

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255442](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255442)

Zweiter Teil.

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 Niederländischen Zollstelle in Lobith für den Verkehr von dem Rhein her und nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle in Emmerich für den Verkehr nach dem Rhein hin.

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 m. Rheinau ¹⁾ , | 19. Coblenz, | 31. Rheinhausen, |
| 7. Ludwigshafen, | 20. Beuel, | 32. Duisburg, |
| 8. Worms, | 21. Bonn, | 33. Homberg ²⁾ , |
| 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

	1913	1912	
die Zufuhr . . .	36 241 601 ₄ t	33 457 424 ₈ t	mithin 1913 mehr 2 784 176 ₉ t
„ Abfuhr . . .	30 049 742 ₁ t	26 393 077 ₈ t	„ 1913 „ 3 656 664 ₈ t
Zusammen	66 291 343 ₅ t	59 850 502 t	mithin 1913 mehr 6 440 841 ₅ t

¹⁾ Rheinau wurde Mannheim am 1. Januar 1913 eingemeindet.

²⁾ Umfaßt den Verkehr, der unter der Ortsbezeichnung Homberg, Essenberg und Hafen Rheinpreußen angemeldet wurde.

Die Verkehrszunahme in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 8,3% gegen 10,7% im Vorjahr, bei der Abfuhr 13,9% gegen 13,2% im Vorjahr, im ganzen 10,8%, gegen 12,6% im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1913	1912		
der Verkehr zu Berg	41 412 084 ₄ t	37 319 338 t	mithin 1913 mehr	4 092 746 ₄ t
" " zu Tal	24 879 259 ₁ t	22 531 164 t	" 1913 "	2 348 095 ₁ t
Zusammen	66 291 343 ₅ t	59 850 502 t	mithin 1913 mehr	6 440 841 ₅ t

mithin in der Richtung zu Berg 11,0%, in der Richtung zu Tal 10,4% Zunahme, gegen 10,0% und 17,2% 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 Summe II:

38. in Elsaß-Lothringen	10 401 t
39. " Baden	51 894 ₅ t
40. " Bayern	24 687 ₅ t
41. " Hessen	124 613 t
42. " Preußen	884 925 ₂ t

Zusammen 1913 1 096 521₂ t

gegen 1912 1 338 750 t

Sonach gegen das Vorjahr 242 228₈ t oder 18,1% Abnahme, gegenüber 37% Zunahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage II^a, Summe I

im Berichtsjahr 67 387 864₇ t

im Vorjahr 61 189 252 t

mithin in 1913 mehr 6 198 612₇ t,

also ergibt sich eine Zunahme von 10,1%, gegen 13,1% Zunahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde usw. 1, Rindvieh usw. 60 und Geflügel usw. 4 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

Rhein her . . . 17 424 937 t 15 525 221₅ t mithin 1913 mehr 1 899 715₅ t

die Abfuhr nach dem deut-

schen Rhein hin . 19 589 581₅ t 18 618 021₅ t " 1913 " 971 560 t

Zusammen 37 014 518₅ t 34 143 243 t mithin 1913 mehr 2 871 275₅ t

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 8,4% gegen 10,5% Zunahme im Vorjahr; in der Zufuhr vom deutschen Rhein hat der Verkehr 12,2%, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 5,2% zugenommen, gegen 14,2% und 7,5% im Vorjahr.

Von den nachstehenden überseeischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-Seeverkehr) von der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith¹⁾ für die Richtung von dem Rhein her und von der Königlich Preußischen Zollstelle in Emmerich für die Richtung nach dem Rhein hin aufgezeichnet:

	1913	1912		
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				
die Zufuhr vom deutschen Rhein her . . .	290 133 t	268 247 t	mithin 1913 mehr	21 886 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . .	224 997 ₅ t	210 199 ₅ t	" 1913 "	14 798 t
Zusammen	515 130 ₅ t	478 446 ₅ t	mithin 1913 mehr	36 684 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 8,2%, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 7,0%, im ganzen um 7,7% zugenommen, gegen 71,3%, 41,6% und 56,9% Abnahme 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:

	1913	1912		
Zufuhr vom deutschen Rhein her . . .	17 715 070 t	15 793 468 ₅ t	mithin 1913 mehr	1 921 601 ₅ t
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . .	19 814 579 t	18 828 221 t	" 1913 "	986 358 t
Zusammen	37 529 649 t ²⁾	34 621 689 ₅ t	mithin 1913 mehr	2 907 959 ₅ t

Es beträgt somit die Verkehrszunahme 8,4% gegen 10,9% im Vorjahr; die Zunahme in der Zufuhr beträgt 12,2%, in der Abfuhr 5,2%, gegen 14,9% und 7,8% Zunahme im Vorjahr.

¹⁾ Für 1913 wurde der Verkehr von dem Rhein her von der Königlich Preußischen Zollstelle in Emmerich wieder angeschrieben, zum Zweck des Vergleichs mit dem Vorjahr wurden hier die Angaben von Lobith eingesetzt.

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 . . .	17 638 483 ₅ t	19 823 047 t	37 461 530 ₅ t
Aufzeichnungen in Lobith . . .	17 715 070 t	19 814 083 t	37 529 153 t
In Emmerich	mehr weniger	8 964 t	67 622 ₅ t
	76 586 ₅ 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 73 580 Tonnen.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit 37 529 649 t
den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit 67 387 864 t

so ergibt sich als **Gesamthafenverkehr 104 917 513 t**
oder gegen das Vorjahr **9 106 572 t = 9,5 % mehr.**

Der in Beilage II^b zusammengestellte

Durchgangs-Verkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins betrug im Berichtsjahr 4 263 552 t

hierzu der Gesamthafenverkehr mit 104 917 513 t

mithin **Gesamtverkehr auf dem Rhein 109 181 065 t**

oder gegen das Vorjahr mit 99 899 205 t **mehr 9 281 860 t = 9,3 %**, gegen **12,0 %** im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1913 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	Zunahme	
				Tonnen	%
1909	70 872 424 ₄	3 480 552 ₂	74 352 977	5 783 414	8,4
1910	81 172 717 ₅	3 870 067 ₄	85 042 785	10 689 808	14,4
1911	85 314 318 ₈	3 864 776 ₆	89 179 095	4 136 310	4,9
1912	95 810 941 ₃	4 088 264	99 899 205 ₂	10 723 460 ₃	12,0
1913	104 917 513 ₇	4 263 552	109 181 065 ₇	9 281 860 ₂	9,3

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 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. Abweichend hiervon sind für die Mehrzahl der preußischen Häfen für das Jahr 1913 die Verkehrsangaben in Zehntel-Tonnen geliefert.

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, wie Fahrten der Uferanwohner zur Einbringung ihrer land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse, Ausladungen von Eis, Fahrten zum Zweck militärischer Übungen usw.;
2. die Fahrten der Fähranstalten;
3. die Leichterungen, d. i. der Umschlag auf freiem Strom vom Hauptschiff in ein anderes Schiff;
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. Als Gegenstand des Handels sind diese Güter anzusehen, wenn sie bis zur Ausladung am Ufer oder an der Verwendungsstelle im Eigentum des Lieferanten bleiben.

Für Flöße gilt als Ausladeort der Ort der Auflösung des Bestandes, das ist der Ort, nach dem das Holz zur Beförderung auf der Wasserstraße im Floßverkehr bestimmt ist. Hat auf dem Wasserweg vom Ort der ersten Zusammenstellung des Floßes — dem Einladeort — bis zum Bestimmungsort des im Floßverkehr beförderten Holzes eine vorübergehende Lagerung am Ufer oder in einem Floßhafen stattgefunden, dann ist diese Lagerung nicht anzuschreiben.

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.

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
1913	1 653 283	2 247	1 655 530	25 121	307 659	332 780	1 988 310
1912	1 517 662	374	1 518 036	12 412	138 131 $\frac{1}{2}$	150 543 $\frac{1}{2}$	1 668 579 $\frac{1}{2}$
Mithin 1913	mehr weniger	135 621 1 873	137 494	12 709	169 527 $\frac{1}{2}$	182 236 $\frac{1}{2}$	319 730 $\frac{1}{2}$

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,1%, in der Abfuhr um 121,1%, im ganzen um 19,2% zugenommen.

Die Zunahme in der Zufuhr ist insbesondere durch den außerordentlich starken Getreideverkehr (90 220 $\frac{1}{2}$ t mehr) und den größeren Kohlenverkehr (30 857 $\frac{1}{2}$ t mehr) verursacht worden.

Die Zufuhr bestand in 1913 (in 1912) hauptsächlich in: 1846 t (1062 t) roher Baumwolle, 4561 t (4283_s t) Blei, 6819 t (6769_s t) Borke und Gerbstoffen, 69 729 t (46 793_s t) Braunkohlenbriketts, 3094 t (2412_s t) Zement, 3744_s t (3019_s t) Chemikalien und Drogen, 5248 t (3373 t) phosphorsaurem Kalk, 4542 t (8802 t) Roheisen aller Art, 2956_s t (1746 t) Eisenbahnschienen usw., 1055 t (360 t) eisernen Achsen usw., 1230 t (726 t) Maschinen und Maschinenteilen, 2143 t (4076_s t) eisernen Röhren und Säulen, 3392 t (3103 t) Tonerde, auch Chinaclay, 1197_s t (1160_s t) sonstigen Erden, 409 926_s t (288 701_s t) Weizen, 1955_s t (2714_s t) Roggen, 58 925 t (89 034_s t) Hafer, 8081 t (5365 t) Gerste, 5988 t (6375 t) Hülsenfrüchten, 28 687_s t (31 179_s t) Mais, 3087 t (3041_s t) Lein- und Ölsamen, 1508_s t (841_s t) Häuten, Fellen usw., 14 004_s t (16 609 t) außereuropäischen Hölzern, 1574 t (1608 t) Holzzeugmasse usw., 6309 t (4685 t) Jute, 4211_s t (3864_s t) Kaffee und Kakao, 30180 t (27 102 t) Weizenmehl, 1022 t (1066_s t) Roggenmehl, 1936_s t (1576 t) Obst, frischem und getrocknetem, 7547_s t (7264 t) Ölen, Fetten usw., 1067_s t (70_s t) Ölkuchen usw., 24 225 t (23 102 t) Petroleum und anderen Mineralölen, 2101_s t (2216_s t) Reis, 2471_s t (2516 t) Soda, roher usw., 9177_s t (7164_s t) Stärke usw., 784 900_s t (794 801_s t) Steinkohlen, 2697_s t (2445 t) Steinkohlenbriketts, 77 259 t (59 688_s t) Steinkohlenskoks, 1281 t (2188_s t) Tabak, 4560 t (5379_s t) Teer, 1750 t (2917_s t) Wolle aller Art, 1321 t (1321 t) Zink, 2295 t (347_s t) rohem Zucker, 14 355_s t (10 129 t) Verbrauchszucker.

Die Zunahme in der Abfuhr ist hauptsächlich durch eine wesentliche Verkehrssteigerung in Kalisalz (45 106_s t mehr), kondensierter Milch (7278_s t mehr), phosphorsaurem Kalk (5444 t mehr), weichem Schnittholz (18 805 t mehr), roher Soda (16 200_s t mehr) und durch den gewaltigen Aufschwung des bis jetzt nicht nennenswerten Talverkehrs mit Luppen von Schweißisen usw. (86 540 t im Berichtsjahr gegen 248_s t im Vorjahr, also 86 291_s t mehr) hervorgerufen worden.

Die Abfuhr bestand in 1913 (in 1912) insbesondere in: 1297 t (728_s t) Blei, 1449_s t (480 t) Zement, 4341 t (1767 t) Chemikalien und Drogen, (71 182 t (26 075_s t) Kalisalzen zum Düngen, 5484 t (40 t) phosphorsaurem Kalk, 2809_s t (2126 t) Roheisen aller Art, 86 540 t (248_s t), Luppen von Schweißisen usw., 10 559 t (11 382_s t) Eisen- und Stahlbruch, 2048_s t (3374_s t) unedlen Metallen, hauptsächlich Aluminium, 6430 t (6802_s t) Eisenerz, 1227 t (1243_s t) Farberden, auch Kreide, 1129 t (—) anderen Erzen, 7642_s t (364 t) kondensierter Milch, auch Speck, 1892_s t (619 t) Gerste, 2941 t (470 t) hölzernen Eisenbahnschwellen, 36 209 t (17 404 t) europäischem weichem Schnittholz, 2558_s t (259 t) Brennholz, 5127 t (3486 t) Kalksteinen zum Brennen, 2886 t (1647 t) Ölen, Fetten usw., 3004 t (2238 t) Papier usw., 35 337_s t (19 137 t) Soda, roher usw., 1213_s t (483 t) Stärke usw., 12 085 t (12 196_s t) Steinkohlen, 8803_s t (10 281_s t) Pech und Asphalt, 1447_s t (1011 t) Tonwaren usw., 1735 t (2467_s t) Wein.

In dem oben dargestellten Gesamtergebnis des Verkehrs sind nicht enthalten die im sogenannten Nahverkehr (vgl. Seite 70 Ziffer 4) in Straßburg zur Ausladung gelangten 27 263 t Kies und Sand (im Vorjahr 15092 t) aus dem Rhein und dem Kleinen Rhein in dem Gemeindebezirk Straßburg.

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		
1913	428 790 _s	9977 _s	438 768	198 _s	71 072 _s	71 271	510 039
1912	352 343	9743	362 086	585 _s	52 844	53 429 _s	415 515 _s
Mithin 1913	mehr weniger	76 447 _s —	234 _s —	76 682 —	— 387	18 228 _s —	17 841 _s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,18 %, in der Abfuhr um 33,39 %, im ganzen um 22,75 % zugenommen.

Die günstige Weiterentwicklung des Verkehrs im Jahr 1913 ist in der Hauptsache den fast durchweg guten Wasserstandsverhältnissen zuzuschreiben, die eine ununterbrochene Aufrechterhaltung der Schifffahrt während des ganzen Jahres gestatteten. Wenn indessen die Verkehrszunahme mit derjenigen des Jahres 1912 nicht gleichen Schritt halten konnte, so muß dies nicht zum geringsten Teil dem Umstand zugeschrieben werden, daß das deutsche Wirtschaftsleben namentlich im zweiten Halbjahr nach und nach unter der niedergehenden Konjunktur zu leiden hatte. Es kommt dies auch darin zum Ausdruck, daß der Verkehr im zweiten Halbjahr merklich schwächer war als im ersten. Weiter ist zu berücksichtigen, daß durch die günstigen Wasserstandsverhältnisse eine größere Menge Güter als gewöhnlich auf dem Wasserweg nach Basel befördert wurden, die sonst zum Teil im hiesigen Hafen umgeschlagen worden wären. Die nachstehend angegebenen Minderzufuhren im Berg- und Talverkehr sind auf diese Tatsache zurückzuführen. Im Vergleich zum Bergverkehr hat sich der Talverkehr besser entwickelt; es hat dies seine Ursache darin, daß namentlich die Holz- und Papierindustrie des Schwarzwaldes ihre Erzeugnisse mehr als früher hier auf den Wasserweg bringt, um sich die vorteilhaften Wasserfrachten zu Nutzen zu machen.

Wesentliche Zunahmen sind in der Zufuhr bei folgenden Güterarten zu verzeichnen: Gerbstoffe 400 t, Braunkohlenbriketts 9000 t, Eisen- und Stahldraht 600 t, Weizen 22 000 t, Hafer 6000 t, Gerste 1300 t, Mais 3000 t, Leinölsamen 700 t, außereuropäisches Holz 6000 t, Weizenmehl 5000 t, Öl und Fette 1200 t, Reis 600 t, Stärke, Glukose 1700 t, Steinkohlen 20 000 t, Tabak 500 t.

Abnahmen in der Zufuhr haben aufzuweisen: Chemikalien 1200 t, Superphosphat 500 t, Eisenfabrikate 1200 t, Roheisen 500 t, eiserne Röhren und Säulen 600 t, Kaffee und Kakao 500 t, Weingeist 1000 t.

In der Abfuhr haben zugenommen: Zement 1300 t, unedle Metalle 300 t, Garne und Twiste 600 t, europäisches Holz, gesägt, weich 1200 t, Brenn- bzw. Grubenholz 3500 t, Holzzeugmasse 400 t, Papier und Pappe 5000 t.

Abgenommen haben in der Abfuhr Schwefelkiesabbrände um 1200 t.

3. Hafen zu Lauterburg.

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		
1913	295 404	—	295 404	—	1 050	1 050	296 454
1912	320 539 _s	—	320 539 _s	—	942 _s	942 _s	321 482
Mithin 1913	{ mehr weniger	{ — —	{ — 25 135 _s	{ — —	{ 107 _s —	{ 107 _s —	{ — 25 028

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,8 % ab-, in der Abfuhr um 11,4 % zu-, im ganzen um 7,8 % abgenommen.

Die merkliche Abnahme in der Zufuhr ist durch den verminderten Kohlenverkehr hervorgerufen worden. Die Zufuhr bestand in 1913 (in 1912) hauptsächlich in 9031_s t (4712 t) Braunkohlenbriketts, 255 500 t (265 918_s t) Steinkohlen und 30 032_s t (48 348 t) Steinkohlenkoks.

