommen haben dagegen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 5727 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 3097 t), Zement (+ 4416 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 2525 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 5934 t), Eisen- und Stahldraht (— 2087 t), Eisen- und Stahlwaren (— 9570 t), Glas- und Glaswaren (— 14 542 t), Telegraphenstangen (— 3395 t), Weizenmehl (— 21 446 t), Papier und Pappe (— 6396 t), Steinkohlenkoks (— 2554 t), Farben (— 2726 t), sonstige Güter (— 4 354 t). Nennenswerte Zunahmen weist die Abfuhr nicht auf.

Im gleichen Maße ungünstig wie im rechtsrheinischen Hafen war das Ergebnis des Verkehrs auch im linksrheinischen, dem Heerdter Werft. Hier sank die Verkehrsziffer von 371 087 t im Jahr 1913 auf 229 712 t im Berichtsjahr 1914. Dieser Rückgang verteilt sich in der Hauptsache auf Kies und Sand (— 118 000 t), Holz (— 5300 t), Phosphat (— 4000 t), Schwefelkies (— 5000 t); eine Zunahme war nur bei Baumwolle mit + 5500 t zu verzeichnen.

29. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	153 385	85 229	238 614	26 515	13 867	40 382	278 996
1913	275 014 _a	102 694 _a	377 708 _a	37 786 _a	12 255 _a	50 042 _a	427 751 _a
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 17 465 _a	— 139 094 _a	— 11 271 _a	1 611 _a —	— 9 660 _a	— 148 755 _a

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,8%, in der Abfuhr um 19,3%, im ganzen um 34,8% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Tierischer Dünger (— 10 249 t), phosphorsaurer Kalk (— 19 139 t), Roheisen aller Art (— 9833 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 7949 t), Weizen und Spelz (— 26 346 t), Gerste (— 20 557 t), europäisches Nutzholz (— 16 467 t), Schwefelsäure (— 12 334 t), Pflastersteine aller Art (— 7873 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 5894 t), Steinkohlen (— 5015 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 1592 t), andere künstliche Düngemittel (+ 5576 t), Schwefelkies (+ 2015 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Andere künstliche Düngemittel (— 6506 t), Weizenmehl (— 6917 t), gebrannte Mauersteine (— 2527 t), Steinkohlen (— 3425 t); dagegen haben zugenommen: Tierischer Dünger (+ 2665 t), Roggen (+ 1151 t), Roggenmehl (+ 1330 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1283 t), Papier und Pappe (+ 1687 t), Verbrauchszucker (+ 978 t).

30. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	125 562	25 759	151 321	39 799	11 587	51 386	202 707
1913	188 358 _a	23 322 _a	211 681 _a	47 398 _a	17 574 _a	64 972 _a	276 653 _a
Mithin 1914	{ mehr weniger	— 2 436 _a	— 60 360 _a	— 7 599 _a	— 5 987 _a	— 13 586 _a	— 73 946 _a

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,5%, in der Abfuhr um 20,9%, im ganzen um 26,7% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Chilesalpeter (— 2514 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3990 t), Schwefelkies (— 1895 t), Gerste (— 7460 t), Mais [Kukuruz] (— 1516 t), Lein- und Ölsamen (— 14 720 t), europäisches Nutzholz (— 4754 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 2224 t), Pflastersteine aller Art (— 1825 t), Zucker, roh (— 10 858 t), sonstige Güter (— 2254 t); zugenommen hat Kaffee, Kakao, Tee (+ 1112 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 2079 t), Weizen und Spelz (— 601 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1704 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 3850 t), Papier und Pappe (— 1828 t), Verbrauchszucker (— 2461 t), Farben (— 390 t), sonstige Güter (— 2248 t); zugenommen haben: Eiserne Achsen und Bandagen (+ 201 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1639 t).

Der allgemeine Rückgang des Verkehrs ist, abgesehen von der Beeinträchtigung durch Eistreiben und Hochwasser im Januar und März 1914, wie bei den übrigen Häfen fast ausschließlich auf den Krieg zurückzuführen. Die Zunahme im Umschlag von Kaffee und Tee

gegenüber 1913 hat ihren Grund darin, daß diese Güter in größeren Mengen aus Holland für Österreich-Ungarn auf dem Wasserweg ankommen und von hier aus mit der Eisenbahn nach Bodenbach und Wien verfrachtet werden.

Seit dem Ausbruch des Krieges haben die Rheinseedampfer den Betrieb eingestellt, die Personen- und Güterdampfer verkehren zwar noch regelmäßig, vermitteln aber meistens nur den Verkehr innerhalb Deutschland, da die holländische Grenze für viele Güter gesperrt ist. Eine durch den Krieg nicht unmittelbar hervorgerufene Abnahme ist die bei Kies, Sand; hier ist die Abnahme hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß Baggerfelder in solcher Nähe von Uerdingen, die eine Verfrachtung von hier aus lohnen, zurzeit nicht vorhanden sind.