Die Abfuhr war ebenso unbedeutend wie im Vorjahr. Sie betrug 1050 t europäisches Grubenholz (im Vorjahr 402_s t europäisches Grubenholz und 540 t europäisches hartes Rundholz).

4. Hafen zu Karlsruhe.

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		
1913	1 180 615	30 688	1 211 303	3077	263 176	266 253	1 477 557
1912	978 143	42 895	1 021 038	2686	271 277	273 963	1 295 001
Mithin 1913	202 472	—	190 265	391	—	—	182 556
	{ mehr	—	—	—	8 101	7 709	—
	{ weniger	12 206	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat in der Zufuhr um 18,6 % zu-, in der Abfuhr um 2,8 % ab-, im ganzen um 14,1 % zugenommen.

Der Verkehr hat hauptsächlich zugenommen:

in der Zufuhr: bei Braunkohlenbriketts um 23 632 t, bei Zement um 1443 t, bei Roheisen um 2659 t, bei Kies, Sand, Erde um 4849 t, bei Weizen um 13 768 t, bei Lein- und Ölsaaten um 6389 t, bei Steinkohlen um 139 619 t, bei Koks um 19 209 t.

Eine nennenswerte Verkehrsabnahme ist zu verzeichnen:

in der Zufuhr: bei verarbeitetem Eisen um 890 t, bei Gerste und anderem Getreide um 9322 t, bei Holz um 8599 t, bei Steinen um 2748 t;

in der Abfuhr: bei Brucheisen um 3421 t, bei Kohlen um 5545 t.

Die Zunahme bei Braunkohlenbriketts, Zement, Roheisen, Weizen, Steinkohlen und Koks ist auf eine stärkere Benutzung des Karlsruher Hafens bei Versorgung seines natürlichen Hinterlandes, die vermehrte Zufuhr von Kies auf die größere Bautätigkeit, und die von Lein- und Ölsaaten darauf zurückzuführen, daß eine Fabrik die Herstellung von Leinöl neu aufgenommen hat.

Die Abnahme in der Zufuhr bei verarbeitetem Eisen ist durch den Rückgang der Konjunktur, bei Gerste und anderem Getreide durch die gute Inlandsernte und bei Holz durch das Ausbleiben von ausländischem Eichenholz verursacht.

Die bedeutende Abfuhr von Steinkohlen in 1912 war eine Folge des Bergarbeiterstreiks im Ruhrgebiet und England; 1913 lagen gleiche Verhältnisse nicht vor.

Der Rückgang bei Brucheisen dürfte darauf zurückzuführen sein, daß ein Teil des Eisens per Bahn nach Italien oder sonstigen Gebieten verfrachtet worden ist.

Der Nahverkehr ist in obigen Ziffern nicht enthalten. Er beläuft sich auf 6050 t, die zu Tal angekommen sind.

Von dem Gesamtverkehr (einschließlich Nahverkehr) entfallen auf Kohlen, Koks und Briketts rund 59 %, auf Holz 17 % und auf Getreide 8,7 %.

5. Hafen zu Speyer.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	47 025	18 255	65 280	1 363	15 202	16 565	81 845
1912	36 675	18 577	55 252	—	16 519	16 519	71 771
Mithin 1913	10 350	—	10 028	1 363	—	46	10 074
	{ mehr	—	—	—	1 317	—	—
	{ weniger	322	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,1 %, in der Abfuhr um 0,3 %, im ganzen um 14 % zugenommen.

Die Zunahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Erde und Steinkohlen. Die Zunahme in der Abfuhr ist nicht von Bedeutung. Die Abfuhr wäre jedenfalls umfangreicher gewesen, wenn nicht im Gegensatz zum Vorjahr der Versand von Zuckerrüben gänzlich ausgefallen wäre.

6. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

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	
1913	6 289 274 _s	273 464	6 562 738 _s	94 440	740 036 _s	834 476 _s	7 397 215
1912	5 630 427	322 294	5 952 721	123 376 _s	768 895	892 271 _s	6 844 992 _s
Mithin 1913	658 847 _s	—	610 017 _s	—	—	—	552 222 _s
	—	48 830	—	28 936 _s	28 858 _s	57 795 _s	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,2 % zu-, in der Abfuhr um 6,5 % ab-, im ganzen um 8,1 % zugenommen.

Rheinau wurde am 1. Januar 1913 Mannheim eingemeindet; in den Beilagen IIa, IIIa, IVa, Va und VIa sind deshalb die Verkehrsangaben für beide Häfen zusammen angegeben. Zu Vergleichszwecken werden nachstehend die Verkehrssummen für die beiden Häfen getrennt mitgeteilt.

H a f e n zu	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	
Rheinau	1 287 177	781	1 287 958	50 463 _s	112 679 _s	163 143	1 451 101
Mannheim	4 343 250	321 513	4 664 763	72 913	656 215 _s	729 128 _s	5 393 891 _s
Zusammen	5 630 427	322 294	5 952 721	123 376 _s	768 895	892 271 _s	6 844 992 _s

In Rheinau hat der Verkehr in der Zufuhr um 42,0 % zu-, in der Abfuhr um 70,3 % ab-, im ganzen um 29,3 % zugenommen. In Mannheim hat der Verkehr in der Zufuhr um 1,5 %, in der Abfuhr um 7,8 % und im ganzen um 2,4 % zugenommen.

Im einzelnen wird zu der Verkehrsbewegung mitgeteilt:

a) Rheinau. Die Mehrzufuhr entfällt hauptsächlich auf folgende zu Berg angefahrne Güter:

Steinkohlen 411 953 t, Braunkohlenbriketts 84,045 t, Kies 34,446 t, Pech 7369 t, Lein-
saat 3396 t, Rohzucker 3272 t, Pflastersteine 2395.

Die vermehrte Zufuhr an Steinkohlen diente hauptsächlich zur Auffüllung einiger schwach gefüllter Lager und zu größerem Vorrat an Staubkohlen zur Brikettsfabrikation. Braunkohlenbriketts wurden ebenfalls in größerer Menge auf Lager genommen.

Die Mehrzufuhr an Kies zu Tal, ebenso eine solche zu Berg ist auf größere Bautätigkeit im Jahr 1913 gegen 1912 zurückzuführen.

In der Abfuhr zu Berg sind 34 404 t Steinkohlen weniger als 1912 zu verzeichnen, welche Abnahme durch den günstigen Wasserstand infolge der Rheinregulierung verursacht wurde, was eine direkte Verschleppung nach dem Oberrhein gestattete.

Auch die Abfuhr zu Tal ist gegen das Jahr 1912 zurückgegangen. Die Abnahme entfällt hauptsächlich auf Steinkohlen 73 506 t, Chemikalien 6524 t, Schwefelkiesabbrände 4574 t. Die Wenigerabfuhr an Steinkohlen ist darauf zurückzuführen, daß im Jahr 1912 infolge des Kohlenstreiks in England große Mengen von mit der Bahn hier angekommenen Saarkohlen nach den

belgischen und holländischen Seehäfen zur Speisung der Ozeandampfer zu Schiff verfrachtet wurden. Die Abnahmen der Abfuhr von Chemikalien und Schwefelkiesabbränden hat ihre Ursache darin, daß eine größere chemische Fabrik von einer anderen Gesellschaft aufgekauft wurde, wodurch vorübergehend eine Änderung in der Disposition der Waren eingetreten ist.

b) Mannheim. Düngemittel aller Art. Zufuhr 56 678 t (+ 3887 t), Abfuhr 811 t (— 2222 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß größere Mengen Superphosphate von niederrheinischen, belgischen und holländischen Fabriken nach Süddeutschland abgesetzt wurden. Der Rückgang in der Abfuhr rührt daher, daß die Absatzverhältnisse nach dem Ausland sehr ungünstig waren.

Lumpen aller Art. Zufuhr 2356 t (+ 141 t); Abfuhr 11 777 t (— 4410 t).

Die Mehrzufuhr ist von keiner Bedeutung. Die Abnahme in der Abfuhr ist auf den allgemein schlechten Geschäftsgang zurückzuführen.

Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 49 203 t (+ 1758 t); Abfuhr 7480 t (— 2892 t).

Die Steigerung in der Zufuhr ist auf den günstigen Wasserstand, die Abnahme in der Abfuhr auf den infolge der verwickelten politischen Lage im Gegensatz zu 1912 schlechteren Geschäftsgang zurückzuführen.

Andere unedle Metalle, roh oder als Bruch. Zufuhr 26 971 t (+ 115 t); Abfuhr 7480 t (— 3402 t).

Die geringe Mehrzufuhr ist eine Folge des günstigen Wasserstandes. Die verminderte Abfuhr findet in dem schlechten Geschäftsgang ihre Begründung.

Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 62 870 t (— 2073 t), Abfuhr 38 077 t (+ 11 185 t).

Der Rückgang der Zufuhr rührt daher, daß die Eisenlager vom vorhergehenden Jahr noch reichlich versorgt waren, während die Steigerung der Abfuhr auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen ist.

Zement, Traß und Kalk. Zufuhr 109 734 t (+ 9461 t), Abfuhr 112 086 t (+ 5294 t).

Die Zunahme in der Zufuhr, die hauptsächlich Zement betrifft, ist auf den erhöhten Absatz der Zementwerke im Rheinland zurückzuführen; der Mehrabgang ist die Folge günstigen Wasserstandes.

Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 202 950 t (— 26 825 t), Abfuhr 1837 t (— 3606 t).

Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf die schwache Bautätigkeit zurückzuführen.

Weizen und Spelz. Zufuhr 544 736 t (— 6594 t), Abfuhr 15 995 t (— 5204 t).

Die Verminderung der Zufuhr findet in dem guten Ernteausschlag in Deutschland ihre Begründung. Infolge der verminderten Einfuhr war auch die Abfuhr eine geringere.

Roggen. Zufuhr 17 286 t (+ 4046 t), Abfuhr 801 t (— 2440).

Die gesteigerte Zufuhr ist auf die mangelhafte Güte der inländischen Roggenernte zurückzuführen, während der verminderte Abgang seine Erklärung darin findet, daß gegen Ende des Jahres der Preis sehr niedrig stand und daher wenig verkauft wurde.

Hafer. Zufuhr 70 239 t (— 48 536 t), Abfuhr 9049 t (+ 4396 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist teils auf die kriegerischen Verwickelungen auf dem Balkan, teils auf die gute inländische Ernte zurückzuführen. Der Mehrabgang ist die Folge günstigen Wasserstandes und guten Absatzes nach der Schweiz.

Gerste. Zufuhr 60 441 t (— 4380 t), Abfuhr 2239 t (+ 384 t).

Die Verminderung in der Zufuhr ist auf die gute Inlandsernte zurückzuführen. Die Zunahme in der Abfuhr ist unbedeutend.

Andere Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 177 279 t (— 2514 t), Abfuhr 4391 t (— 143 t).
Der Rückgang in der Zufuhr ist ebenfalls die Folge der guten Inlandsernte. Die verminderte Abfuhr ist unbedeutend.

Ölsaat. Zufuhr 66 919 t (+ 12 843 t), Abfuhr 1726 t (+ 262 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen.

Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 3669 t (+ 1340 t), Abfuhr 1935 t (+ 1375 t).

Die Mehrzufuhr ist die Folge der ungünstigen Obsternte in Deutschland, während der Mehrabgang auf die günstigen Wasserverhältnisse zurückzuführen ist.

Häute, Felle, Leder und Pelzwerk. Zufuhr 7200 t (+ 2253 t), Abfuhr 3704 t (— 1474 t).

Die vermehrte Zufuhr ist die Folge günstigen Wasserstandes. Die Abnahme in der Abfuhr ist auf den Mangel an Aufträgen aus dem Ausland zurückzuführen.

Harte Stämme (Bau-, Nutz- und Schiffsholz). Zufuhr 5600 t (+ 1578 t), Abfuhr 256 t (— 553 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf die vermehrte Nachfrage nach japanischen Eichenstämmen zurückzuführen, während der verminderte Abgang dadurch entstanden ist, daß weniger Eichenstämmen inländischer Herkunft nach dem Mittel- und Niederrhein verfrachtet wurden.

Harte Schnittware. Zufuhr 1027 t (— 81 t), Abfuhr 925 t (— 545 t).

Die verminderte Zufuhr ist unbedeutend. Die Abnahme in der Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß weniger Schnittware inländischer Abstammung nach dem Mittel- und Niederrhein verfrachtet wurde.

Weiche Stämme. Zufuhr 401 772 t (+ 22 648 t), Abfuhr 39 713 t (+ 4596 t).

Die Steigerung in der Zufuhr ist auf den steigenden Verbrauch von afrikanischen Okouméstämmen zurückzuführen. Der vermehrte Abgang ist eine Folge günstigen Absatzes der gleichen Holzart.

Weiche Schnittware. Zufuhr 22 893 t (— 6717 t), Abfuhr 23 491 t (— 9737 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß das im Gegensatz zu 1912 wirtschaftlich außerordentlich ungünstige Jahr auf die Bautätigkeit ungünstig einwirkte.

Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 9148 t (+ 1465 t), Abfuhr 9400 t (+ 712 t).

Die gesteigerte Zufuhr ist die Folge größeren Absatzes in landwirtschaftlichen Maschinen, während der vermehrte Abgang auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen ist.

Wein. Zufuhr 5724 t (— 128 t), Abfuhr 1354 t (— 1543 t).

Der Rückgang in der Zufuhr findet seine Erklärung darin, daß die Geschäftslage im Weinhandel im letzten Jahr ungünstiger gewesen ist als im vorhergegangenen Jahr. Die Verminderung in der Abfuhr dagegen ist auf die ungünstige Weinernte in Deutschland und auf den Rückgang des Absatzes deutscher Weine nach dem Norden zurückzuführen.

Mehl und Mühlenfabrikate. Zufuhr 109 208 t (+ 6541 t), Abfuhr 92 153 t (+ 24 186 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen.

Reis. Zufuhr 13 055 t (+ 1282 t), Abfuhr 108 t (— 310 t).

Die vermehrte Zufuhr ist auf den Rückgang des Preises zurückzuführen, während der verminderte Abgang in der Zurückhaltung des Konsums begründet ist.

Salz. Zufuhr 3567 t (+ 3528 t), Abfuhr 55 077 t (+ 13 572 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen, den insbesondere die Zellstoffabrik Waldhof für ihren Salzbedarf sich zunutze machte; in dem günstigen Wasserstand findet die Steigerung in der Abfuhr ebenfalls ihre Erklärung.

Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 8414 t (— 907 t), Abfuhr 3191 t (— 4943 t).

Die Abnahme in der Zufuhr, die hauptsächlich Kaffee betrifft, ist darauf zurückzuführen, daß die Großhändler infolge des teureren Geldstandes und der schwankenden Konjunkturen im Einkauf sehr zurückhielten. Die verminderte Abfuhr findet ihre Erklärung in der Einschränkung des Konsums.

Rohtabak. Zufuhr 9490 t (— 1254 t), Abfuhr 3424 t (— 1532 t).

Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den allgemeinen Rückgang des Konsums zurückzuführen.

Petroleum. Zufuhr 133 112 t (+ 22 917 t), Abfuhr 24 515 t (+ 10 018 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist teils auf den günstigen Wasserstand, teils darauf zurückzuführen, daß die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft große Mengen Naphtha anbrachte, die für ihre Raffinerie in Regensburg bestimmt waren und von hier in Kesselwagen dorthin befördert wurden. Die Mehrabfuhr findet ihre Begründung darin, daß infolge günstigen Wasserstandes größere Sendungen vom hiesigen Lager nach den oberrheinischen Häfen, insbesondere Straßburg, verschifft wurden.

Steinkohlen. Zufuhr 1 967 496 t (+ 35 349 t), Abfuhr 4 664 t (— 9 986 t).

Die Steigerung in der Zufuhr ist auf den günstigen Wasserstand, die Abnahme in der Abfuhr dagegen auf den wirtschaftlichen Rückgang zurückzuführen.

Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 26 502 t (— 5 191 t), Abfuhr 1 928 t (— 365 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist hauptsächlich auf die großen Preisschwankungen zurückzuführen.

Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 75 163 t (— 10 209 t). Abfuhr 1 481 t (+ 774 t).

Die verminderte Zufuhr ist die Folge der schlechten Bautätigkeit, während die vermehrte Abfuhr auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen ist.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

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		
1913	1 848 634	151 957	2 000 591	20 033	852 115	872 148	2 872 739
1912	1 732 303	165 680	1 897 983	18 214	856 050	874 264	2 772 247
Mithin 1913	mehr 116 331	—	102 608	1 819	—	—	100 491
	weniger —	13 723	—	—	3 935	2 116	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,4% zu-, in der Abfuhr um 0,2% ab-, im ganzen um 3,6% zugenommen.

Damit hat erfreulicherweise auch im heurigen Berichtsjahr die Verkehrskurve für den hiesigen Hafen ihre aufsteigende Richtung beibehalten.

Ermöglicht wurde dies mit dadurch, daß gleich 1912 auch 1913 die Wasserführung des Rheins, weil verhältnismäßig gut ausgeglichen, für die Schifffahrt eine ungewohnt günstige war. Lediglich ausgangs Oktober und anfangs November ist eine kurze Kleinwasserperiode zu verzeichnen. Wenn nun auch bei der ihrer Vollendung entgegengehenden Regulierung der Stromstrecke bis Straßburg den Hauptnutzen aus diesen guten Wasserstandsverhältnissen die oberhalb Ludwigshafen gelegenen Rheinhäfen gezogen haben und damit der Umschlag von Gütern für die Schweiz und Elsaß im hiesigen Hafen weiterhin ungünstig beeinflusst wurde, so haben doch

andererseits die billigen Frachten einen lebhaften Umschlag an großen Massengütern für und aus unserem Hauptversorgungsgebiet das ist die Pfalz und Lothringen (Saargegend), hier gezeitigt.

Von vornherein stand fest, daß der Artikel Steinkohlen in der Abfuhr einen empfindlichen Ausfall bekommen mußte, da im Vorjahr der Talumschlag von Saarkohlen auf die Wasserstraße infolge des Streiks der Kohlenarbeiter in England und im Ruhrgebiet ein ganz außergewöhnlicher war. Wie aber die einleitende Übersicht zeigt, ist es bereits bei der Abfuhr selbst durch die Mehrungen der anderen Waren gelungen, diesen Ausfall fast ganz aufzuholen, sodaß der in der Zufuhr sich ergebende Überschuß beinahe vollständig als Zunahme des Gesamtverkehrs für 1913 gebucht werden konnte.

Diese Mehrung in der Zufuhr wurde in erster Linie durch die bedeutenden Überschüsse in der Bergzufuhr von Steinkohlen und Steinkohlenkoks verursacht, welche Überschüsse auf die Bezüge der chemischen Großindustrie unseres Gebiets entfallen. Hier kommt hauptsächlich die Inbetriebnahme der auf der Gemarkung Oppau neuerbauten großen Zweigfabrik der Badischen Anilin- und Sodafabrik zur Geltung, deren bedeutender Bedarf an Brennstoffen an der Landestelle der Hauptfabrik gelöscht wurde.

Den guten Beschäftigungsgrad der ortsansässigen chemischen Großindustrie bringen außerdem zum Ausdruck die erhöhten Berganfuhr von Braunkohlenbriketts, Chilesalpeter, Schwefelkies, Bauxiten (zum großen Teil auf Vorrat bezogen) und Chemikalien sowie die gesteigerten Talabfuhr ihrer Erzeugnisse wie Farben, Schwefelsäure, Kristallsoda, Chemikalien und der Abbrände und Rückstände, welche letztere teils bei der Gruppe andere künstliche Düngemittel, teils bei Eisenerz nachgewiesen sind.

Als verkehrsstörendes Moment wäre für das Berichtsjahr der große Brand des Getreidelagerhauses der Firma Gebr. Zimmern im hiesigen Hafen zu erwähnen, welcher am 25. März ausgebrochen ist und dieses große Lagerhaus mit einem Fassungsvermögen von 160 000 Sack vollständig in Schutt legte. Der Neubau mit einem Fassungsvermögen von 200 000 Sack wurde erst anfangs 1914 in Betrieb genommen. Naturgemäß hat diese erhebliche und langwährende Minderung der Umschlag- und Lagermöglichkeiten im hiesigen Hafen den Getreideverkehr ungünstig beeinflusst und namentlich den erneuten Rückgang in der Bergzufuhr von Weizen mit verursacht. (Siehe auch Nahverkehr am Schluß.)

Der in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres zu beobachtende Rückgang im Beschäftigungsgrad der Eisenindustrie hat auf den hiesigen Hafenverkehr verschieden eingewirkt. Während einerseits, wie leicht erklärlich, die Bezüge von Roheisen und die Verschiffungen von Schrott über den hiesigen Platz nachgelassen haben, sind andererseits die Verschiffungen von Eisenhalbzeug, Stab- und Formeisen, Walzdraht ganz erheblich gestiegen, da bei letzteren Artikeln für den Entgang an Inlandsaufträgen ein Ausgleich im erhöhten Export gesucht werden mußte.

Im heurigen Berichtsjahr sind die monatlichen Verkehrsziffern in chronologischer Folge nach 1000 t: 194, 219, 215, 266, 246, 225, 229, 260, 256, 257, 247, 259.

Es brachte uns somit der April die höchste bisher beobachtete Monatsziffer.

Im einzelnen wäre folgendes zu bemerken:

In der Zufuhr zu Berg erscheinen neben den bereits erwähnten Mehrungen von Steinkohlen (+ 98 600 t), Steinkohlenkoks (+ 25 302 t), Braunkohlenbriketts (+ 17 533 t), Chemikalien (+ 1904 t), Chilesalpeter (+ 2047 t), Schwefelkies (+ 1656 t), Bauxiten (andere Erze), (+ 16 121 t) noch nennenswerte Zunahmen bei Superphosphat (+ 12 325 t), Kies (+ 1142 t), Roggen (+ 1143 t), Grubenholz (+ 1599 t), Langholz weich (+ 1081 t), außereuropäische Hölzer (ohne Edelhölzer), + 1339 t), Cellulose (+ 2845 t), Kalksteine (+ 3458 t), Erdöl (+ 1488 t), Steinkohlenteeröle

(+ 3369 t), Dextrin, Stärkesyrup (+ 1397 t), Bruchsteine (+ 17 823 t), Rohzucker (+ 2635 t) und Verbrauchszucker (+ 1856 t).

Das erst in jüngster Zeit hier entstandene Lager für Düngemittel hat bereits zu einer großen baulichen Erweiterung schreiten müssen, nach deren Vollendung ihm erhebliche Mehrmengen an Superphosphat zugewiesen werden konnten.

Auch das hiesige Benzinlager vergrößert seinen Betrieb ständig.

Das Grubenholz vom Main wurde für die Saargegend umgeschlagen.

Russisches Espenstammholz wurde mehr herangebracht, weil in unserem Gebiet eine Firma die Fabrikation von Holzdraht für den Verkauf aufgenommen hat.

Ebenso hat eine Fabrik die Herstellung von gereinigten Teerölen sowie von Benzol aus Steinkohlenteeröl begonnen.

Die Steigerung bei außereuropäischen Hölzern trifft hauptsächlich Korkholz, welches in erheblichen Mehrmengen auf Vorrat bezogen wurde. Wir begegnen hier auch unter anderem neben einer Partie japanischen Eschenstammholzes für eine Maschinenfabrik zwei Partien japanischer Eichenstäbe für Parkettböden, welche in Dünkirchen von belgischen Kanalschiffen eingenommen und über die belgischen Kanäle den Rhein heraufgebracht wurden.

Bei Cellulose, meist norddeutsche Ware, treten neben erhöhten Bezügen der pfälzischen Papierindustrie größere Mengen auf, die nach Frankreich bestimmt waren.

Kalksteine zur Gewinnung von Kohlensäure wurden versuchsweise von der Lahn bezogen.

Das Mehr bei norddeutschem Dextrin und Stärkesyrup hängt wohl mit der guten inländischen Kartoffelernte zusammen.

Die Bruchsteine fanden hauptsächlich beim hiesigen Hafenneubau Verwendung.

Den vorbezeichneten Mehrungen in der Bergzufuhr stehen größere Minderungen gegenüber bei den Artikeln: Guano (— 2144 t), Roheisen (— 17 881 t), Schienen (— 2617 t), Manganerz (— 12 724 t), Weizen (— 12 040 t), Hafer (— 26 810 t), Gerste (— 4306 t), Mais (— 17 558 t), Weizenmehl (— 3637 t) und sonstige Güter (— 2694 t).

In Guano wurden die Verbraucher mehr direkt ab Werk, statt vom hiesigen Lager bedient.

Für das Weniger bei Roheisen war neben der rückgängigen Konjunktur auch eine Verkehrsableitung die Ursache.

Die Anfuhr von Schienen hat mit Fertigstellung der pfälzischen Überlandbahnen wieder nachgelassen.

Der Hauptgrund für den Ausfall bei Manganerz ist in Verkehrsabwanderung zu suchen. Ferner wird geltend gemacht, daß größere Bezüge direkt per Bahn ab Antwerpen erfolgten und daß ein Werk unseres Hinterlandes mehr Siemens-Martinschlacken verwendet hat. Auch ist im März ein Hochofen unseres Gebiets ausgeblasen worden.

Die Zufuhr von Hafer, welche im Vorjahr wegen der politischen Wirren auffallend groß war, ist wieder auf die frühere Höhe zurückgegangen.

Ebenso hat der Umschlag von Mais sich wieder der mittleren Linie genähert.

Der Ausfall bei Weizenmehl ist wohl eine Folge des Vertragsverhältnisses, welches zwischen der süddeutschen Mühlenvereinigung und den im rheinisch-westfälischen Verband zusammengeschlossenen Mühlen eingegangen wurde, wodurch der Absatz nach den beiderseitigen Gebieten begrenzt und auch die Verkaufspreise geregelt wurden.

Das Weniger bei der Gruppe sonstige Güter findet seine Aufklärung darin, daß der Umschlag von Petroleumkoks diesmal vollständig ausgeblieben ist.

Die Minderung in der Zufuhr zu Tal verursachten die Ausfälle bei kondensierter Milch aus der Schweiz (— 2899 t), welche anderwärts gelagert wurde, und bei Ziegelsteinen (— 10 474 t). Hier machte sich der Umstand geltend, daß im Berichtsjahr weniger Neu- oder Erweiterungs-

bauten der Industrie unseres engeren Bezirkes stattfanden, wie überhaupt das Baugeschäft schwach war.

In der Abfuhr zu Tal erscheinen neben dem gang erheblichen Ausfall bei Steinkohlen (— 53 029₅ t) größere Minderungen bei Thomasmehl (— 7304 t), Alteisen, Schrott (— 15 343 t), Schienen (— 2710 t), Klebsand (— 2317₅ t), kondensierte Milch (— 3087₅ t), Weizen (— 1476 t), Kartoffeln (— 1099 t), Zuckerrüben (— 20 590₅ t) und Schwerspat (— 1698 t).

Thomasmehl, meist nach Norddeutschland bestimmt, war von jeher ein äußerst schwankender Faktor für den hiesigen Verkehr.

Für das Weniger bei Schrott kommen verschiedene Ursachen in Betracht. Zunächst war infolge der rückgehenden Konjunktur die Beschäftigung der Hüttenwerke in Rheinland-Westfalen eine schlechtere, wodurch natürlich auch deren Aufnahmefähigkeit für Schrottmaterial beeinträchtigt wurde. Dieses ging dann in erhöhten Mengen per Bahn nach Italien, woselbst die Stahlwerke einen wesentlich größeren Bedarf hatten. Eine weitere Erklärung dürfte darin liegen, daß im Montanrevier der Saar und Mosel selbst ein größerer Eigenverbrauch von Schrott war. Auch wird geltend gemacht, daß der kombinierte Weg über Ludwigshafen nicht immer von genügendem Vorteil gewesen ist, um ihn dem direkten Bahntransport vorzuziehen.

Bei Schienen sehen wir neben Eisenbahnschienen für die Bagdadbahn Grubenschienen meist für Japan, dann auch für Argentinien, Indien und England. Beim Export von Grubenschienen machte sich der scharfe Wettbewerb ausländischer, z. B. der belgischen Werke stark bemerkbar.

Wenn auch bei Klebsand die vorjährige Höhe nicht ganz erreicht werden konnte, so ist doch die heurige Umschlagsziffer angesichts der großen Steigerung von 1911 auf 1912 befriedigend. Das gleiche gilt bei Schwerspat.

Die geringere Abfuhr an kondensierter Milch entspricht der kleineren Zufuhr auf hiesige Lager. Der Umschlag von Kartoffeln für die Ausfuhr wurde anderwärts vorgenommen.

In Zuckerrüben haben die holländischen Zuckerfabriken infolge der erhöhten Preisforderungen der Landwirte für 1913 nur kleine Abschlüsse betätigt.

Diese Minderungen in der Talabfuhr finden fast völligen Ausgleich in den Mehrungen bei: Chemikalien (+ 2386₅ t), andere künstliche Düngemittel (+ 1403₅ t), Eisenhalbzeug (+ 15 157 t), Stab- und Formeisen (+ 19 809₅ t), eiserne Schwellen (+ 1859₅ t), Eisenröhren (+ 3569 t), Walzdraht (+ 13 769 t), Gasreinigungsmasse, eisenoxydhaltige Rückstände, Gruppe 20 (+ 4001 t), Schwefelkiesabbrände (+ 11 749₅ t), Holzschwellen (+ 1353₅ t), Lumpen (+ 3366₅ t), Weizenmehl (+ 6624₅ t), Kleie (+ 2760 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1248₅ t), Papier (+ 1968₅ t), Schwefelsäure (+ 3701₅ t), Kristallsoda (+ 1358₅ t), Bruchsteine (+ 1232₅ t), Pflastersteine (+ 1775 t), Farben (+ 6017 t) und Gruppe sonstige Güter (+ 1052 t).

Eisenhalbzeug (Knüppel etc.) wurde in erhöhten Mengen von England aufgenommen; im letzten Jahresviertel zeigen sich auch sehr ansehnliche Posten für das Ruhrgebiet, ein mehr zufälliges Ergebnis.

Stabeisen war vor allem nach Britisch-Indien, dann auch nach Japan, Argentinien, Spanien bestimmt, Formeisen für Südamerika, Britisch-Indien, England, Japan und Sibirien.

Eiserne Schwellen gingen an die Bagdadbahn, während die Buchenholzschwellen für die holländische Bahn geliefert wurden.

Holland hat auch vorwiegend die gußeisernen Röhren bekommen, nachdem dort der Bedarf in den letzten Jahren bedeutend gestiegen ist.

Das in der Gruppe 20 auf Gasreinigungsmasse treffende Mehr rührt von einem Ausnahmengeschäft mit Rußland her.

Bei Lumpen handelt es sich um aufgelöste Umhüllungen der Baumwollballen, die nach Nordamerika zurücklaufen, um dort vollständig zerwirkt und neu versponnen zu werden.

Die Zunahme bei Weizenmehl, Graupen, Gries entfällt größtenteils auf den Export, bei Weizenmehl auch auf die Verschiffungen nach dem Maingebiet. Selbst in Kleie liegt ein größeres Geschäft nach dem Ausland vor.

Packpapier ist von England in größeren Mengen bezogen worden.

Als Bruchsteine erscheint erstmals sogenanntes taubes Gestein aus dem Saarbecken.

Die Mehrung bei der Gruppe sonstige Güter wird verursacht durch einen neu gewonnenen Umschlag an Leuchtmitteln.

Für die Verkehrssteigerung in der Abfuhr zu Berg sind ausschlaggebend die Zunahme bei Weizen (+ 2223₅ t) und Weizenmehl (+ 1035₅ t), lediglich Folgen der gebesserten Schifffahrtsverhältnisse ab hier rheinaufwärts.

Die Güterbewegung, welche sich im Nahverkehr zwischen Ludwigshafen und Mannheim-Rheinau vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Übersicht nicht mitinbegriffen. Dieselbe beträgt 7178₅ t und setzt sich zusammen wie folgt:

Zufuhr von Mannheim 4820 t und zwar Braunkohlenbriketts 2₅ t, Kies 226 t, Weizen 4410 t, Roggen 146 t, Hafer 25 t, Mais 8 t, gebrauchte Umschließungen 2₅ t.

Abfuhr nach Mannheim 2358₅ t und zwar unedle Metalle 5 t, Weizen 2157₅ t, Hafer 182 t, Mais 8 t, Stärke 5 t und sonstige Güter 1 t.

Ein Vergleich mit dem Vorjahr zeigt hier, daß bei Weizen die Zufuhr von Mannheim um 3714 t zu-, die Abfuhr dorthin dagegen um 4318 t abgenommen hat.

8. Hafen zu Worms.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1913	424 875	9 865	434 740	3746	100 448	104 194	538 934
1912	377 815	11 694	389 509	4822	165 504	170 326	559 835
Mithin 1913	47 060	—	45 231	—	—	—	—
	weniger	1 829	—	1076	65 056	66 132	20 901

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,6 % zu-, in der Abfuhr um 38,8 % ab-, im ganzen um 3,7 % abgenommen.

In der Zufuhr hat sich ein Mehr ergeben bei Roheisen aller Art (+ 22 613 t), Platten und Blechen aus Eisen (+ 983 t), Weizen und Spelz (+ 18 370₅ t), Steinkohlen (+ 24 954 t), Steinkohlenkoks (+ 671₅ t) und sonstigen Gütern (+ 2025 t).