31. Hafen zu Rheinhausen (Firma Friedrich Krupp).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1914	1 063 255	155 399	1 218 654	22 092	106 310	128 402	1 347 056
1913	1 592 713 _s	177 560 _t	1 770 273 _s	40 262 _t	176 488 _s	216 750 _s	1 987 023 _s
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	529 458 _s	22 161 _t	551 619 _s	18 170 _t	70 178 _s	88 348 _s	639 967 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,2%, in der Abfuhr um 40,8%, im ganzen um 32,2% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Steine, Platten von Zement (— 4434 t), phosphorsaurer Kalk (— 17 275 t), Roheisen aller Art (— 8757 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 478 936 t), Mangenerze, Braunstein (— 15 109 t), Schlacken zur Verhüttung (— 29 502 t); zugenommen hat Schwefelkies (+ 1878 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 28 558 t), Luppen von Schweiß-eisen (— 1714 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 9905 t), Eisenbahnschienen (— 44 768 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 7119 t); zugenommen hat Zement (+ 2717 t).

Der Verkehr im Hafen zu Rheinhausen hatte bis zum Ausbruch des Krieges seine normale Entwicklung genommen. Da durch den Krieg aber die Zufuhr von Rohstoffen über Rotterdam unterbunden wurde, so ging der Schiffsverkehr ganz wesentlich zurück. Andererseits zwang die Sperrung des Eisenbahnverkehrs, Rohstoffe, wie Kohlen und Koks solange wasserwärts heranzuholen, bis die Eisenbahn einen regelmäßigen Betrieb wieder hergestellt hatte.

32. Duisburg.

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		
1914	4 136 960	1 693 116	5 830 076	6 860 537	8 495 062	15 355 599	21 185 675
1913	6 757 170 _s	2 313 391 _s	9 070 562	8 529 132	11 313 766 _s	19 842 898 _s	28 913 460 _s
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	2 620 210 _s	620 275 _s	3 240 486	1 668 595	2 818 704 _s	4 487 299 _s	7 727 785 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,7%, in der Abfuhr um 22,6%, im ganzen um 26,7% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisen- und Stahlbruch (— 59 737 t), Eisenerz außer Schwefelkies (— 1 528 241 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 846 570 t), Ton, Lehm usw. (— 34 248 t),

Zinkerze (— 31 824 t), Schwefelkies (— 91 247 t), Schlacken zur Verhüttung (— 52 812 t), Weizen und Spelz (— 44 262 t), Roggen (— 93 414 t), Hafer (— 72 647 t), Gerste (— 134 069 t), Grubenholz (— 46 750 t), europäisches Nutzholz (— 117 447 t), Roggenmehl (— 15 078 t), Pflastersteine aller Art (— 23 011), Teer, Pech, Harz (— 17 270 t); zugenommen haben dagegen: Roheisen aller Art (+ 14 380 t), Kleie (+ 6656 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 3917 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 34 230 t), Salz [Koch-, Speise-, Viehsalz] (+ 16 261 t), Steinkohlen (+ 9734 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 19 201 t), Thomasmehl (— 40 836 t), Roheisen aller Art (— 61 519 t), Luppen von Schweißisen (— 48 522 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 51 087 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 19 321 t), Eisenbahnschienen (— 92 000 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 65 746 t), Steinkohlen (— 3 986 336 t), Steinkohlenbriketts (— 96 791 t), Steinkohlenkoks (— 68 707 t), Teer, Pech, Harz (— 16 722 t); zugenommen haben dagegen: Kalisalze zum Düngen (+ 41 989 t), andere künstliche Düngemittel (+ 11 367 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 32 542 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 10 260 t).

Die erhebliche Abnahme des Verkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ist, wie bei den anderen Rheinhäfen, auf den Krieg zurückzuführen und erstreckte sich auf fast alle Güterarten. Kohlen sind hierbei als Hauptverkehrsgut am meisten beteiligt. Im besonderen wirkte auf den Rückgang der Kohlenabfuhr hin: das Kohlenausfuhrverbot zu Anfang des Krieges und die geringeren Zufuhren von den Zechen, die infolge von Einziehungen zur Fahne nur etwa 66 % ihrer gewöhnlichen Förderung leisteten. Die Einfuhr von Erz und Getreide hörte im August infolge Abschneidens der Zufuhren zur See zunächst gänzlich auf, abgesehen von geringen Beständen, die Rotterdam bereits erreicht hatten oder dort für deutsche Rechnung lagerten. Später stellten sich geringe Zufuhren von Rotterdam wieder ein, auch Güter aus den Antwerpener Lagern.

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

a) die Kohlenanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug:

im Jahr 1914	14 391 284 ⁵ t
„ „ 1913	19 159 142 ⁵ t

also 1914 weniger 4 767 858 t,

b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1914 7 434 t,

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1914 t	1913 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich	10 552	8 483
Cöln bis Coblenz ausschließlich	75 518	42 209
Coblenz	2 500	3 085
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	169 807	318 210 ⁶
den Mainhäfen	978 989 ⁶	1 320 906 ⁶
Mainz bis Mannheim ausschließlich	1 065 210	1 290 036
Mannheim und oberhalb	4 281 825	5 253 345
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	189 238 ⁶	235 337
Holland	4 783 151 ⁶	6 086 817
Belgien	2 389 951	3 485 090
Frankreich	163 618	218 805
Zusammen	14 110 360 ⁵⁾	18 262 324 ⁷⁾
also 1914 weniger	4 151 963 ⁶	—

⁵⁾ Außerdem 316 129 t Bootkohlen.