Die Mehrzufuhr an Roheisen ist einer besonders guten Beschäftigung der die Weiterverarbeitung des Eisens betreibenden Werke und außerdem der Gewinnung eines neuen Hafeninteressenten zu verdanken. Die Steigerung bei Platten und Blechen aus Eisen steht mit dem guten Wasserstand im Zusammenhang, der die Beförderung auf dem Wasserweg dem Bahntransport gegenüber begünstigte. Der erhebliche Zuwachs bei der Weizenzufuhr ist einer allgemeinen besseren Geschäftslage im Müllereigewerbe, insbesondere aber der Wiedereröffnung des Betriebs einer niedergebrannten Mühle zuzuschreiben. Außerdem hat ein ortsansässiges Mühlenwerk einen noch auswärts bestehenden Betrieb zum Teil nach dem Hauptsitz am Platz verlegt.

Der Zuwachs an Steinkohlen und Steinkohlenkoks ist die Folge eines stärkeren Verbrauchs durch die ansässigen industriellen Anlagen und die über den Hafen beziehende auswärtige Industrie. Außerdem hatte der im Saargebiet drohende Bergarbeiterstreik eine Mehrzufuhr an Ruhrkohlen im Gefolge. Das Mehr bei sonstigen Gütern ist zufälliger Natur.

Zurückgegangen in der Zufuhr sind phosphorsaure Kalk (— 1786_s t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 2768 t), Ton, Lehm usw. (— 1015 t), Manganerze, Braunstein (— 4388_s t), Schwefelkies (— 2768_s t), Roggen (— 2291 t), Hafer (— 1676_s t), Gerste (— 836 t), Mais (— 1026_s t), Lein- und Ölsaaten (— 1814_s t), gesägtes weiches Nutzholz (— 747 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2106_s t).

Phosphorsauren Kalk hatte die Düngemittelindustrie in 1912 über den Bedarf hinaus bezogen; außerdem war für die in Betracht kommenden Werke mit Rücksicht auf den im Berichtsjahr herrschenden ungünstigen Preisstand für ihre Bezüge Vorsicht geboten. Die Ursache für den Ausfall an Erde, Kies usw. ist nicht genügend aufgeklärt. Die Wenigerzufuhr an Ton, Lehm usw. entfällt auf Schamotteerde, die von dem in Betracht kommenden Werk in geringerer Menge bezogen wurde. Manganerz wurde mehr auf der Eisenbahn befördert, da für diesen Gegenstand sehr billige Ausnahmstarife bestehen. Für die Minderzufuhr an Schwefelkies gelten die gleichen Ursachen wie für den Ausfall an phosphorsauren Kalk. Die Einbuße an Roggen ist darauf zurückzuführen, daß eine früher mehr Roggen verarbeitende Mühle sich größtenteils auf die Vermahlung von Weizen verlegt hat. Hafer, Gerste und Mais gingen durch den guten Ausfall der Ernte an Futtermitteln in der Zufuhr zurück. Leinsaat wurde durch eine ansässige Lederfabrik, die das von ihr zur Lacklederfabrikation benötigte Leinöl selbst herstellt, weniger eingeführt. Sie hatte im vorausgegangenen Jahr über den gewöhnlichen Bedarf bezogen. Gesägtes weiches Nutzholz wurde auf dem Bahnweg bezogen, daher der Ausfall im Schiffsverkehr. Die Zufuhr größerer Mengen Bausteine in 1912 war eine vorübergehende Erscheinung. Im Berichtsjahr fielen die Bezüge aus.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei anderen künstlichen Düngemitteln (+ 6465 t), eisernen Röhren und Säulen (+ 638 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4344_s t), Ton, Lehm usw. (+ 6061_s t), Schwefelkies (+ 715_s t), Weizenmehl (+ 4496_s t).

Die gesteigerte Abfuhr an künstlichen Düngemitteln ist auf eine rege Geschäftstätigkeit einer neugegründeten Düngerfabrik zurückzuführen. Als Ursache für die vermehrte Abfuhr an eisernen Röhren und Säulen wird der günstige Wasserstand angegeben. Die Transporte haben sich mehr dem Wasserweg als der Eisenbahn zugewendet. Die Erweiterung des Absatzgebiets der ortsansässigen Kieshändler hat die Mehrabfuhr an Erde, Kies usw. herbeigeführt. Der Zuwachs an Ton, Lehm usw. entfällt auf Klebsand, der in größeren Mengen verladen wurde. Bei der Mehrabfuhr an Schwefelkies handelt es sich um Schwefelkiesabbrände, die von einer benachbarten chemischen Fabrik nach niederrheinischen Eisenwerken verladen wurden. In früheren Jahren haben die Verladungen mehr im Altrhein bei Lampertheim stattgefunden. Die erhebliche Zunahme in der Abfuhr an Weizenmehl ist auf die Gewinnung neuer Absatzgebiete der ortsansässigen Mühlenwerke zurückzuführen. Es wurden größere Mengen Mehl zur Beförderung nach der Maingegend und nach Norddeutschland verladen.

Die Abfuhr hat einen Ausfall zu verzeichnen bei Eisen- und Stahlbruch (— 7733 t), Eisen- und Stahldraht (— 1732_s t), Roggenmehl (— 904 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 71 506 t), Steinkohlen (— 5200 t).

Der Rückgang bei Eisen und Stahlbruch ist darin begründet, daß von ansässigen Firmen im vorausgegangenen Jahr größere Mengen an Altmaterial von der Staatsbahn angekauft und nach Zerkleinerung nach dem Niederrhein verschifft wurden. Im Berichtsjahr sind diese Transporte ausgefallen. Eisen- und Stahldraht haben ihren Weg über einen anderen Hafen genommen. Daher der Ausfall bei diesen Gegenständen. Der Ausfall an Roggenmehl ist dadurch verursacht, daß ein ansässiges Mühlenwerk die Verarbeitung von Roggen aufgegeben und sich mehr dem Vermahlen von Weizen zugewandt hat. Rüben usw. haben ihre Einbuße dem Umstand zuzuschreiben, daß die Verladungen von Zuckerrüben nach Holland in Wegfall gekommen sind. Die Rübenpreise waren den holländischen Zuckerfabriken zu hoch. Die in 1912 infolge des englischen

Bergarbeiterstreiks erfolgten Verladungen von Steinkohlen aus dem Saargebiet nach Holland blieben im Berichtsjahr aus. Hierdurch ist der Ausfall an Steinkohlen verursacht.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 7255 t und erstreckten sich auf Erde, Kies und Sand.

Die Überladungen von Bord zu Bord beliefen sich auf 800 t gegen 300 t im vorausgegangenen Jahr.

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		
1913	97 440	43 249	140 689	165	9 402	9 567	150 256
1912	94 666	20 385	115 051	496	10 195	10 691	125 742
Mithin 1913	mehr weniger	2 774 —	22 864 —	25 638 —	— 331	— 793	24 514 —
						1 124	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,3 % zu-, in der Abfuhr um 10,5 % ab-, im ganzen um 19,5 % zugenommen.

In der Zufuhr hat sich ein Mehr ergeben bei Erde, Kies, Sand (+ 19 736 t), Schwefelkies (+ 1652 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 3678 t), Steinkohlen (+ 1292 t).

Zurückgegangen sind gebrannte Mauersteine (— 1271 t).

Die Steigerung bei Erde, Kies usw. ist auf eine regere Bautätigkeit zurückzuführen. Schwefelkies wurde infolge größerer Betriebstätigkeit der ansässigen chemischen Fabrik mehr verarbeitet. Zuckerrüben hat die Zuckerfabrik in größeren Mengen als früher auf dem Wasserweg bezogen. Steinkohlen wurden von den ansässigen Betrieben mehr verbraucht.

Der Ausfall an gebrannten Mauersteinen wird damit begründet, daß eine nahegelegene Backsteinbrennerei größere Mengen auf dem Landweg an die Baustellen lieferte.

Die Abfuhr hat eine Steigerung aufzuweisen bei Schwefelkies (+ 1301 t). Sie ist zurückgegangen bei Rüben, Futter- und Zuckerrüben (— 2078 t).

Bei der Mehrabfuhr an Schwefelkies handelt es sich um Abbrände, die von der chemischen Fabrik nach dem Niederrhein in größeren Mengen verladen wurden.

Bei Rüben usw. sind die Verladungen von Zuckerrüben nach Holland im Berichtsjahr ausgefallen. Die heimischen Zuckerfabriken haben bessere Preise bezahlt. Außerdem waren durch eine Vereinbarung zwischen holländischen und heimischen Zuckerfabriken die Bezugsgebiete für Zuckerrüben abgegrenzt.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 1900 t in der Zufuhr und 100 t in der Abfuhr. In Betracht kommen Erde, Kies, Sand (1800 t) und gebrannte Mauersteine (200 t).

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		
1913	16 003	14 541	30 544	1360	10 191	11 551	42 095
1912	8 011	13 926	21 937	769	5 859	6 628	28 565
Mithin 1913	mehr weniger	7 992 —	615 —	8 607 —	591 —	4 332 —	4 923 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,2%, in der Abfuhr um 74,3%, im ganzen um 47,4% zugenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Braunkohlenbriketts (+ 977 t), Gerste (+ 4958 t), Pflastersteinen (+ 634 t), Steinkohlen (+ 3089 t).

Braunkohlenbriketts führen sich als bequemes und billiges Feuerungsmaterial für den Hausbrand allenthalben immer mehr ein; daher die gesteigerte Zufuhr. Die Mehrzufuhr an Gerste steht mit dem Bezug größerer Mengen norddeutscher Braugerste durch die ortsansässige Malzfabrik im Zusammenhang. Die einheimische Gerste ist nicht gut geerntet worden und war für die Mälzerei schlecht geeignet. Außerdem hat sich der Betrieb der Malzfabrik erweitert. Die Steigerung bei Pflastersteinen ist durch die Anlegung von Kleinpflaster auf der Kreisstraße zwischen Nierstein und Oppenheim hervorgerufen. Die Steine wurden auf dem Wasserweg bezogen. Steinkohlen wurden infolge regeren Betriebs der Malzfabrik mehr verbraucht. Durch diesen Umstand ist die Mehrzufuhr hauptsächlich begründet.

Die Abfuhr weist ein Mehr auf bei Malz (+ 1046 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 6681 t).

Durch größeren Absatz der Malzfabrik nach dem Niederrhein hat sich die Abfuhr an Malz vermehrt. Die gesteigerte Abfuhr an Bau-, Bruch- und Werksteinen entfällt auf Kalksteine, die in großen Mengen nach niederrheinischen Zementfabriken verladen worden sind. Ein im Ruhrgebiet gelegenes Hüttenwerk hat einige in den Gemarkungen Nierstein und Oppenheim gelegene Kalksteinbrüche angekauft und beutet sie aus.

In der Abfuhr zurückgegangen sind Rüben, Futter- und Zuckerrüben (— 2703 t).

Durch eine Übereinkunft zwischen holländischen und heimischen Zuckerfabriken wurden die Bezugsgebiete für Zuckerrüben abgegrenzt. Infolgedessen fielen die Verladungen nach Holland im Berichtsjahr aus.

Im Nahverkehr waren Aufzeichnungen nicht zu machen.

11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	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		
1913	80 359	7049	87 408	4055	96 298	100 353	187 761
1912	82 863	5356	88 219	3113	94 593	97 706	185 925
Mithin 1913		1693	—	942	1 705	2 647	1 836
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	2 504	811	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,9% ab-, in der Abfuhr um 2,7% zu-, im ganzen um 1% zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei sonstigen Erden (+ 683 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 500 t), Steinkohlenkoks (+ 3490 t), Teer, Pech, Harz (+ 707 t) und sonstigen Gegenständen (+ 1010 t).

Ausfälle haben sich in der Zufuhr ergeben bei Erde, Kies usw. (— 2602 t) und bei Steinkohlen (— 5039 t).

Sonstige Erden hat die Zementfabrik in größeren Mengen als früher zugeführt. Die Ursache der Mehrzufuhr an Hirse usw. ist nicht aufgeklärt. Steinkohlenkoks wurde bei der Zementfabrik in beträchtlicher Menge verwendet. Der Zuwachs bei Teer usw. ist umfangreicheren Harzbezügen der Harzproduktenfabrik in Laubenheim zu verdanken. Bei der Mehrzufuhr an sonstigen Gegenständen kommen Eis und Rohzement in Betracht. Die Steigerung ist eine zufällige Erscheinung.

Der Ausfall an Erde, Kies usw. wird einer verringerten Bautätigkeit zugeschrieben. Die Wenigerzufuhr an Steinkohlen steht mit der gesteigerten Zufuhr an Koks im Zusammenhang.

Die Abfuhr hat ein Mehr aufzuweisen bei gebrannten Mauersteinen (+ 2835 t).

Infolge des geringen Bedarfs an Backsteinen in der Umgegend haben die benachbarten Ziegeleien ihre Erzeugnisse vielfach nach auswärts abgesetzt und auf dem Wasserweg ihren Bestimmungsorten zugeführt. Besonders nach Frankfurt a. M. wurden beträchtliche Mengen Backsteine verladen.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 5730 t in der Zufuhr gegen 6950 t im vorausgegangenen Jahr. Sie erstreckten sich auf Erde, Kies und Sand.

12. Hafen zu Gustavsburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	1 080 782	4886	1 085 668	738	40 408	41 146	1 126 814
1912	1 061 998	6491	1 068 489	1280	38 106	39 386	1 107 875
Mithin 1913	18 784	—	17 179	—	2 302	1 760	18 939
	weniger	1605	—	542	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,6 %, in der Abfuhr um 4,5 %, im ganzen um 1,7 % zugenommen.

In der Zufuhr hat sich eine Verkehrssteigerung ergeben bei Eisen und Stahl in Stäben (+ 1252 t), Ölkuchen und Ölkuchenmehl (+ 772 t), Steinkohlen (+ 72 133 t), Steinkohlenkoks (+ 2635 t) und Teer, Pech und Harz (+ 1201 t).

Eisen und Stahl in Stäben sind im Berichtsjahr aus den Hüttenwerken im Ruhrgebiet in größeren Mengen zugeführt worden, während sie in früheren Jahren mehr aus dem Saargebiet mit der Eisenbahn bezogen wurden. Empfänger war das Werk Gustavsburg der Augsburg-Nürnberg-Maschinenfabrik. Ölkuchen gingen für eine ansässige Speditionsfirma zur Lagerung in größerer Menge ein. Steinkohlen wurden für die Bayerische Staatsbahn in erheblichen Mengen ausgeladen. Der ausgeladene Steinkohlenkoks ging meistens nach Wiesbaden weiter. Er soll hauptsächlich für Zentralheizungen verwendet werden, wofür sich Hüttenkoks am besten eigne. Das Mehr an Teer, Pech usw. ist auf größere Pechbezüge der Brikettsfabriken zurückzuführen. Der günstige Wasserstand verbunden mit billigen Schiffsfrachten ist den Transporten zustatten gekommen.

Ein Weniger hat sich in der Zufuhr ergeben bei Zement (— 2138 t), Chemikalien und Drogen (— 5473 t), phosphorsaurem Kalk (— 1208 t), unedlen Metallen (— 1980 t), Erde, Kies, Sand (— 1029 t), Schwefelkies (— 872 t), Fischen und Schalthieren (— 1179 t), Weizen und Spelz (— 853 t), Hafer (— 2542 t), Mais (— 1938 t), Lein- und Ölsamen (— 3293 t), Rundholz zu Zellstoff (— 14 413 t), weichem Nutzholz in Stämmen (— 4161 t), Zedernholz (— 500 t), Kaffee und Kakao (— 745 t), Kartoffeln (— 1141 t), Weizenmehl (— 911 t), Obst und Beeren (— 1292 t), Ölen, Fetten, Tran und Talg (— 2202 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 2023 t), Reis, Reismehl (— 1362 t), gebrannten Mauersteinen (— 590 t), Zink, Zinkbrocken (— 849 t).

Zum großen Teil sind die Ausfälle in der Zufuhr darauf zurückzuführen, daß im Jahr 1912 die Mainschiffahrt wegen Ausbesserungsarbeiten an den Schleusen über acht Wochen geschlossen gewesen ist und während dieser Zeit für Frankfurt a. M. bestimmte Güter in Gustavsburg ausgeladen werden mußten. Im Betriebsjahr hat sich der Verkehr wieder in normalen Bahnen bewegt.

Zu einzelnen Schwankungen ist folgendes zu bemerken: Die Zufuhr an Zement aus Belgien ist weggefallen. Ebenso sind die Transporte an holzessigsaurem Kalk für Schweinfurt,

und an phosphorsaurem Kalk für Fürth in Bayern bestimmt, ausgeblieben. Sie scheinen sich nach dem Frankfurter Hafen verzogen zu haben. Bei dem Ausfall an unedlen Metallen kommt Kupfer in Betracht, das von den ansässigen Kupferwerken in geringerer Menge bezogen wurde. Kies und Sand wurden von den Bahnmeistereien weniger benötigt als im vorausgegangenen Jahr. Außerdem wurde in 1912 zu einem von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, ausgeführten Hallenbau viel Bausand verwendet, der im Berichtsjahr in Wegfall kam. Der Verkehr mit Fischen (Heringen) hat sich zum Teil nach Frankfurt a. M. verschoben. Eine Darmstädter Mühle, die früher über Gustavsburg bezog, hat ihren Betrieb nach dem Frankfurter Osthafen verlegt, wodurch der Ausfall an Weizen verursacht worden ist. Bei Hafer sind die Bezüge durch das Proviantamt Darmstadt ausgefallen. In 1912 hatte es größere Mengen russischen Hafers über Gustavsburg eingeführt. Die Ölfabrik in Groß-Gerau hat im Berichtsjahr eine zeitlang stillgestanden, wodurch sich die geringere Zufuhr an Lein- und Ölsamen erklärt. Zum Teil liegt eine Verkehrsverschiebung nach Mainz vor. Bei der Wenigerzufuhr an weichen Stämmen handelte es sich um russisches Espenholz, das von einer Zündholzfabrik in Pfungstadt und einer Firma in Michelstadt i. O. zur Herstellung von Holzdraht und Zündhölzerschachteln in geringerer Menge als in 1912 bezogen wurde. Wegen der 1911 er Mißernte im Kartoffelbau wurden in 1912 Kartoffeln aus Holland eingeführt. Im Berichtsjahr sind diese Bezüge ausgefallen.

Die Abfuhr weist ein Mehr auf bei Eisen- und Stahlbruch (+ 5815 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 5258 t), Kartoffeln (+ 629 t).

An der gesteigerten Abfuhr an Eisen- und Stahlbruch sind Alteisen und Eisenabfälle beteiligt. Sie wurden von Bahnmeistereien und von der Brückenbauanstalt nach Duisburg und Ruhrort verladen. Bei der Mehrabfuhr an Eisen und Stahl in Stäben handelte es sich um Brückenbestandteile, die nach überseeischen Plätzen zur Verladung gelangten. Die Abfuhr von Kartoffeln ist eine Ausnahmeerscheinung. Es wurde ein größerer Posten nach Holland abgesetzt.

Die Ausfälle, die sich in der Abfuhr ergeben haben, sind auf die Mainsperre in 1912 zurückzuführen. Die damaligen Verladungen sind im Berichtsjahr ausgefallen. Die Ausfälle erstrecken sich auf Chemikalien und Drogen (— 1881 t), Grubenholz (— 900 t), Papier und Pappe (— 925 t), Rüben, Futter- und Zuckerrüben (— 500 t), Ton-, Porzellan- und Steingutwaren (— 860 t), Farben (— 621 t) und sonstige Güter (— 921 t).

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 29 694 t gegen 24 606 t im Vorjahr. Beteiligt waren Sand und Kies.

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		
1913	720 918	492 965	1 213 883	146 397	450 164	596 561	1 810 444
1912	612 610	401 926	1 014 536	121 373	424 263	545 636	1 560 172
Mithin 1913	mehr weniger	108 308 91 039	199 347	25 024	25 901	50 925	250 272

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,6 % zu-, in der Abfuhr um 9,3 %, im ganzen um 16,2 % zugenommen.

In der Zufuhr hat sich ein Mehr ergeben bei Braunkohlenbriketts (+ 1298 t), Chemikalien und Drogen (+ 920 t), Chilesalpeter (+ 908 t), phosphorsaurem Kalk (+ 3056 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 23 461 t), Schwefelkies (+ 5243 t), Weizen und Spelz (+ 4697 t), Lein- und

Ölsamen (+ 2634_s t), Rundholz zu Zellstoff (+ 40 296_s t), Nutzholz in harten Stämmen (+ 2604 t), dgl. in weichen Stämmen (+ 43 320_s t), gesägtem weichem Nutzholz (+ 2029_s t), Brennholz, Reisig, Spänen (+ 5525 t), außereuropäischen Hölzern (+ 4607 t), gebranntem Kalk (+ 1514_s t), Roggenmehl (+ 578_s t), anderen Müllereierzeugnissen (+ 783_s t), gebrannten Mauersteinen (+ 2617 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 1056_s t), Steinkohlen (+ 75 938_s t), Steinkohlenkoks (+ 1585 t), rohem Zucker (+ 1418 t), sonstigen Gütern (+ 1692 t).

Braunkohlenbriketts führen sich als Feuerungsmaterial für den Hausbrand allenthalben mehr ein. Als Hauptursache der vermehrten Zufuhr dieses Gegenstandes ist jedoch der andauernd günstige Wasserstand anzusehen, der die Schiffsfrachten auf einem niedrigen Stand erhielt und den Verkehr von der Bahn auf die Wasserstraße ablenkte. Neuerbaute gute Verladeeinrichtungen am Verladeort zu Wesseling sollen außerdem auf die Schiffsverfrachtungen von gutem Einfluß gewesen sein. Chemikalien und Drogen, Chilesalpeter, phosphorsaurer Kalk und Schwefelkies gingen für die Chemischen Werke zu Amöneburg in größeren Mengen ein. Der Zuwachs bei Erde, Kies usw. beruht zum Teil auf veränderter Anschreibung der Güterbewegungen im Nahverkehr, zum Teil ist er darauf zurückzuführen, daß durch die Eingemeindung Kostheims die bei den dortigen Lösch- und Ladestellen ein- und ausgeladenen Gegenstände vom Berichtsjahr ab in den Anschreibungen für den Mainzer Hafen begriffen sind. An Weizen hat sich ein Mehrbedarf aus Mangel an geeigneter Inlandware geltend gemacht. Es gelangten größere Mengen amerikanischen Weizens zur Ausladung. Bei der Mehrzufuhr an Lein- und Ölsamen handelt es sich um eine Verkehrsverschiebung. Durch Ermäßigung der Krangebühren im Mainzer Hafen hat sich ein Teil des Verkehrs von Gustavsburg nach Mainz verzogen. Für den Zuwachs an Rundholz zur Zellstoffherstellung, Nutzholz in harten und weichen Stämmen, gesägtem weichem Nutzholz und Brennholz war ebenfalls die Herübernahme des Verkehrs bei den Kostheimer Lösch- und Ladestellen in die Anschreibungen für den Mainzer Hafen ausschlaggebend. Die Steigerung bei außereuropäischen Hölzern entfällt auf amerikanische Pitch-Pine-Bretter und japanische Eichen- und Eschenholzstämmen. Erstere sind von einem Hobelwerk auf der Ingelheimerau, letztere von einer ansässigen Holzhandlung in umfangreichen Mengen bezogen worden. Die Mehrzufuhr an gebranntem Kalk ist eine zufällige Erscheinung. Roggenmehl und andere Müllereierzeugnisse gelangten infolge der Herstellung neuer Lagerräume im Hafengebiet mehr zur Ausladung. Gebrannte Mauersteine wurden früher von benachbarten Ziegeleien auf dem Landweg viel bezogen; wegen eingetretener Preisdifferenzen haben die Baugeschäfte im Berichtsjahr ihren Bedarf mehr von rheinaufwärts gelegenen Plätzen (Gernsheim, Ludwigshafen) gedeckt. Bei der Mehrzufuhr an Bau-, Bruch- und Werksteinen handelt es sich um Hausteine, die zum Bau einer Realschule, eines Krankenhauses und größerer Privatbauten vom Main her bezogen wurden. Die erhebliche Steigerung der Zufuhr an Steinkohlen ist darauf zurückzuführen, daß das städtische Gaswerk statt Saarkohlen jetzt Ruhrkohlen zur Gasbereitung verwendet. Zur Entladung der Kohlen ist eine eigene Ausladeeinrichtung mit Greifvorrichtung am Rheinufer erbaut und durch Hochbahn an das Werk angeschlossen worden. Die früher verwendeten Saarkohlen wurden mit der Eisenbahn bezogen. Die Mehrzufuhr an Steinkohlenkoks steht mit der stärkeren Ausbreitung der Zentralheizungen in Privatgebäuden in Verbindung. Für derartige Heizungen erweist sich Hüttenkoks als das geeigneteste Feuerungsmaterial. Rohrer Zucker ging zur Weinverbesserung in größeren Mengen ein. Die Traubenernte war im Berichtsjahr schlecht ausgefallen; die Maische mußte gezuckert werden.

Ein Ausfall hat sich in der Zufuhr ergeben bei unedlen Metallen und Waren daraus (— 916_s t), Roggen (— 1630 t), Hafer (— 4735_s t), Gerste (— 1274 t), Mais (— 2151 t), Zedernholz (— 851_s t), Kartoffeln (— 2866 t), Weizenmehl (— 770_s t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 1723_s t), Salz (1243 t), Wein (— 606_s t), Verbrauchszucker (— 1755_s t).

Bei der geringen Zufuhr an unedlen Metallen handelt es sich um rohes Kupfer und rohes Zinn. Beide Gegenstände wurden früher hauptsächlich mit den Personenbooten befördert, sind aber an den Güterbootverkehr verloren gegangen. Kupfer — hauptsächlich für die Kupferwerke in Gustavsburg bestimmt — wird jetzt meistens im Gustavsburger Hafen gelöscht; Zinn hat sich nach dem Hafen in Frankfurt a. M. verzogen; es geht nach Österreich weiter. Der Ausfall bei Roggen und Hafer ist darauf zurückzuführen, daß die Bezüge aus Rußland in Wegfall kamen. Im vorausgegangenen Jahr hatten sich insbesondere die Proviantämter zu Mainz und Darmstadt mit russischer Ware versorgt. Im Berichtsjahr haben sie ausschließlich deutschen Roggen und Hafer bezogen, die mit der Eisenbahn zugeführt wurden. Gerste und Mais gingen zurück, weil ein Mangel an Futtermitteln, wie er im vorausgegangenen Jahr herrschte, nicht bestand. Zedernholz waren im Vorjahr einige Sendungen zwecks Leichterung nach Frankfurt a. M. bestimmter Schiffe ausgeladen worden; im Berichtsjahr fielen diese Posten aus. Daher das Weniger bei diesem Artikel. Ebenso kamen die Zufuhren an Kartoffeln in Wegfall, wovon im vorausgegangenen Jahr der schlechten 1911er Ernte halber größere Mengen aus Holland eingegangen waren. Für die Wenigerzufuhr an Weizenmehl ist die Ursache nicht aufgeklärt. Petroleum ist durch die Errichtung eines Teilungslagers in Bingen im Verkehr zurückgegangen. An Salz haben sich die Zufuhren für die Chemischen Werke zu Amöneburg verringert. In früheren Jahren ist solches zur Herstellung von Salzsäure und schwefelsaurem Natron von den genannten Werken in größeren Mengen vom Neckar her bezogen worden. Raffinierter Zucker ging von norddeutschen Fabriken in geringerer Menge ein. Der Verkehr scheint sich nach rheinaufwärts gelegenen Häfen und Frankfurt a. M. verschoben zu haben.

Die Abfuhr ist gestiegen bei Zement (+ 31 259 t), phosphorsaurem Kalk (+ 2234 t), Erde, Kies, Sand (+ 7614 t), Schwefelkies (+ 3996 t), hartem Nutzholz in Stämmen (+ 1949 t), gesägtem weichem Nutzholz (+ 983 t), Kartoffeln (+ 2446 t), Papier und Pappe (+ 2477 t), gebrannten Mauersteinen (+ 3410 t), sonstigen Gegenständen (+ 1800 t).

Bei Zement hat sich die Ausfuhr nach überseeischen Plätzen bedeutend vermehrt. Phosphorsaurer Kalk (Superphosphat) wurde in Amöneburg in größeren Mengen nach dem Oberrhein verladen. Das Mehr bei Erde, Kies, Sand ist zum Teil auf eine veränderte Behandlung der Güterbewegungen im Nahverkehr zurückzuführen, zum Teil ist es durch Einbeziehen des Verkehrs bei den Lös- und Ladestellen in Kostheim in die Anschreibungen für den Hafen zu Mainz entstanden. Bei der Mehrabfuhr an Schwefelkies handelt es sich um Schwefelkiesabbrände, die in größeren Mengen nach niederrheinischen Hüttenwerken in Amöneburg verladen wurden. Für das Mehr bei harten Stämmen, gesägtem weichem Nutzholz, Papier und Pappe ist ebenfalls die Herübernahme des Kostheimer Verkehrs in die Mainzer Anschreibungen als Ursache zu betrachten. Kartoffeln sind infolge des guten Ernteausfalls zu billigen Preisen nach Holland verladen worden. Gebrannte Mauersteine wurden von benachbarten Ziegeleien in größeren Mengen nach Mainplätzen verladen. Für die Mehrabfuhr an sonstigen Gütern ist die Ursache nicht genügend aufgeklärt.

In der Abfuhr zurückgegangen sind Chemikalien und Drogen (— 1734 t), andere künstliche Düngemittel (— 542 t), weiches europäisches Stammholz (— 2863 t), Erdöle und andere Mineralöle (— 3070 t), Rüben, Futter- und Zuckerrüben (— 4558 t).

Die Ausfälle an Chemikalien und Drogen sind zufällige Erscheinungen. Das gleiche ist bei anderen künstlichen Düngemitteln der Fall. Die Abfuhr an weichem Stammholz (Floßholz) blieb hinter dem Vorjahr zurück, weil der Absatz nach dem niederrheinischen Gebiet ein geringerer geworden ist. Bei Mineralöl sind die früheren Verladungen nach Bingen weggefallen. In früheren Jahren wurde die dortige Tankanlage von Mainz aus mit Petroleum versorgt. Die Binger Anlage ist erweitert und bezieht jetzt direkt. Das Weniger an Rüben usw. beruht auf dem Wegfall der Zuckerrübentransporte nach Holland.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 55 921 t gegen 67 939 t im vorausgegangenen Jahr. In Betracht kommen Erde, Kies und Rundholz zur Zellstoffbereitung.

Die Überladungen von Bord zu Bord beliefen sich auf 26 606 t gegen 24 741 t im vorausgegangenen Jahr.

14. Hafen zu Biebrich.

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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	59 058 ₆	17 701 ₂	76 760 ₁	2231 ₆	12 232 ₇	14 464 ₃	91 224 ₄
1912	61 876	8 143 ₃	70 019 ₃	2074	12 909	14 983	85 002 ₃
Mithin 1913	mehr weniger	— 9 557 ₇	6 740 ₄ —	157 ₆ —	— 676 ₃	— 518 ₇	6 221 ₁ —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,6 % zu-, in der Abfuhr um 3,4 % ab-, im ganzen um 7,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand (+ 2833 t), Steinkohlen (+ 5382 t); abgenommen: Häute, Felle, Leder, Pelz (— 271 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Bier (+ 292 t), Röhren von Ton und Zement (+ 910 t), Farben (+ 1135 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand (— 139 t), gebrannte Mauersteine (— 2534 t).

15. Hafen zu Schierstein.

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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	10 563 ₃	56 556 ₆	67 120 ₁	6 179 ₃	54 463 ₁	60 642 ₄	127 762 ₇
1912	17 594	64 209 ₃	81 803 ₃	14 759 ₃	61 270	76 029 ₃	157 833
Mithin 1913	mehr weniger	— 7 652 ₃	— 14 683 ₃	— 8 580	— 6 806 ₃	— 15 386 ₃	— 30 070 ₃

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,1 %, in der Abfuhr um 20,2 %, im ganzen um 19,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr hat zugenommen: Steinkohlen (+ 766 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand (— 9180 t), europäisches Nutzholz — Querrichtung bearbeitet — weich (— 7076 t). Bei der Abfuhr hat zugenommen: Tierischer Dünger (+ 1195 t); abgenommen haben: Europäisches Nutzholz — Querrichtung bearbeitet — weich (— 8028 t), gebrannte Mauersteine (— 7411 t).

16. Hafen zu Budenheim.

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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	32 192	—	32 192	2222	303 742	305 964	338 156
1912	20 092	703	20 795	1889	310 099	311 988	332 783
Mithin 1913	mehr weniger	— 703	11 397 —	333 —	— 6 357	— 6 024	5 373 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,8 % zu-, in der Abfuhr um 1,9 % ab-, im ganzen um 1,6 % zugenommen.

Die Zufuhr hat ein Mehr ergeben bei Lein- und Ölsamen (+ 11 303₅ t) und Steinkohlenkoks (+ 422 t).

Ein Ausfall ist zu verzeichnen bei Steinkohlen (— 865 t).

Die in 1911 niedergebrannte Ölfabrik befand sich im vorigen Berichtsjahr noch eine Zeit lang außer Tätigkeit; in 1913 war sie wieder im vollen Betrieb. Daher der Zuwachs bei Lein- und Ölsamen.

Der Mehrzufuhr an Steinkohlenkoks steht ein Ausfall an Steinkohlen gegenüber. Manche Betriebe haben sich der Koksfeuerung zugewandt.

In der Abfuhr hat sich eine Steigerung des Verkehrs ergeben bei Ölen, Fetten usw. (+ 1560 t) und ein Rückgang geltend gemacht bei Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 6886 t).

Der vermehrten Abfuhr an Öl liegen die für die Mehrzufuhr an Ölsamen angeführten Ursachen ebenfalls zugrund.