⁷⁾ Außerdem 438 079 t Bootkohlen.

33. Hafen zu Homberg (einschließlich Zeche Rheinpreußen).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	23 475	56 033	79 508	488 207	758 581	1 246 788	1 326 296
1913	35 951 ₂	81 701 ₄	117 652 ₆	433 446 ₆	744 833 ₂	1 178 280	1 295 932 ₈
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	54 760 ₈	13 747 ₇	68 508	30 363 ₄
	12 476 ₂	25 668 ₄	38 144 ₆	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,4% ab-, in der Abfuhr um 5,8% zu-, im ganzen um 2,3% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Schwefelkies (— 10 821 t), Weizen und Spelz (— 10 017 t), Roggen (— 5342 t), Salz [Koch-, Speise-, Viehsalz] (— 2386 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (— 14 523 t); zugenommen haben: Europäisches Nutzholz (+ 720 t), Pflastersteine aller Art (+ 4372 t).

Die Zunahme bei der Abfuhr erstreckt sich auf: Andere Müllereierzeugnisse (+ 1160 t), gebrannte Mauersteine (+ 1383 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (+ 938 t), Steinkohlen (+ 69 332 t), Steinkohlenkoks (+ 14 734 t); abgenommen haben dagegen: Schwefelkies (— 718 t), Roggenmehl (— 1392 t), Teer, Pech, Harz (— 17 278 t).

34. 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		
1914	1 524 428	209 382	1 733 810	497 631	837 751	1 335 382	3 069 192
1913	2 551 814 ₈	304 595 ₄	2 856 410 ₂	478 462 ₂	968 080 ₂	1 446 543 ₄	4 302 953 ₆
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	19 168 ₈	—	—	—
	1 027 386 ₈	95 213 ₄	1 122 600 ₂	—	130 329 ₂	111 161 ₄	1 233 761 ₆

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,3% ab-, in der Abfuhr um 7,7% ab-, im ganzen um 28,7% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Thomasmehl (— 53 961 t), Luppen von Schweißseisen (— 52 583 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 584 870 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 135 916 t), Ton, Lehm usw. (— 5977 t), Manganerze, Braunstein (— 189 310 t), Schwefelkies (— 24 056 t), Grubenholz (— 10 354 t), Kalk, gebrannter (— 120 607 t), Schwefelsäure (— 5132 t); zugenommen haben: Zement (+ 9250 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 4491 t), Steinkohlen (+ 5081 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 31 199 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 53 353 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 2620 t), Pflastersteine aller Art (— 4468 t), Steinkohlen (— 30 155 t); zugenommen haben: Andere künstliche Düngemittel (+ 6490 t), Eisenbahnschienen (+ 3853 t), Steinkohlenkoks (+ 2164 t).

35. Hafen zu Walsum¹⁾ (Aktienverein „Gutehoffnungshütte“).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	607 577	84 801	692 378	395 474	557 074	952 548	1 644 926
1913	1 001 761	59 033 ₇	1 060 794 ₇	406 838	792 425	1 199 263	2 260 057 ₇
Mithin 1914	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	394 184	25 767 ₃	368 416 ₂	11 364	235 351	246 715	615 131 ₇

¹⁾ Ausschließlich des Verkehrs der Maschinenpapierfabrik in Walsum, deren Ladestelle für die Reichsstatistik als minderwichtiger Hafen gilt.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,7%, in der Abfuhr um 20,6%, im ganzen um 27,2% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisen- und Stahlbruch (— 12 050 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 281 243 t), Kupfererze, Kupferstein (— 2362 t), Manganerze, Braunstein (— 29 251 t), Schlacken zur Verhüttung (— 50 443 t), Kalk, gebrannter (— 1540 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2205 t); zugenommen hat Schwefelkies (+ 11 722 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 15 972 t), Luppen von Schweiß-eisen (— 13 688 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 8013 t), Eisenbahnschienen (— 37 908 t), Eisen- und Stahldraht (— 3265 t), Steinkohlen (— 173 437 t), Steinkohlenkoks (— 4276 t); zugenommen haben Eisenbahnschwellen, eiserne (+ 3479 t).

36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr *
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	40 670	47 749	88 419	2236	2432	4668	93 087
1913	37 996	52 100	90 096	—	1051	1051	91 148
Mithin 1914	2 674	—	—	2236	1380	3616	1 939
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	4 351	1 677	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,9% ab-, in der Abfuhr um 344,1% zu-, im ganzen um 2,1% zugenommen.

Bei der Zufuhr ist eine Abnahme zu verzeichnen bei Salz [Koch-, Speise-, Viehsalz] (— 5463 t); zugenommen hat Kalk, gebrannter (+ 3785 t).

Bei der Abfuhr betrifft die Zunahme Soda, rohe, kalzinierte (+ 3616 t).

37. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1914	126 138	339 132	465 270	3806	1865	5 671	470 941
1913	169 672	319 708	489 381	5462	5313	10 776	500 157
Mithin 1914	—	19 423	—	—	—	—	—
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	43 534	24 111	1656	3448	5 105	29 216

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,9%, in der Abfuhr um 47,4%, im ganzen um 5,8% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 811 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 8687 t), Ton, Lehm usw. (— 872 t), Hafer (— 1576 t), Gerste (— 6765 t), europäisches Nutzholz (— 3881 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1391 t); zugenommen haben: Lein- und Ölsamen (+ 769 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1124 t), Steinkohlen (+ 1827 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 589 t), andere künstliche Düngemittel (— 175 t), Eisen- und Stahldraht (— 108 t), Eisen- und Stahlwaren (— 95 t), Hafer (— 100 t), Gerste (— 100 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 2244 t), Steinkohlen (— 166 t), sonstige Güter (— 160 t); zugenommen haben: Öle, Fette, Tran und Talg (+ 131 t), Farben (+ 160 t).

Im Anschluß an die Verkehrsangaben über die wichtigeren Rheinhäfen folgt nachstehend nach den Angaben der Handelskammer Duisburg-Ruhrort¹⁾ eine Übersicht nebst Erläuterungen über den Gesamtverkehr — 1914 und 1913 — in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum.

Das Jahr 1914 hat man, auch unter dem Gesichtspunkt des Rheinschiffahrtsverkehrs, in die Zeit vor und nach Ausbruch des Krieges zu zerlegen. Während der ersten 7 Monate bewegte sich der Verkehr der Rhein-Ruhr-Häfen, trotz des durch Hochwasser- und Eisverhältnisse im Januar bedingten Ausfalls, auf der Höhe des Vorjahres; hingegen ist während der letzten 5 Monate 1914 ein außerordentlich starker Rückgang eingetreten. Dieser erklärt sich sowohl aus der verminderten Gewerbetätigkeit des Inlandes nach Einberufung der Heerespflichtigen als auch aus der wesentlichen Abnahme der Zufuhren zur See.

Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in den Jahren 1914 und 1913.

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr		Z u f u h r				A b f u h r				
	1914	1913	1914			1913		1914			1913
			zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu- sammen	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	zu- sammen	
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	13442221	17575504	1650444	446849	2097294	3400086	4586532	6758395	11344927	14175418	
Duisburger Hafen	5139770	7480620	1354307	345154	1699461	2665281	2154136	1286173	3440309	4815339	
D.-Hochfelder Hafen	698606	1107515	143304	172229	315533	467341	47974	335099	383073	640174	
D.-Ruhrorter Eisen- bahnhafen	360999	660458	70616	268930	339546	624152	3104	18349	21453	36306	
DuisburgerRheinufer Verladestelle d. A.-G. Phönix (Laar)	1249373	1564371	631431	495931	1067362	1373908	74455	107556	182011	190463	
Hamborner Werft	31478	11155	22894	8557	31451	11155	8	19	27	—	
Häfen in Alsum und Schwelgern	3191737	4334163	1606744	220351	1827095	2872239	509272	855370	1364642	1461924	
Hafen in Walsum	1647220	2289119	597117	96856	693973	1093263	395695	557552	953247	1195856	
Verladestelle der A.- G. für Maschinen- papierfabrikation Walsum	64484	99604	41894	8285	50179	88830	10241	4064	14305	10774	
Hafen Rheinhausen	1386392	1985058	1095100	162289	1257389	1767104	23037	105966	129003	217954	
Verladestelle Dier- gardt	178491	32428	—	—	—	—	84943	93548	178491	32428	
Homberg-Essen- berger Rheinufer	124236	175296	28575	54384	82959	127099	2397	38880	41277	48197	
Hafen Rheinpreußen	1044766	1147804	—	—	—	—	411777	632989	1044766	1147804	
Zusammen	28926913	39019255	7554447	2274934	9829381	15046616	8303571	10793960	19097532	23972639	

¹⁾ Die Angaben der Handelskammer Duisburg-Ruhrort stimmen mit den im Jahresbericht nach den Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amtes enthaltenen Zahlen über den Umschlagsverkehr der Häfen Alsum und Schwelgern Walsum, Rheinhausen und Homberg nicht vollständig überein.

Der Gesamtverkehr der Rhein- und Ruhrhäfen hat demnach um 10 092 341 t oder 25,6 % gegenüber 1913 abgenommen. An dieser Abnahme ist die Anfuhr stärker beteiligt als die Abfuhr; die Anfuhr ist um 5 217 234 t, die Abfuhr um 4 875 107 t zurückgegangen. Verhältnismäßig stellt sich der Rückgang der Anfuhr auf 34,7 %, der der Abfuhr auf 20,3 % gegenüber dem Vorjahr. Eine Steigerung in der Abfuhr ist trotz des allgemeinen sonstigen Rückganges bei der erst 1913 in Betrieb genommenen Verladestelle Diergardt und der Ladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation zu verzeichnen.