Als Grund für die Wenigerabfuhr an Bau-, Bruch- und Werksteinen wird die stärkere Verwendung von Kalkmergel anstelle des Kalksteins angegeben. Die Verschiffung von Kalksteinen nach niederrheinischen Zementfabriken ist hierdurch sehr zurückgegangen.

17. Hafen zu Bingen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1913	106 103	8511	114 614	9136	27 696	36 832	151 446
1912	113 848	9860	123 708	1133	93 477	94 610	218 318
Mithin 1913	{ mehr { weniger		—	8003	—	—	—
	7 745	1349	9 094	—	65 781	57 778	66 872

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,4 %₀, in der Abfuhr um 61,1 %₀, im ganzen um 30,6 %₀ abgenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Erde, Kies, Sand (+ 1129₅ t), Lein- und Ölsamen (+ 1853₅ t), Häuten, Fellen, Leder (+ 667 t), Kleie (+ 1040₅ t), Ölen, Fetten, Tran und Talg (+ 887 t), Steinkohlen (+ 1305₅ t).

Bei der Mehrzufuhr an Erde, Kies, Sand kommt eine regere Bautätigkeit im Hinterland zum Ausdruck. An Lein- und Ölsamen gingen für eine in der Nachbarschaft gelegene Ölmühle, die ihren Betrieb erweitert hat, größere Mengen ein. Es kommt ostindischer Raps in Betracht. Die Mehrzufuhr an Häuten, Fellen, Leder entfällt auf ostindische Schaffelle, die von Lederfabriken im Nahegebiet bezogen wurden. Die Steigerung bei Kleie wird auf die Wiederaufhebung des Notstandstarifs zurückgeführt, der im vorausgegangenen Jahr für Futterartikel Geltung hatte und die Transporte mehr der Eisenbahn zuführte. Auch das Schwinden der Mühlen im Hinterlandsgebiet wird zum Teil als Ursache für die Mehrzufuhr an Kleie geltend gemacht. Die landwirtschaftlichen Betriebe müssen ihren Bedarf durch auswärtige Bezüge decken. Bei der gesteigerten Zufuhr an Ölen, Fetten usw. liegt eine Verkehrsverschiebung vor. Ein Teil der Saargegend, die früher über rheinaufwärts gelegene Häfen bezogen hat, bezieht jetzt über Bingen. Die Mehrzufuhr an Steinkohlen wird auf einen anhaltend guten Wasserstand zurückgeführt. Es wurden infolgedessen mehr Hausbrandkohlen mit dem Schiff statt mit der Eisenbahn bezogen.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich geltend gemacht bei Zement (— 614 t), Roggen (— 1080₅ t), Gerste (— 1620 t), Mais (— 1978₅ t), Telegraphenstangen (— 2588₅ t), Eisenbahnschwellen (— 2383₅ t), weichem Rundholz in Stämmen (— 1281 t), Weizenmehl (689₅ t), Roggenmehl (— 1188 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 1328₅ t).

Das Weniger bei Zement wird darauf zurückgeführt, daß ausländischer Zement nicht verwendet, der inländische aber mit der Eisenbahn zugeführt worden sei. Der Ausfall an Roggen und Gerste steht mit den heimischen Ernteergebnissen im Zusammenhang. Das Getreide wurde feucht eingebracht und mußte bestmöglichst und rasch verwendet werden; mit auswärtigen Bezügen wurde deshalb zurückgehalten. Die Zufuhr an norddeutscher Gerste blieb vollständig aus. Mais wurde zu Fütterungszwecken weniger eingeführt, weil es an sonstigen, besonders an Grünfüttermitteln nicht mangelte. Telegraphenstangen, Eisenbahnschwellen und sonstiges Nutzholz gelangten wegen des frühen Eintritts der kalten Witterung in Rußland in geringerer Menge zur Einfuhr. Die Verladungen in den russischen Seehäfen konnten nicht mehr alle bewerkstelligt werden. Durch Preisbildungen im Mühlenring wird der Hafen zu Bingen in der Mehlaufuhr vernachlässigt. Daraus erklärt sich die verminderte Zufuhr an Roggen- und Weizenmehl. Erdöl ging infolge verspäteter Ankunft der letzten Schiffe in der Zufuhr zurück. Die statistischen Anschreibungen mußten für das neue Jahr erfolgen.

Die Abfuhr hat sich gebessert bei Zement (+ 1465 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 536 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 950 t), Pflastersteinen aller Art (+ 722 t), Polier-, Schleif- und Wetzsteinen (+ 2368 t), Wein (+ 774 t), Holzwaren und Möbeln (+ 4480 t).

Bei der Mehrabfuhr an Zement, Eisen und Stahlwaren, Bau-, Bruch- und Werksteinen, Pflastersteinen und Holzwaren handelt es sich um Materialien, die beim Bau der neuen Rheinbrücke zur Verwendung kamen. Die in Betracht kommenden Gegenstände gingen mit der Eisenbahn ein und wurden im Hafen in Schiffe verladen, um sie der Baustelle zuzuführen. Die Steigerung in der Abfuhr von Polier-, Schleif- und Wetzsteinen bezieht sich auf Feldspat, der aus neu erschlossenen Gruben aus dem Hunsrück angebracht und im Hafen verladen wurde.

Ein Ausfall in der Abfuhr hat sich ergeben bei Manganerzen, Braunstein (— 70 016 t), Gerste (— 637 t), Telegraphenstangen (— 695 t), Eisenbahnschwellen (— 1622 t), gebranntem Kalk (— 699 t).

Die Einladestelle für Manganerze wurde rheinabwärts nach Niederheimbach verlegt. Hierdurch hat sich die geringere Abfuhr ergeben. Die rheinhessische Gerste wurde feucht eingeeignet und war zur Malzbereitung nicht geeignet. Die Verschiffungen von Malzgerste nach dem Niederrhein sind deshalb ausgefallen. Die geringere Abfuhr an Telegraphenstangen und Eisenbahnschwellen ist auf Schwankungen im Geschäftsbetrieb der benachbarten Imprägnieranstalt zurückzuführen. Der Rückgang in der Abfuhr von gebranntem Kalk ist eine zufällige Erscheinung.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr beliefen sich auf 52 642 t gegen 60 901 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		
	t	t	t	t	t	t	t
1913	78 880 _a	78 138	157 018 _a	1656 _a	244 713 _a	246 369 _a	403 388 _a
1912	59 147	69 993	129 140	—	273 209	273 209	402 349
Mithin 1913	mehr weniger	19 733 _a —	8 145 —	27 878 _a —	1656 _a —	— 28 495 _a	— 26 839 _a

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,5 % zu-, in der Abfuhr um 9,8 ab-, im ganzen um 0,25 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisenerz (+ 35 701 t), Erde, Kies, Sand (+ 11 495 t); abgenommen hat: Steinkohle (— 25 972 t). Bei der Abfuhr haben zugenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 3794 t), sonstige Güter (+ 3770 t); abgenommen: Eisenerze (— 51 551 t).

19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	49 632 _s	73 686 _s	123 318 _s	4021	42 634 _s	46 655 _s	169 974 _s
1912	38 958	54 366	93 324	3799 _s	44 004 _s	47 804	141 128
Mithin 1913	mehr weniger	10 674 _s —	19 320 _s —	29 994 _s —	221 _s —	— 1 369 _s	— 28 846 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,1% zu-, in der Abfuhr um 2,4% ab-, im ganzen um 20,4% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand (+ 22 241 t), Weizen (+ 2588 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Kartoffeln (+ 3216 t); abgenommen: Roheisen (— 1475 t).

20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	6602	260 362 _s	266 964 _s	2111 _t	92 225 _s	94 336 _s	361 300 _t
1912	6932 _s	272 117	279 049 _s	2561 _s	76 400	78 961 _s	358 011
Mithin 1913	mehr weniger	— 330 _s	— 11 754 _s	— 12 085	— 450 _s	15 825 _s —	15 374 _t —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,3% ab-, in der Abfuhr um 19,4% zu-, im ganzen um 0,9% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erdöle und andere Mineralöle (+ 754 t), gebrannte Mauersteine (+ 3775 t); abgenommen haben: Jute (— 547 t), Kalk, gebrannter (— 10 274 t). Bei der Abfuhr haben zugenommen: Steine, Platten von Zement (+ 1233 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 56 032 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 1740 t), Pflastersteine aller Art (— 46 786 t).

21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	22 008 _s	17 825 _s	39 833 _s	2013	3270	5283	45 116 _s
1912	24 606	20 858	45 464	2155	2906	5061	50 525
Mithin 1913	mehr weniger	— 2 597 _s	— 3 032 _t	— 5 630 _s	— 142	364 —	222 5 408 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,4% ab-, in der Abfuhr um 4,3% zu-, im ganzen um 10,8% abgenommen.

In der Zufuhr haben zugenommen: Steinkohlen (+ 702 t), sonstige Güter (+ 1402 t); abgenommen: Ton, Lehm (— 3527 t), Jute (— 1073 t). In der Abfuhr weist der Güterumschlag erhebliche Änderungen gegen das Vorjahr nicht auf.

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	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1913	9417 _t	6561 _t	15 978 _t	645 115 _t	37 417 _t	682 533 _t	698 511 _t
1912	990	6240 _t	7 230 _t	442 903 _t	25 033 _t	467 937	475 167 _t
Mithin 1913	mehr weniger	8427 _t 320 _t	8 748	202 212	12 384 _t	214 596 _t	223 344 _t

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,1%, in der Abfuhr um 45,9%, im ganzen um 47% zugenommen.

In der Zufuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogeu (+ 6130 t), Polier-, Schleif- und Wetzsteine (+ 796 t); abgenommen: Ton, Lehm (- 1721 t).

Die Steigerung in der Abfuhr besteht in dem stets zunehmenden Brikettsversand (+ 215 975 t) von der Firma Braunkohlenbriketts-Verkaufsverein in Cöln nach den süddeutschen Häfen.

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	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1913	561 775 _t	510 612 _t	1 072 388 _t	173 957 _t	166 164 _t	340 122 _t	1 412 510 _t
1912	696 345 _t	343 309 _t	1 039 655	189 833	187 291 _t	377 124 _t	1 416 779 _t
Mithin 1913	mehr weniger	167 303	32 733 _t	15 875 _t	21 126 _t	37 002 _t	4 269 _t

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,1% zu-, in der Abfuhr um 9,8% ab-, im ganzen um 0,3% abgenommen.

In der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand (+ 58 838 t), Erdöle und andere Mineralöle (+ 3056 t), Salz (+ 4788 t); abgenommen: Steinkohlen (- 34 216 t), Zucker, roh (- 5859 t).

In der Abfuhr haben zugenommen: Platten und Bleche aus Eisen (+ 4631 t), Zucker, roh (+ 1272 t); abgenommen haben: Chemikalien und Drogen (- 4671 t), Weizen und Spelz (- 10 294 t), Steinkohlenkoks (- 2251 t).

24. Hafen zu Mülheim (städt. Werft einschl. des Privatwerfts von Felten & Guilleaume).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1913	253 507 _t	81 924 _t	335 432 _t	33 548 _t	202 606	236 154 _t	571 586 _t
1912	252 072 _t	69 218	321 290 _t	35 947	168 936 _t	204 883 _t	526 174
Mithin 1913	mehr weniger	12 706 _t	14 141 _t	2 398 _t	33 669 _t	31 270 _t	45 412 _t

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,4%, in der Abfuhr um 15,3%, im ganzen um 8,6% zugenommen.

In der Zufuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 5416 t), Chilesalpeter (+ 6915 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 6954 t), Zink (+ 2279 t); abgenommen haben: Schwefelkies (- 17 844 t), Pflastersteine aller Art (- 1971 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken (+ 2443 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 1398 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahldraht (— 809 t), Weizenmehl (— 4285 t).

25. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal			
1913	280 292 _t	65 979 _t	346 272 _t	3866	98 532	102 398	448 670 _t	
1912	260 091 _t	61 957 _t	322 049	3667	98 250	101 917	423 966	
Mithin 1913	mehr weniger	20 201 —	4 022 _t —	24 223 _t —	199 —	282 —	481 —	24 704 _t —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,5 %, in der Abfuhr um 0,5 %, im ganzen um 5,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Chilesalpeter (+ 2007 t), Steinkohlen (+ 18383 t); abgenommen: Schwefelkies (— 7228 t), Steinkohlenteeröle (— 898 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 11985 t), Schwefelkies (+ 1649 t), Farben (+ 1648 t); abgenommen: Bitter- und Glaubersalz (— 1312 t).

26. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1913	500 629 _t	15 699 _t	516 329	19 984 _t	18 402 _t	38 386 _t	554 715 _t
1912	357 217 _t	126 560	483 777 _t	21 850	17 791 _t	39 641 _t	523 419
Mithin 1913	mehr weniger	143 411 _t —	32 551 _t —	143 411 _t —	610 _t —	1 255 _t —	31 296 _t —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,7 % zu-, in der Abfuhr um 3,2 % ab-, im ganzen um 5,9 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand (+ 23314 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 8711 t); abgenommen: Erdöle und andere Mineralöle (— 5807).

Bei der Abfuhr hat zugenommen: Soda, rohe (+ 547 t); abgenommen: Erdöl (— 4534 t).

27. Hafen zu Neuß.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1913	415 508 _t	121 892 _t	537 401	232 059 _t	45 099 _t	277 158 _t	814 559 _t
1912	592 841 _t	101 665	694 506 _t	223 864 _t	34 938 _t	258 803	953 309 _t
Mithin 1913	mehr weniger	— 20 227 _t	— 157 105 _t	— 8 195	— 10 160 _t	— 18 355 _t	— 138 749 _t

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,6 % ab-, in der Abfuhr um 7,1 % zu-, im ganzen um 14,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Phosphorsaurer Kalk (+ 6321 t), Lein- und Ölsamen (+ 27611 t); abgenommen: Erde, Kies, Sand (— 193725 t), Salz (— 7352 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Steinkohlen (+ 15383 t), Weizenmehl (+ 3622 t); abgenommen hat: Thomasmehl (— 4043 t).

28. Hafen zu Düsseldorf.

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		
1913	725 323 ₁	547 548 ₁	1 272 871 ₁	109 150 ₇	184 797 ₁	293 948	1 566 819 ₁
1912	903 042	627 559	1 530 601	118 483	142 212	260 695	1 791 296
Mithin 1913	{ mehr weniger	— —	— —	— —	42 585 ₁ —	33 253 —	— 224 476 ₁

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,7 % ab-, in der Abfuhr um 12,7 % zu-, im ganzen um 12,5 % abgenommen.

Das Berichtsjahr 1913, das achtzehnte Betriebsjahr des rechtsrheinischen Düsseldorfer Hafens seit seiner Eröffnung im Jahr 1896, hat im Gegensatz zu dem bisher gewohnten stetigen Verkehrsfortschritt, der im Jahresdurchschnitt 70 011 t betrug, einen Rückgang erlitten, der um so merkwürdiger erscheint, als die Schifffahrtsverhältnisse während des ganzen Jahres günstig waren. Die Abnahme der Zufuhr verteilt sich auf folgende Güterarten: Holz 43 705 t, Sand und Kies 36 493 t, Zement 11 072 t, Pflastersteine 10 343 t, Erdöl 5 360 t, Eisenschrott 4 115 t, Teer, Pech 3 565 t, Erze 2 681 t, Blei 2 630 t, Farben 2 381 t. Dieser Abnahme steht eine Zunahme in der Zufuhr in den folgenden Güterarten gegenüber: Getreide 22 250 t, Zellulose 3 450 t, Eisenstäbe 3 215 t. An der starken Zunahme der Abfuhr sind insbesondere die folgenden Güterarten beteiligt: Glas 13 713 t, eiserne Röhren 15 042 t, Eisenbleche 12 098 t, Papier und Pappe 9 005 t, Weizenmehl 6 310 t, Eisen- und Stahlwaren 3 383 t. Die geringere Zufuhr im rechtsrheinischen Hafen an Holz und Zement ist in der Hauptsache auf die flauere Bautätigkeit am Platz und im Hinterland zurückzuführen. Die Entwicklung der Güterabfuhr im rechtsrheinischen Hafen spiegelt die noch gute Beschäftigung der Ausfuhrindustrie von Düsseldorf und Hinterland während des Berichtsjahres wider.

Im Gegensatz zu dieser teils ungünstigen, teils günstigen Entwicklung des rechtsrheinischen Düsseldorfer Hafens hat der linksrheinische Hafen, das Düsseldorf-Heerdter Werft, im Berichtsjahr nicht nur die Einbußen des Vorjahres wettgemacht, sondern mit 371 087 t, d. i. 105 479 t = 39,7 % mehr als in 1912, seine Höchstziffer erreicht. Diese Zunahme entfällt auf die Zufuhr von Sand und Kies mit 98 068 t, Holz 9 300 t, während die Zunahme bei Schwefelkies 3 007 t und Superphosphat 2 718 t durch Minderankunft anderer Güter ausgeglichen wird.

29. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	275 014 ₁	102 694 ₁	377 708 ₁	37 786 ₁	12 255 ₁	50 042 ₁	427 751 ₁
1912	252 591 ₁	88 158 ₁	340 750	33 909 ₁	17 914	51 823 ₁	392 573 ₁
Mithin 1913	{ mehr weniger	22 422 ₁ —	14 535 ₁ —	36 958 ₁ —	3 877 ₁ —	— 5 658 ₁	1 781 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,8 % zu-, in der Abfuhr um 3,4 % ab-, im ganzen um 8,9 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Phosphorsaurer Kalk (+ 14 679 t), Erde, Kies, Sand (+ 7 749 t), Lein- und Ölsamen (+ 4 347 t), Schwefelsäure (+ 3 090 t); abgenommen: Rüben, Futter- und Zuckerrüben (— 2 324 t).

In der Abfuhr haben zugenommen: Andere künstliche Düngemittel (+ 13 607 t); abgenommen: Weizenmehl (— 1 308 t), Steinkohlen (— 8 825 t).

30. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1913	188 358 _t	23 322 _t	211 681 _t	47 398 _t	17 574 _t	64 972 _t	276 653 _t	
1912	180 069	16 887 _t	196 956 _t	44 353 _t	14 564 _t	58 918	255 874 _t	
Mithin 1913	mehr weniger	8 289 _t —	6 435 _t —	14 724 _t —	3 044 _t —	3 009 _t —	6 054 _t —	20 779 _t —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,4%, in der Abfuhr um 10,3%, im ganzen um 8,1% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Chilesalpeter (+ 2694 t), Gerste (+ 6670 t), Zucker, roh (+ 4627 t); abgenommen: Unedle Metalle (— 2022 t).

In der Abfuhr hat zugenommen: Verbrauchszucker (+ 1967 t); abgenommen: Kaffee, Kakao, Tee (— 1812 t).

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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	1 592 713 _t	177 560 _t	1 770 273 _t	40 262 _t	176 488 _t	216 750 _t	1 987 023 _t
1912	1 498 713	174 448 _t	1 673 161 _t	33 409	195 290 _t	228 699 _t	1 901 861
Mithin 1913	mehr weniger	94 000 _t —	3 111 _t —	97 111 _t —	6 853 _t —	18 802 _t 11 949	85 162 _t —

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

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Roheisen aller Art (+ 7998 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 96 637 t), Kalk, gebrannter (+ 19 493 t); abgenommen: Phosphorsaurer Kalk (— 21 704 t), Schlacken zur Verhüttung (— 17 005 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Roheisen aller Art (+ 6340 t), Eisen- und Stahldraht (+ 2836 t).

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	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1913	6 757 170 _t	2 313 391 _t	9 070 562	8 529 132	11 313 766 _t	19 842 898 _t	28 913 460 _t	
1912	5 930 502	2 254 884 _t	8 185 386 _t	7 362 513 _t	9 246 775 _t	16 609 289	24 794 675 _t	
Mithin 1913	mehr weniger	826 668 _t —	58 507 —	885 175 _t —	1 166 618 _t —	2 066 991 —	3 233 609 _t —	4 118 785 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,8%, in der Abfuhr um 19,0%, im ganzen um 16,6% zugenommen.

Die Zunahme des Verkehrs um 4 118 785 t ist hauptsächlich auf die im Jahr 1913 erfolgte ganz erhebliche Steigerung der Kohlenabfuhr zurückzuführen.

Das Wachsen des Kohlenverkehrs war in der Hauptsache bedingt durch die notwendig gewordene Auffüllung der durch die Industrie stark in Anspruch genommenen oberrheinischen Lager sowie dadurch, daß die Industrie in Belgien bedeutend mehr forderte als bisher und auch in Export- und Bunkerkohlen größere Mengen als im Vorjahr nach Holland und Belgien verfrachtet wurden.

Auch bei den übrigen Hauptgüterarten, mit Ausnahme von Holz, ist eine Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen gewesen.

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

- a) die Kohleanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug:
 im Jahr 1913 19 159 142₅ t
 " " 1912 15 341 989 t
 also 1913 mehr 3 817 153₅ t,
- b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1913 2 466 t,
- c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1913 t	1912 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich	8 483	11 306
Cöln bis Coblenz ausschließlich	42 209	11 525
Coblenz	3 085	—
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	318 210 ₅	315 759
den Mainhäfen	1 320 906 ₅	1 155 708
Mainz bis Mannheim ausschließlich	1 290 036	1 163 782 ₅
Mannheim und oberhalb	5 253 345	4 414 791 ₅
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	235 337	196 391 ₅
Holland	6 086 817	4 821 361
Belgien	3 485 090	2 867 735 ₅
Frankreich	218 805	137 865 ₅
Zusammen	18 262 324 ¹⁾	15 096 225 ²⁾
also 1913 mehr	3 166 098 ₅	

¹⁾ Außerdem 438 079 t Bootekohlen.

²⁾ Außerdem 424 398 t Bootekohlen.

33. Hafen zu Homberg (Zeche Rheinpreußen).

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	35 951 ₅	81 701 ₅	117 652 ₅	433 446 ₅	744 833 ₅	1 178 280	1 295 932 ₅
1912	29 694 ₅	70 110 ₅	99 805	419 479	710 655 ₅	1 130 134 ₅	1 229 939 ₅
Mithin 1913	mehr weniger	6 256 ₇ —	11 590 ₅ —	17 847 ₅ —	13 967 ₅ —	34 178 —	48 145 ₅ —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,9%, in der Abfuhr um 4,26%, im ganzen um 5,37% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Roggen (+ 3336 t), Polier-, Schleif-, Wetzsteine (+ 12 973 t); abgenommen: Salz (— 442 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schwefelkies (+ 29 074 t), Steinkohlen (+ 6846 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		
1913	2 551 814 ₅	304 595 ₅	2 856 410 ₅	478 462 ₅	968 080 ₅	1 446 543 ₁	4 302 953 ₅
1912	2 122 516 ₅	206 269 ₅	2 328 786	469 726 ₅	968 948 ₅	1 438 675	3 767 461
Mithin 1913	mehr weniger	429 298 ₅ —	98 326 ₁ —	527 624 ₁ —	8 735 ₇ —	867 ₅ —	7 868 ₁ —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,6%, in der Abfuhr um 0,54%, im ganzen um 14,2% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisenerz (+ 305 789 t), Manganerze, Braunstein (+ 38 994 t); abgenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 138 379 t).

In der Abfuhr haben zugenommen: Eisen und Stahl in Stäben (+ 46 622 t); abgenommen: Steinkohlen (— 61 147 t).

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

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1913	1 001 761	59 033 ₇	1 060 794 ₇	406 838	792 425	1 199 263	2 260 057 ₇
1912	899 082	72 117	971 199	350 395	766 793	1 117 188	2 088 387
Mithin 1913	{ mehr weniger	102 679 —	89 595 ₇ —	56 443 —	25 632 —	82 075 —	171 670 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 9,2%, in der Abfuhr um 7,3%, im ganzen um 8,2% zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisenerz, Schwefelkies (+ 66 002 t), Manganerze, Braunstein (+ 48 038 t), Kalk, gebrannter (+ 4620 t); abgenommen: Schlacken zur Verhüttung (— 14 405 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Roheisen aller Art (+ 10 405 t), Steinkohlen (+ 83 686 t); abgenommen: Luppen von Schweißisen (— 5489 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		
1913	37 996	52 100 ₆	90 096 ₆	—	1051 ₆	1051 ₆	91 148
1912	54 912 ₆	41 389 ₆	96 302	—	2387	2387	98 689
Mithin 1913	{ mehr weniger	10 711 —	— 6 205 ₆	— —	— 1335 ₆	— 1335 ₆	— 7 541

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,4%, in der Abfuhr um 55,9%, im ganzen um 7,6% abgenommen.

Bei der Zufuhr hat zugenommen: Salz (+ 12 599 t); abgenommen: Kalk, gebrannter (— 18 804 t).

Bei der Abfuhr hat abgenommen: Soda (— 1336 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		
1913	169 672 ₆	319 708 ₆	489 381 ₆	5462 ₆	5313 ₆	10 776 ₆	500 157 ₆
1912	66 798 ₆	430 469 ₆	497 268	4916 ₆	5092 ₆	10 009	507 277
Mithin 1913	{ mehr weniger	102 874 ₆ —	— 7 886 ₆	546 ₆ —	221 —	767 ₆ —	— 7 119 ₆

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,5% ab-, in der Abfuhr um 7,6% zu-, im ganzen um 1,4% abgenommen. Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand (+ 2822 t), Gerste (+ 340t); abgenommen: Hafer (— 2033 t), Hirse, Buchweizen (— 2080 t). Bei der Abfuhr haben zugenommen: Ölkuchen (+ 2244 t), sonstige Güter (+ 836 t); abgenommen: Öle, Fette (— 464 t), Steinkohlen (— 2492 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 — 1913 und 1912 — in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhrhäfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum.

Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in den Jahren 1913 und 1912.

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr		Z u f u h r				A b f u h r			
	1913	1912	1913			1912 zu- sammen	1913			1912 zu- sammen
			zu Berg	zu Tal	zu- sammen		zu Berg	zu Tal	zu- sammen	
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	1757550 ₄	15198436	2648122	751964 ₄	3400086 ₄	3012363	5555248	8620170	14175418	12186073
Duisburger Hafen	7480620	6112299	2283588	381693	2665281	2568566	2828917	1986422	4815339	3543733
D.-Hochfelder Hafen	1107515	992092	187641	279700	467341	361041	64623	575551	640174	631051
D.-Ruhrorter Eisen- bahnhafen	660458	659585 ₄	62299	561853	624152	632906 ₄	2150	34156	36306	26679
DuisburgerRheinufer Verladestelle d. A.-G. Phönix (Laar)	1564371	1495651 ₄	1078321 ₅	295586 ₄	1373908	1293178 ₄	81532	108931	190463	202473
Häfen in Alsum mit Schwelgern	556157	380260	506013	50144	556157	378958	—	—	—	1302
Häfen in Alsum mit Schwelgern	4334163 ₄	3767461	2562662 ₄	309576 ₄	2872239	2328786	480270 ₄	981654	1461924 ₄	1438675
Hafen in Walsum Verladestelle der A.- G. für Maschinen- papierfabrikation Walsum	2289119	2088387	1018954	74309	1093263	971199	409974	785882	1195856	1117188
Hafen Rheinhausen	99604 ₄	99328	81969	6861	88830	90991	5568	5206 ₄	10774 ₄	8337
Hafen Rheinpreußen	1985058 ₄	1901861	1574525	192579	1767104	1673161 ₄	42684 ₄	175270	217954 ₄	228699 ₄
Hafen Rheinpreußen	1147804	1130114 ₄	—	—	—	—	433446 ₄	714357 ₄	1147804	1130114 ₄
Homborg-Essen- berger Rheinufer	175296 ₄	142300 ₄	38323	88776 ₄	127099 ₄	105873	3464	44733	48197	36427 ₄
Hamborner Rhein- ufer	11155	—	9309	1846	11155	—	—	—	—	—
Hafen Diergardt- Hochemmerich	32428 ₄	—	—	—	—	—	10567 ₄	21861	32428 ₄	—
Zusammen	39019255 ₄	33967776	12051727	2994889 ₄	15046616 ₄	13417023 ₄	9918445 ₄	14054194	23972639 ₄	20550752 ₄

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 Homborg nicht vollständig überein.

Der Gesamtverkehr des Jahres 1913 war demnach 5 051 479 t oder 14,8 % größer als im Jahr 1912. Den größten Anteil an dieser Zunahme hat die Abfuhr mit 16,7 %, während die Zufuhr mit 12,1 % beteiligt war. Der Umschlag ist ausnahmslos an allen Häfen und Ladestellen gewachsen.

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

I. Eisenerz.¹⁾

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen	
			1913 t	1912 t
Ruhrorter Hafen	2 134 085	140 533	2 274 619	2 245 536
Duisburger Hafen	1 067 143	83 875	1 151 018	1 029 465
Duisburg-Hochfelder Hafen	53 755	14	53 769	40 956
Duisburger Rheinufer	560 781	46 292	607 073	581 836
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar)	506 013	50 144	556 157	377 993
Häfen in Alsum mit Schwelgern	2 054 320	158 285	2 212 605	1 846 265
Hafen in Walsum	1 005 715	44 828	1 050 543	934 697
Hafen in Rheinhausen	1 513 105	160 526	1 673 631	1 587 623
Homburg-Essenberger Rheinufer	—	36 820	36 820	—
Zusammen	8 894 918	721 317	9 616 235	8 644 372

Die Zunahme im Erzverkehr hat 971 863 t oder 11,2 % betragen. Sie ist auf die gewaltige Steigerung des Eisenerz-Verbrauches und der Roheisenherstellung zurückzuführen und mit hervorgerufen durch die im ganzen günstigen Wasserverhältnisse des Rheines.

II. Getreide.²⁾

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen	
			1913 t	1912 t
Ruhrorter Hafen	93 567	515	94 082	88 000
Duisburger Hafen	836 334	3376	839 710	796 360
Duisburg-Hochfelder Hafen	50	171	221	461
Homburg-Essenberger Rheinufer	36 243	—	36 243	29 825
Zusammen	966 194	4062	970 256	914 646

Im Getreide-Verkehr ist der Umschlag um 55 610 t oder 6 % gestiegen. Wenn auch die kriegerischen Unruhen und der hohe Geldstand hemmend auf das Getreideimportgeschäft eingewirkt haben, konnte doch infolge des wesentlich stärkeren Bedarfes in Futtergerste eine Zunahme erzielt werden.

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

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

III. Holz.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1913	1912
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	72 365	58 741½	131 106½	158 494½
Duisburger Hafen	104 334	75 108	179 442	214 721
Duisburg-Hochfelder Hafen	55 080	128 572	183 652	183 271
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	3 330	132	3 462	8 281
Duisburger Rheinufer	14 131½	3 719½	17 851	53 278½
Häfen in Alsum mit Schwelgern	9 670	31 647½	41 317½	34 005½
Hafen in Walsum	—	1 719	1 719	1 322
Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum	75 723	364	76 087	74 316
Homburg-Essenberger Rheinufer	990	4 125	5 115	—
Zusammen	335 623½	304 128½	639 752	727 689½

Der Holzverkehr, der bereits im vergangenen Jahr etwas zurückgegangen war, hat wiederum abgenommen. Die Abnahme beziffert sich auf 87 937 t oder 12 %. Der Mangel an Absatz infolge des Daniederliegens des Baumarktes trägt die Hauptschuld an diesem Rückgang. Auch stand das Geschäft zu Anfang des Jahres unter dem Druck der drohenden Aussperrungen im Baugewerbe, wodurch die Unternehmungslust auf Monate hinaus gehemmt wurde.

IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1913	1912
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	5 465 010	7 740 087	13 205 097	11 234 575
Duisburger Hafen	2 771 015	1 863 194	4 634 209	3 405 399½
Duisburg-Hochfelder Hafen	250	422 768	423 018	456 251
Häfen in Alsum mit Schwelgern	401 390	699 030	1 100 420	1 150 376½
Hafen in Walsum	395 256	593 607	988 863	908 017
Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum	—	—	—	1 754
Hafen in Rheinpreußen	412 939½	714 357½	1 127 297	1 127 545½
Hafen Diergardt	10 567½	21 861	32 428½	—
Zusammen	9 456 428½	12 054 904½	21 511 332½	18 283 918½

Die Steigerung des Kohlenumschlags ist noch bedeutender als im Vorjahr gewesen. Sie betrug 3 227 414 t oder 17,6 %. Haben auch einzelne Häfen geringe Abnahmen aufzuweisen, so ist doch die Zunahme im Ruhrorter und Duisburger Hafen um so beträchtlicher gewesen. Diese Aufwärtsbewegung steht im engsten Zusammenhang mit dem Fortschritt der Kohlenproduktion. Ist doch im Oberbergamtsbezirk Dortmund die Steinkohlenförderung von 1912 auf 1913 allein um 10 536 034 gestiegen. Da sich zudem die ausländischen Märkte sehr aufnahmefähig erwiesen, konnte die Abfuhr rheinabwärts ganz außergewöhnlich steigen. Die Steigerung betrug 2 006 959 t. Der Kohlenversand zu Berg hat mit 1 220 455 t gleichfalls eine sehr beträchtliche Zunahme erfahren.

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen	
			1913 t	1912 t
Ruhrorter Hafen	48 417	681 938s	730 355s	664 728s
Duisburger Hafen	23 291	57 079	80 370	49 468s
Duisburg-Hochfelder Hafen	6 842	33 006	39 848	16 890
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	1 510	4 255	5 765	4 951
Duisburger Rheinufer	75 903	76 344	152 247	155 681
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar)	—	—	—	1 302
Häfen in Alsum mit Schwelgern	77 603	246 369	323 972	261 645s
Hafen in Walsum	14 718	192 249	206 967	209 156
Hafen in Rheinhausen	42 288	174 880	217 168	228 399s
Zusammen	290 572	1 466 120s	1 756 692s	1 592 222

Der Eisenumschlag ist mit 164470 t oder 10,3 % abermals erheblich gestiegen.