In den Massengütern: Eisenerz, Getreide, Holz, Roheisen und verarbeitetem Eisen aller Art sowie Kohlen und Koks hat sich der Verkehr folgendermaßen gestaltet:

I. Eisenerz.¹⁾

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	1 429 466	89 716	1 519 182	2 274 619
Duisburger Hafen	633 183	40 318	673 501	1 151 018
Duisburg-Hochfelder Hafen	61 106	13	61 119	53 769
Duisburger Rheinufer	240 444	27 087	267 531	607 073
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar)	312 021	55 118	367 139	556 157
Häfen in Alsum und Schwelgern	1 417 871	89 479	1 507 350	2 212 605
Hafen in Walsum	597 117	72 013	669 130	1 050 543
Hafen in Rheinhausen	1 025 357	144 789	1 170 146	1 673 631
Homburg-Essenberger Rheinufer	—	24 707	24 707	36 820
Zusammen	5 716 565	543 240	6 259 805	9 616 235

Der Erzverkehr hat gegenüber 1913 eine Abnahme von 3 356 430 t oder 34,9 % erfahren; sie erklärt sich in erster Linie durch das fast völlige Stocken der Zufuhr ausländischer Erze zur See nach Kriegsausbruch.

II. Getreide.²⁾

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	51 864	2 503	54 367	94 082
Duisburger Hafen	470 565	56 553	527 118	839 710
Duisburg-Hochfelder Hafen	169	376	545	221
Homburg-Essenberger Rheinufer	22 833	—	22 833	36 243
Zusammen	545 431	59 432	604 863	970 256

Infolge der Unterbindung der Zufuhr überseeischen Getreides in den letzten 5 Monaten ist der Getreideverkehr im Vergleich zu dem des Vorjahres stark zurückgegangen. Die Abnahme beträgt 365 393 t oder 37,65 %.

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

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

III. Holz.¹⁾

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	34 623	46 888	81 511	131 106
Duisburger Hafen	56 621	61 111	117 732	179 442
Duisburg-Hochfelder Hafen	19 367	98 581	117 948	183 652
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	2 095	—	2 095	3 462
Duisburger Rheinufer	6 707	3 759	10 466	17 851
Häfen in Alsum und Schwelgern	6 004	23 089	29 093	41 317
Werft in Hamborn	—	31	31	—
Hafen in Walsum	—	1 839	1 839	1 719
Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum	39 238	—	39 238	76 087
Homburg-Essenberger Rheinufer	867	2 106	2 973	5 115
Zusammen	165 522	237 404	402 926	639 752

Mit dem Ausfall der Zufuhr überseeischer Hölzer während der Kriegszeit ist auch im Holzumschlagsverkehr ein erheblicher Rückgang eingetreten; er bezieht sich auf 236 825 t oder 37,01 %.

IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	4 491 037	6 114 303	10 605 340	13 205 097
Duisburger Hafen	2 091 676	1 158 730	3 250 406	4 634 209
Duisburg-Hochfelder Hafen	1 688	252 926	254 614	423 018
Duisburger Rheinufer	—	7 339	7 339	—
Häfen in Alsum und Schwelgern	445 800	645 523	1 091 323	1 100 420
Hafen in Walsum	381 190	431 816	813 006	988 863
Hafen Rheinpreußen	408 548	632 989	1 041 537	1 127 297
Verladestelle Diergardt	84 943	93 548	178 491	32 428
Zusammen	7 904 883	9 337 174	17 242 057	21 511 332

An der Abnahme des Kohlenumschlags, der sich mit 4 269 275 t auf etwa 19,8 % beläuft, sind mit Ausnahme von der Verladestelle Diergardt, wo der Umschlagsverkehr beträchtlich gestiegen ist (s. o.), sämtliche Häfen und Verladestellen beteiligt. Die Ursache liegt vor allem in dem Förderausfall der Zechen, der während des Krieges etwa 40 % der Mengen in Friedenszeit betrug, daneben in dem Stocken der Kohleanfuhr auf den Staatseisenbahnen während der Zeit der Truppenbeförderungen und schließlich auch in den Beschränkungen der Kohlenausfuhr.

Es verdient besondere Aufmerksamkeit, daß die Abnahme der Abfuhr aus den Privatzechenhäfen verhältnismäßig viel geringer gewesen ist als aus den staatlichen Häfen; sie betrug

¹⁾ Nutzholz, ausschließlich Brennholz, Reisig, Späne (31 i des Güterverzeichnisses).

bei den Häfen Alsum und Schwelgern	9 097 t = 0,8 %
beim Hafen Rheinpreußen	85 760 t = 7,6 %
„ „ Walsum	175 857 t = 17,8 %
„ Ruhrorter Hafen	2 599 757 t = 19,7 %
„ Duisburger Hafen	1 383 803 t = 29,8 %
„ Duisburg-Hochfelder Hafen	168 404 t = 39,8 %

Die Erklärung hierfür ist darin gegeben, daß während der Zeit der Truppenbeförderungen und besonders der Zeit der Mobilmachung die Zechen mit eigenen Häfen auf ihren Hafenbahnen die geförderten Kohlen, unabhängig von den Unterbrechungen des Staatsbahnbetriebs, zum Umschlag anrollen lassen konnten. Wäre das nicht der Fall gewesen, so wäre die Kohlenversorgung und die Lage der Schifffahrt, insbesondere im August, noch ungleich schwieriger als ohnehin gewesen. Auch damit ist erwiesen, wie wichtig das Bestehen von Privathäfen mit eigenen Anschlußbahnen neben den staatlichen Häfen und Bahnen ist.

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1914	1913
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	41 492	432 668	474 161	730 355
Duisburger Hafen	27 049	44 020	71 069	80 370
Duisburg-Hochfelder Hafen	5 483	25 298	30 781	39 848
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	2 835	6 349	9 184	5 765
Duisburger Rheinufer	60 274	68 515	128 789	152 247
Häfen in Alsum und Schwelgern	54 374	182 837	237 211	323 972
Werft in Hamborn	3	—	3	—
Hafen in Walsum	14 504	125 733	140 237	206 967
Hafen in Rheinhausen	18 772	105 926	124 698	217 168
Zusammen	224 787	991 346	1 216 133	1 756 692

Die Abfuhr von Roheisen und verarbeitetem Eisen hat sich um 540 559 t oder 30,77 % gegenüber 1913 verringert. Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf die nach Kriegsausbruch erheblich zurückgegangene Leistungsfähigkeit der Hüttenwerke und die Unterbindung der überseeischen Ausfuhr zurückzuführen.

II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

38. In Elsaß-Lothringen:

Jahr	Zufuhr		
	zu Berg	zu Tal	zusammen
t	t	t	t
1914	2606	4136	6 742
1913	3012	7389	10 401
Mithin 1914	—	—	—
{ mehr	406	3253	3 659
{ weniger			

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 13,5 %, die Zufuhr zu Tal um 44,0 % und die Gesamtzufuhr um 35,2 % abgenommen, gegen 78,8 %, 69,5 % und 73,0 % Abnahme im Vorjahr.

39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	46 783	225	47 008
1913	48 326½	3568	51 894½
Mithin 1914	mehr weniger	— 3343	— 4886½

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 3,2%, die Zufuhr zu Tal um 93,7% und die Gesamtzufuhr um 9,4% abgenommen, gegen 73,5%, 79,3% und 35,4% Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	13 174	2305	15 479
1913	23 427½	1260	24 687½
Mithin 1914	mehr weniger	— 1045	— 9 208½

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 43,8% ab-, die Zufuhr zu Tal um 82,9% zu- und die Gesamtzufuhr um 37,3% abgenommen.

41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	69 713	30 557	100 270
1913	99 697	24 916	124 613
Mithin 1914	mehr weniger	— 5 641	— 24 343

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 30,1% ab-, die Zufuhr zu Tal um 22,7% zu- und die Gesamtzufuhr um 19,5% abgenommen.

42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	503 518	—	503 518
1913	884 925½	—	884 925½
Mithin 1914	mehr weniger	— 381 407½	— 381 407½

Die Zufuhr hat demnach um 43,1% abgenommen, gegen 35,9% 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	25 395 303 ^{t 1)}
im Vorjahr	37 014 518 ^t

sonach im Jahr 1914 weniger 11 619 215 t oder 31,4%.

Dieser Verkehr verteilt sich nach den Zusammenstellungen in den Beilagen II^a, III^b und IV^b auf die nachstehend aufgeführten Häfen:

43. Hafen zu Nijmwegen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1914	46 823	1661	48 484
1913	125 781 ^s	1007	126 788 ^s
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 654	{ — 78 304 ^s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63% ab-, in der Abfuhr um 65% zu-, im ganzen um 62% abgenommen.

44. Hafen zu Tiel.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1914	14 300 ^s	504	14 804 ^s
1913	16 758 ^s	412	17 170 ^s
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 92	{ — 2 366

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15% ab-, in der Abfuhr um 23% zu-, im ganzen um 14% abgenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1914	2695	—	2695
1913	4363	—	4363
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1668

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39% ab-, im ganzen um 39% abgenommen.

¹⁾ 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 53 345 Tonnen.

46. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	40 710s	—	40 710s
1913	59 712	294s	60 006s
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 294s	{ — 19 296

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

47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	124 848	9486	134 334
1913	106 020	3018s	109 038s
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 18 828 6467s	{ 25 295s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18 %, in der Abfuhr 215 %, im ganzen um 23,2 % zugenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	40 910s	1868s	42 779
1913	46 124s	1489s	47 614
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 379	{ — 4 835

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,3 % ab-, in der Abfuhr um 25 % zu-, im ganzen um 10,2 % abgenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	7596s	—	7596s
1913	8452	—	8452
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — 855s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,2 %, im ganzen um 10,2 % abgenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede. belgischen und niederländischen Häfen

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	4206	82	4288
1913	8189	—	8189
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 82	{ — 3901

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 49%, im ganzen um 48% abgenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	9 815	—	9 815
1913	11 734	—	11 734
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1 919

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

52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	2634	179	2813
1913	2495s	235s	2731
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 138s 56s	{ 82 —

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

53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	26 929	—	26 929
1913	50 076	—	50 076
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — —	{ — 23 147

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 46%, im ganzen um 46% abgenommen.