II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

38. In Elsaß-Lothringen:

Jahr	Zufuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1913	3 012	7 389	10 401
1912	14 224	24 243	38 467
Mithin 1913 { mehr weniger	— 11 212	— 16 854	— 28 066

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 78,8 %, die Zufuhr zu Tal um 69,5 % und die Gesamtzufuhr um 73,0 % abgenommen.

39. In Baden:

Jahr	Zufuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1913	48 326s	3 568	51 894s
1912	63 154	17 285	80 439
Mithin 1913 { mehr weniger	— 14 827s	— 13 717	— 28 544s

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 73,5 %, die Zufuhr zu Tal um 79,3 % und die Gesamtzufuhr um 35,4 % abgenommen.

40. In Bayern:

Jahr	Zufuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1913	23 427s	1260	24 687s
1912	21 362s	7752	29 114s
Mithin 1913 { mehr weniger	2 065 —	— 6492	— 4 427

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 9,7% zu-, die Zufuhr zu Tal um 83,7% ab- und die Gesamtzufuhr um 15,2% abgenommen.

41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1913	99 697	24 916	124 613
1912	155 442	117 426	272 868
Mithin 1913	{ mehr weniger	55 745 92 510	148 255

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 35,9%, die Zufuhr zu Tal um 78,8% und die Gesamtzufuhr um 54,3% abgenommen.

42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1913	884 925 _z		884 925 _z
1912	917 861 _s		917 861 _s
Mithin 1913	{ mehr weniger	32 936 _z	32 936 _z

Die Zufuhr hat demnach um 35,9% abgenommen.

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 37 014 518_s t¹⁾
im Vorjahr 34 143 243 t

sonach im Jahr 1913 mehr 2 871 275_s t oder 8,4%.

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 t	A b f u h r t	Gesamt- Verkehr t
1913	125 781 _s	1007	126 788 _s
1912	145 297 _s	909	146 206 _s
Mithin 1913	{ mehr weniger	98 —	19 418

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 73 580 Tonnen.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13,4% ab-, in der Abfuhr um 10,8% zu-, im ganzen um 13,3% 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
1913	16 758s	412	17 170s
1912	15 256	—	15 256
Mithin 1913	{ mehr weniger	1 502s —	412 —
			1 914s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10%, im ganzen um 12,6% zugenommen.

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
1913	4363	—	4363
1912	3233	—	3233
Mithin 1913	{ mehr weniger	1130 —	— —
			1130 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,3%, im ganzen um 35,3% zugenommen.

46. Hafen zu Gorinchem.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1913	59 712	294s	60 006s
1912	110 473s	422s	110 896
Mithin 1913	{ mehr weniger	— 50 761s	— —
			128 50 889s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 45,9%, in der Abfuhr um 30,3%, im ganzen um 46% abgenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1913	106 020	3018s	109 038s
1912	83 842s	8746	92 588s
Mithin 1913	{ mehr weniger	22 177s —	5727s —
			16 450 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,4%, in der Abfuhr um 65,5%, im ganzen um 16,6% zugenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1913	46 124s	1489s	47 614
1912	40 708	1044	41 752
Mithin 1913	{ mehr weniger	{ 5 416s —	{ 445s —
			5 862

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13,3 %, in der Abfuhr um 42,6 %, im ganzen um 14,3 % zugenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1913	8452	—	8452
1912	6706s	—	6706s
Mithin 1913	{ mehr weniger	{ 1745s —	{ — —
			1745s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26 %, im ganzen um 26 % zugenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1913	8189	—	8189
1912	6680s	—	6680s
Mithin 1913	{ mehr weniger	{ 1508s —	{ — —
			1508s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,9 %, im ganzen um 22,9 % zugenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1913	11 734	—	11 734
1912	9 096s	—	9 096s
Mithin 1913	{ mehr weniger	{ 2 637s —	{ — —
			2 637s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29 %, im ganzen um 29 % zugenommen.

52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1913	2495s	235s	2731
1912	2386s	132	2518s
Mithin 1913	{ mehr weniger	109 —	212s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,6%, in der Abfuhr um 80%, im ganzen um 9% zugenommen.

53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1913	50 076	—	50 076
1912	36 751	101	36 852
Mithin 1913	{ mehr weniger	13 325 —	13 224 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39%, im ganzen um 38,5% zugenommen.

54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1913	7 024 259	15 739 982s	22 764 241s
1912	5 978 785s	14 840 205s	20 818 991
Mithin 1913	{ mehr weniger	1 045 473s —	1 945 250s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,5%, in der Abfuhr um 6%, im ganzen um 9,4% zugenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1913	975 089s	556 683	1 531 772s
1912	869 336	490 944	1 360 280
Mithin 1913	{ mehr weniger	105 753s —	171 492s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,2%, in der Abfuhr um 13,4%, im ganzen um 12,6% zugenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1913	2 805 430 $\frac{1}{2}$	393 770 $\frac{1}{2}$	3 199 201
1912	2 681 886	286 828	2 968 714
Mithin 1913	{ mehr weniger	123 544 $\frac{1}{2}$ —	230 487 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,6%, in der Abfuhr um 37,3%, im ganzen um 7,7% zugenommen.

57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1913	6 180 452	2 892 688 $\frac{1}{2}$	9 073 140 $\frac{1}{2}$
1912	5 534 782 $\frac{1}{2}$	2 988 689 $\frac{1}{2}$	8 523 472
Mithin 1913	{ mehr weniger	645 669 $\frac{1}{2}$ —	549 668 $\frac{1}{2}$ —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,6% zu-, in der Abfuhr um 3,5% ab-, im ganzen um 6,4% zugenommen.

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

Der Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) betrug nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith für den Verkehr von dem deutschen Rhein her, und den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Zollstelle in Emmerich für den Verkehr nach dem deutschen Rhein hin:

im Jahr 1913	515 130 $\frac{1}{2}$ t
" " 1912	478 446 $\frac{1}{2}$ t
Mithin 1913	mehr 36 684 t oder 7,7%.

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 t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1913	8 017	8 159	16 176
1912	6 905	9 061	15 966
Mithin 1913	{ mehr weniger	1 112 —	210 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,1% zu-, in der Abfuhr um 9,9% ab-, im ganzen um 1,4% zugenommen.

59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1913	76 332 _z	46 486 _s	122 819
1912	70 595 _z	45 989	116 584 _s
Mithin 1913	{ mehr weniger	5 737 —	497 _s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,1%, in der Abfuhr um 1,1%, im ganzen um 5,4% zugenommen.

60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1913	12 741	6024	18 765
1912	13 844 _s	7903	21 747 _s
Mithin 1913	{ mehr weniger	— 1 103 _s	— 2 982 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,0%, in der Abfuhr um 23,7%, im ganzen um 13,3% abgenommen.

61. Hafen zu Danzig.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1913	14 506	9 221 _s	23 727 _s
1912	18 477	10 040	28 517
Mithin 1913	{ mehr weniger	— 3 971	— 818 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,5%, in der Abfuhr um 8,1%, im ganzen um 16,8% abgenommen.

62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1913	21 240	25 720	46 960
1912	21 749	20 436 _s	42 185 _s
Mithin 1913	{ mehr weniger	— 509	— 5 283 _s

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,3% ab-, in der Abfuhr um 25,8% zu-, im ganzen um 11,3% zugenommen.

63. Andere deutsche Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1913	44 253 _s	73 093 _s	117 347
1912	43 406	66 038 _s	109 444 _s
Mithin 1913	{ mehr weniger	847 _s —	7 902 _s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,0%, in der Abfuhr um 10,6%, im ganzen um 7,3% zugenommen.

64. Englische Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1913	55 641 _s	32 542	88 183 _s
1912	39 463 _s	29 108	68 571 _s
Mithin 1913	{ mehr weniger	16 178 —	19 612 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 41,0%, in der Abfuhr um 11,7%, im ganzen um 28,6% zugenommen.

65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1913	57 401 _s	23 751	81 152 _s
1912	53 806 _s	21 623 _s	75 430
Mithin 1913	{ mehr weniger	3 595 —	5 722 _s —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,7%, in der Abfuhr um 9,8%, im ganzen um 7,6% zugenommen.

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 1913 . . . 37 529 649 t
" 1912 . . . 34 621 689_s t

Sonach 1913 . . . 2 907 959_s t oder 8,4% Zunahme, gegen 10,9% Zunahme im Vorjahr.

An Schiffen und Gütern außer Floßholz gingen nach den gleichen Aufzeichnungen über die Landesgrenze laut Beilage VII:

J a h r	Einfuhr nach Deutschland (Abfuhr von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach d. Anschreibungen der Zollstelle in Emmerich)		Ausfuhr aus Deutschland (Zufuhr nach niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen nach d. Anschreibungen der Zollstelle in Lobith)		Z u s a m m e n		
	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t	
	1913	48 189	19 822 138½	48 651	17 673 761	96 840	37 495 899½
1912	44 935	18 859 427	46 102	15 755 379½	91 037	34 614 806½	
Mithin 1913	{ mehr weniger	3 254 —	962 711½ —	2 549 —	1 918 381½ —	5 803 —	2 881 093 —

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 5,1% (gegen 7,6% im Vorjahr), bei der Ausfuhr um 12,2% (gegen 14,6%), im ganzen um 8,3% (gegen 10,7%) zugenommen.

Von der Zunahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland besonders folgende Güter betroffen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 936 386 t), Weizen und Spelz (+ 249 313 t), Lein- und Ölsamen (+ 137 956 t), europäisches Rundholz zu Zellstoff u. dgl. (+ 195 360 t). Von der Abnahme wurden besonders betroffen: Zur Verhüttung bestimmte Schlacken (— 104 316 t), Hafer (— 224 100 t), unbearbeitetes weiches europäisches Bau- und Nutzholz (— 121 315 t), in der Längsrichtung gesägtes weiches europäisches Bau- und Nutzholz (— 138 473 t), Steinkohlen (— 244 502 t).

Die Hauptzunahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze betrifft: Eisen und Stahl in Stäben (+ 169 065 t), Steinkohlen (+ 1 591 841 t), Steinkohlenkoks (+ 154 075 t); die Hauptabnahme betrifft: Erde (— 121 827 t), Zuckerrüben (— 142 682 t).

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

A. Bei der Einfuhr nach Deutschland:

ein	Mehr	von	8 460 t	bei	Baumwolle, roher, und Abfällen,
"	"	"	22 847 t	"	Borke, Lohe, Gerbhölzern,
"	"	"	3 899 t	"	Chemikalien und Drogen,
"	"	"	8 624 t	"	tierischem Dünger,
"	"	"	28 558 t	"	Thomasmehl,
"	"	"	3 480 t	"	Maschinen und Maschinenteilen,
"	"	"	3 119 t	"	Erde, Kies, Sand, Mergel,
"	"	"	3 380 t	"	Sonstigen Erden, Traß,
"	"	"	22 920 t	"	Blei-, Kobalt-, Nickelerzen,
"	"	"	24 519 t	"	Zinkerzen,
"	"	"	95 509 t	"	Manganerzen, Braunstein,
"	"	"	49 660 t	"	Schwefelkies,
"	"	"	83 020 t	"	Roggen,
"	"	"	67 451 t	"	Gerste,
"	"	"	6 083 t	"	Häuten, Fellen, Leder, Pelz,

ein Mehr	von	46 084 t	bei	anderen außereuropäischen Hölzern,
"	"	11 201 t	"	Holzzeugmasse, Strohmasse,
"	"	78 176 t	"	gebranntem Kalk,
"	"	3 629 t	"	Weizenmehl,
"	"	32 362 t	"	Roggenmehl,
"	"	3 436 t	"	Obst und Beeren,
"	"	5 710 t	"	Ölen, Fetten, Tran und Talg,
"	"	8 862 t	"	Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
"	"	3 990 t	"	Papier und Pappe,
"	"	4 320 t	"	Schwefelsäure,
"	"	6 930 t	"	Stärke, Traubenzucker,
"	"	13 639 t	"	Pflastersteinen aller Art,
"	"	3 355 t	"	Steinkohlenkoks,
"	"	10 700 t	"	Teer, Pech, Harz,
"	"	4 882 t	"	Torf, Torfstreu, Torfkohlen,
"	"	25 074 t	"	rohem Zucker,
"	"	15 461 t	"	sonstigen Gütern;
ein Weniger	von	36 771 t	"	Zement,
"	"	6 601 t	"	phosphorsaurem Kalk,
"	"	7 666 t	"	Roheisen aller Art,
"	"	50 712 t	"	Eisen- und Stahlbruch,
"	"	3 369 t	"	eisernen Röhren und Säulen,
"	"	4 804 t	"	unedlen Metallen und Waren daraus,
"	"	49 055 t	"	Ton, Lehm usw.,
"	"	7 409 t	"	anderen Erzen,
"	"	6 563 t	"	Farbhölzern, Farbholzauszügen,
"	"	4 645 t	"	Flachs, Hanf, Hede, Werg,
"	"	30 821 t	"	Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten,
"	"	63 149 t	"	Mais (Kukuruz),
"	"	10 360 t	"	anderen Sämereien,
"	"	7 713 t	"	europäischen Telegraphenstangen,
"	"	8 462 t	"	" Eisenbahnschwellen,
"	"	15 267 t	"	europäischem Grubenholz,
"	"	12 073 t	"	" hartem unbearbeitetem Holz,
"	"	8 186 t	"	" " in Längsrichtung gesägtem Holz,
"	"	3 497 t	"	außereuropäischen Hölzern, Erika, Zedern,
"	"	24 095 t	"	Kartoffeln,
"	"	13 147 t	"	Kleie,
"	"	4 719 t	"	Zucker- und Futterrüben,
"	"	6 738 t	"	gebrannten Mauersteinen,
"	"	3 530 t	"	Bau-, Bruch- und Werksteinen,
"	"	12 338 t	"	Verbrauchszucker,
"	"	7 058 t	"	Holzwaren und Möbeln;

Gefloßt wurden bei der Einfuhr 5 266 t weniger.

B. Bei der Ausfuhr aus Deutschland:

ein	Mehr	von	5 447 t	bei	Braunkohlenbriketts,
"	"	"	18 623 t	"	Zement,
"	"	"	21 656 t	"	Chemikalien und Drogen,
"	"	"	45 078 t	"	Kalisalzen zum Düngen,
"	"	"	78 822 t	"	Platten und Blechen aus Eisen,
"	"	"	8 358 t	"	eisernen Achsen und Bandagen,
"	"	"	27 475 t	"	eisernen Röhren und Säulen,
"	"	"	18 218 t	"	Eisen- und Stahldraht,
"	"	"	7 294 t	"	Eisen- und Stahlwaren,
"	"	"	3 058 t	"	unedlen Metallen und Waren daraus,
"	"	"	3 296 t	"	Eisenerz, außer Schwefelkies,
"	"	"	5 540 t	"	Kupfererzen, Kupferstein,
"	"	"	4 837 t	"	Garnen und Twisten,
"	"	"	13 861 t	"	Glas und Glaswaren,
"	"	"	3 385 t	"	europäischen hölzernen Eisenbahnschwellen,
"	"	"	5 315 t	"	europäischem unbearbeitetem hartem Rundholz,
"	"	"	4 107 t	"	gebranntem Kalk,
"	"	"	23 529 t	"	Kartoffeln,
"	"	"	4 175 t	"	Kleie,
"	"	"	3 122 t	"	anderen Müllereierzeugnissen,
"	"	"	17 644 t	"	Ölen, Fetten, Tran und Talg,
"	"	"	12 167 t	"	Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
"	"	"	12 770 t	"	Papier und Pappe,
"	"	"	3 982 t	"	Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz),
"	"	"	10 463 t	"	roher und kalzinierter Soda,
"	"	"	13 503 t	"	gebrannten Mauersteinen,
"	"	"	15 794 t	"	Pflastersteinen aller Art,
"	"	"	63 944 t	"	Steinkohlenbriketts,
"	"	"	3 252 t	"	gebrauchten Umschließungen,
"	"	"	10 692 t	"	Farben,
"	"	"	3 114 t	"	Holzwaren und Möbeln,
"	"	"	10 183 t	"	sonstigen Gütern;
ein	Weniger	von	3 301 t	"	Steinen und Platten von Zement,
"	"	"	4 665 t	"	phosphorsaurem Kalk,
"	"	"	34 525 t	"	Roheisen aller Art,
"	"	"	40 028 t	"	Eisenbahnschienen,
"	"	"	9 038 t	"	eisernen Eisenbahnschwellen,
"	"	"	6 632 t	"	Ton, Lehm usw.,
"	"	"	42 342 t	"	sonstigen Erden, Traß,
"	"	"	4 158 t	"	Zinkerzen,
"	"	"	4 050 t	"	Weizen und Spelz,
"	"	"	4 909 t	"	Häuten, Fellen, Leder, Pelz,
"	"	"	4 158 t	"	Steinkohlenteerölen, Naphthalin,
"	"	"	50 013 t	"	anderen Steinen, bearbeitet,
"	"	"	13 156 t	"	Teer, Pech, Harz;

Gefloßt wurden bei der Ausfuhr 3 220 t mehr.