54. Hafen zu Rotterdam (in den überseeischen Häfen)

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1914	5 498 929	9 837 053	15 335 982	
1913	7 024 259	15 739 982	22 764 241	
Mithin 1914	{ mehr weniger	1 525 330	5 902 929	7 428 259

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,7%, in der Abfuhr um 36,3%, im ganzen um 32,6% abgenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1914	861 981	457 105	1 319 086	
1913	975 089	556 683	1 531 772	
Mithin 1914	{ mehr weniger	113 108	99 577	212 686

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,6%, in der Abfuhr um 17,9%, im ganzen um 14,9% abgenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1914	2 239 690	306 032	2 545 722	
1913	2 805 430	393 770	3 199 201	
Mithin 1914	{ mehr weniger	565 740	87 738	653 478

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20%, in der Abfuhr um 22,5%, im ganzen um 20,4% abgenommen.

57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1914	4 214 295	1 644 968	5 859 263	
1913	6 180 452	2 892 688	9 073 140	
Mithin 1914	{ mehr weniger	1 966 156	1 247 720	3 213 877

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,8%, in der Abfuhr um 46,6%, im ganzen um 35,4% abgenommen.

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

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

im Jahr 1914	366 017 t
" " 1913	515 130 ₅ t ¹⁾
Mithin 1914 weniger	149 113 ₅ t.

Dieser Verkehr verteilt sich nach den Zusammenstellungen in den Beilagen II^a, III^b und IV^b auf die nachstehend aufgeführten Häfen:

58. Hafen zu Bremen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	4694	4986	9 680
1913	8017	8159	16 176
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 3323	{ — 6 496

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 41,8%, in der Abfuhr um 38,9%, im ganzen um 40,2% abgenommen.

59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	43 051	25 847	68 898
1913	76 332 ₅	46 486 ₅	122 819
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 20 639 ₅	{ — 53 921

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,6%, in der Abfuhr um 44,4%, im ganzen um 43,9% abgenommen.

60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1914	8 403	21 086	29 489
1913	12 741	6 024	18 765
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 15 062 —	{ 10 724 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,0% ab-, in der Abfuhr um 250,0% zu-, im ganzen um 57,2% zugenommen.

¹⁾ Für 1913 ist der Verkehr nach den Anschreibungen in Lobith eingesetzt, die 39 748₅t weniger betragen haben als in Emmerich.

61. Hafen zu Danzig.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	9 322	6049	15 371
1913	14 506	9221	23 727
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 3172	{ — 8 356

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,7%, in der Abfuhr um 34,4%, im ganzen um 35,2% abgenommen.

62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	13 490	14 807	28 297
1913	21 240	25 720	46 960
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 10 913	{ — 18 663

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,5%, in der Abfuhr um 42,4%, im ganzen um 39,8% abgenommen.

63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	53 948	29 322	83 270
1913	44 253	73 093	117 347
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 9 694 43 771	{ — 34 077

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,9% zu-, in der Abfuhr um 59,9% ab-, im ganzen um 29,0% abgenommen.

64. Englische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	40 179	38 782	78 961
1913	55 641	32 542	88 183
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ 6 240 —	{ — 9 222

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,0% ab-, in der Abfuhr um 16,1% zu-, im ganzen um 10,5% abgenommen.

65. Russische und andere Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1914	37 730	14 321	52 051
1913	57 401 ¹⁾	23 751	81 152 ²⁾
Mithin 1914	mehr weniger 19 671 ¹⁾	— — 9 430	— — 29 101 ²⁾

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,4%, in der Abfuhr um 39,7%, im ganzen um 35,9% abgenommen.

3. Gesamtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Nach und von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen wurden nach Beilage II^a, III^b und IV^b über die deutsch-niederländische Grenze an Gütern einschließlich Floßholz befördert

in 1914 25 761 320¹⁾ t

„ 1913 37 529 649 t

Sonach 1914 11 768 328²⁾ t oder 31,4% Abnahme, gegen 8,4% Zunahme im Vorjahr.

An Schiffen und Gütern außer Floßholz gingen nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle zu Emmerich über die Landesgrenze laut Beilage VII:

Jahr	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
	1914	25 718	12 470 267	26 150	13 244 404	51 868
1913	48 189	19 822 138 ¹⁾	48 009 ²⁾	17 597 225 ²⁾	96 198	37 419 363 ²⁾
Mithin 1914	mehr weniger 22 471	— — 7 351 871 ¹⁾	— — 21 859	— — 4 352 821	— — 44 330	— — 11 704 692 ²⁾

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 37,1%, bei der Ausfuhr um 24,8%, im ganzen um 31,3% abgenommen.

Von der erheblichen Abnahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland besonders folgende Güter betroffen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2 902 135 t), Schwefelkies (— 230 821 t), Schlacken zur Verhüttung (— 104 481 t), Weizen und Spelz (— 873 149 t), Roggen (— 152 998 t), Hafer (— 204 485 t), Gerste (— 349 040 t), Mais [Kukuruz] (— 223 224 t), Lein- und Ölsamen (— 138 868 t), Rundholz zu Zellstoff (— 315 739 t), europäisches Nutzholz (— 212 109 t), Kalk, gebrannter (— 135 732 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 117 850 t), Steinkohlen (— 251 216 t).

¹⁾ Für 1914 sind die Anschreibungen von Emmerich für den Rhein-See-Verkehr eingesetzt; werden diese auch für 1913 eingesetzt, so vergrößert sich die Verkehrsabnahme um 39 748 t und beträgt 11 808 077 t.

²⁾ Im Jahresbericht für 1913 sind bei „Ausfuhr aus Deutschland“ die Angaben von Lobith eingesetzt.

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze betrifft: Eisen und Stahl in Stäben (— 188 385 t), Eisenbahnschienen (— 163 225 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 428 250 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 129 224 t), Steinkohlen (— 2 386 957 t).

Von den übrigen gegen das Vorjahr eingetretenen Änderungen sind folgende bemerkenswert.

A. Bei der Einfuhr nach Deutschland:

ein Weniger von	19 617 t	bei	Blei in Blöcken, Bleiwaren,
" "	34 809 t	"	Borke, Lohe, Gerbstoffe,
" "	11 288 t	"	Zement,
" "	30 324 t	"	Chemikalien und Drogen,
" "	12 894 t	"	tierischem Dünger,
" "	9 715 t	"	Thomasmehl,
" "	58 593 t	"	Chilesalpeter,
" "	77 131 t	"	phosphorsaurem Kalk,
" "	32 221 t	"	Roheisen aller Art,
" "	62 458 t	"	Eisen- und Stahlbruch,
" "	5 449 t	"	Erde, Kies, Sand, Mergel,
" "	31 229 t	"	Ton, Lehm usw.,
" "	5 628 t	"	sonstigen Erden, Traß,
" "	29 584 t	"	Blei-, Kobalt-, Nickelerzen,
" "	34 540 t	"	Zinkerzen,
" "	84 705 t	"	Manganerzen, Braunstein,
" "	5 734 t	"	Farbhölzern, Farbholzauszügen,
" "	8 046 t	"	Fischen und Schaltieren,
" "	25 694 t	"	Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten,
" "	11 283 t	"	Häuten, Fellen, Leder, Pelz,
" "	17 275 t	"	Telegraphenstangen,
" "	5 775 t	"	Eisenbahnschwellen aus Holz,
" "	41 390 t	"	Grubenholz,
" "	60 170 t	"	anderen außereuropäischen Hölzern,
" "	41 888 t	"	Holzzeugmasse, Strohmasse,
" "	10 797 t	"	Jute,
" "	49 519 t	"	Roggenmehl,
" "	6 474 t	"	Kleie,
" "	11 899 t	"	anderen Müllereierzeugnissen,
" "	15 788 t	"	Obst und Beeren,
" "	31 646 t	"	Ölen, Fetten, Tran und Talg,
" "	36 568 t	"	Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
" "	10 220 t	"	Papier und Pappe,
" "	11 812 t	"	Schwefelsäure,
" "	9 687 t	"	Stärke, Traubenzucker,
" "	37 637 t	"	Pflastersteinen aller Art,
" "	9 762 t	"	Polier-, Schleif-, Wetzsteinen,
" "	34 302 t	"	Teer, Pech, Harz,
" "	8 470 t	"	Wein,

ein Weniger von	44 713 t	bei	Zucker, roh,
"	"	"	Verbrauchszucker,
"	"	"	sonstigen Gütern;
ein Mehr von	8 190 t	"	anderen künstlichen Düngemitteln,
"	"	"	Kaffee, Kakao, Tee,
"	"	"	Kartoffeln,
"	"	"	Reis, Reismehl, Reiskleie,
"	"	"	Steinkohlenkoks.

Gefloßt wurde bei der Einfuhr nichts.

B. Bei der Ausfuhr aus Deutschland:

ein Weniger von	9 274 t	bei	Baumwolle, roher, und Abfällen,
"	"	"	Blei in Blöcken, Bleiwaren,
"	"	"	Zement,
"	"	"	Chemikalien und Drogen,
"	"	"	Thomasmehl,
"	"	"	Roheisen aller Art,
"	"	"	Luppen von Schweiß Eisen,
"	"	"	Platten und Bleche aus Eisen,
"	"	"	eisernen Achsen und Bandagen,
"	"	"	Maschinen und Maschinenteilen,
"	"	"	eisernen Röhren und Säulen,
"	"	"	Eisen- und Stahldraht,
"	"	"	Eisen- und Stahlwaren,
"	"	"	unedlen Metallen und Waren daraus,
"	"	"	Ton, Lehm usw.,
"	"	"	sonstigen Erden, Traß,
"	"	"	Schwefelkies,
"	"	"	Fleisch, auch Speck,
"	"	"	Glas und Glaswaren,
"	"	"	europäischem Nutzholz,
"	"	"	Kartoffeln,
"	"	"	Lumpen,
"	"	"	Weizenmehl,
"	"	"	Ölen, Fetten, Tran und Talg,
"	"	"	Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
"	"	"	Papier und Pappe,
"	"	"	Steinkohlenteerölen, Naphthalin,
"	"	"	Rüben, Futter-, Zuckerrüben,
"	"	"	Salz (Speise-, Koch-, Viehsalz),
"	"	"	Soda, rohe, kalzinierte,
"	"	"	Soda, kaustische,
"	"	"	gebrannten Mauersteinen,
"	"	"	Polier-, Schleif-, Wetzsteinen,
"	"	"	Steinkohlenbriketts,
"	"	"	Steinkohlenkoks,

