

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255465](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255465)

IV. Güterverkehr.

A. Im allgemeinen.

Der in Beilage IIa zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

1. den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen nach den amtlichen Aufzeichnungen (aselbst;
2. den Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein nach den Aufzeichnungen der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith;
3. den Verkehr in den überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-See-Verkehr) nach den Aufzeichnungen der Königlich Preußischen Zollstelle in Emmerich¹⁾.

In den wichtigeren deutschen Rheinhäfen:

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

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

Nach Beilage IIa Summe I betrug in den 37 wichtigeren deutschen Rheinhäfen

	1915	1914		
die Zufuhr	16 882 427 t	26 837 722 ⁵⁾ t	mithin 1915 weniger	9 955 295 ⁶⁾ t
„ Abfuhr	15 376 550 t	24 686 327 ⁶⁾ t	„ 1915 „	9 309 777 ⁶⁾ t
Zusammen	32 258 977 t	51 524 050 t ⁵⁾	mithin 1915 weniger	19 265 073 t

¹⁾ Die Königlich Preußische Zollstelle in Emmerich schreibt seit 1913 wieder den gesamten Rhein-See-Verkehr an. Diese Anschreibungen konnten deshalb wieder, wie es in den früheren Jahresberichten bis 1911 der Fall war, in die Beilage IIa aufgenommen und den Vergleichen zugrund gelegt werden.

²⁾ Mülheim wurde am 1. April 1914 Cöln eingemeindet.

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

⁴⁾ Der Hafen zu Orsoy ist im Jahresbericht für 1915 zum erstenmal bei den wichtigeren Häfen aufgenommen. Bis 1914 erschien der Verkehr im Hafen zu Orsoy bei den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen unter Ziffer 42 Preußen.

⁵⁾ Nach einer Berichtigung im Jahresbericht 1915 ist der Verkehr bei der Zufuhr im Hafen zu Walsum für 1914 um 1595 t höher als im Jahresbericht für 1914 angegeben.

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 62,9 % gegen 26,0 % im Vorjahr, bei der Abfuhr 62,3 % gegen 17,8 % im Vorjahr, im ganzen 62,6 %, gegen 22,3 % im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1915	1914	
der Verkehr zu Berg	21 326 830 t	31 745 315 t,	mithin 1915 weniger 10 418 485 t
„ „ zu Tal	10 932 147 t	19 778 734 t,	„ 1915 „ 8 846 587 t
Zusammen	32 258 977 t	51 524 050 t,	mithin 1915 weniger 19 265 073 t

mithin in der Richtung zu Berg 32,5 %, in der Richtung zu Tal 44,7 % Abnahme, gegen 23,3 % und 20,1 % Abnahme 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 IIa Ziffer II:

38. in Elsaß-Lothringen	12 275 t
39. „ Baden	21 959 t
40. „ Bayern	9 122 t
41. „ Hessen	41 742 t
42. „ Preußen	156 891 t
Zusammen 1915	241 989 t
gegen 1914	673 017 t

Sonach gegen das Vorjahr 431 028 t oder 64,0 % Abnahme, gegenüber 38,7 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe 1 im Berichtsjahr 32 500 966 t, Vorjahr 52 197 067 t

mithin in 1915 weniger 19 696 101 t,

also ergibt sich eine Abnahme von 37,7 %, gegen 22,5 % Abnahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde usw. 3, Rindvieh usw. —, Schafe usw. —, Schweine usw. —, Geflügel usw. 355 Stück.

Von den nachstehenden niederländischen und belgischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem deutschen Rhein von der Königlich Niederländischen Zollstelle in Lobith angeschrieben:

43. Nijmegen,	48. Arnheim,	53. Vreeswijk,
44. Tiel,	49. Wageningen,	54. Rotterdam,
45. Zalt-Bommel,	50. Wijk bij Duurstede,	55. Amsterdam,
46. Gorinchem,	51. Culemborg,	56. andere niederländische und
47. Dordrecht,	52. Vianen,	57. belgische Häfen;

es betrug nach Beilage IIa Summe 2

die Zufuhr vom deutschen	1915	1914	
Rhein her	5 733 330 t	13 136 364 t,	mithin 1915 weniger 7 403 034 t
die Abfuhr nach dem			
deutschen Rhein hin	2 833 960 t	12 258 939 t,	„ 1915 „ 9 424 979 t
Zusammen	8 567 290 t	25 395 303 t,	mithin 1915 weniger 16 828 013 t

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 67,1 % gegen 31,4 % im Vorjahr; in der Zufuhr vom deutschen Rhein hat der Verkehr 56,4 %, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 76,9 % abgenommen, gegen 24,6 % und 32,3 % Abnahme im Vorjahr.

Von den nachstehenden überseeischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-Seeverkehr) von der Königlich Preußischen Zollstelle in Emmerich auf-

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

es betrug nach Beilage IIa Summe 3				
die Zufuhr vom deutschen Rhein	1915	1914		
her	2 643 t ¹⁾	210 817 t,	mithin 1915 weniger	208 174 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	—	155 200 t,	„ 1915 „	155 200 t
Zusammen	2 643 t	366 017 t,	mithin 1915 weniger	363 374 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 98,8 %, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein 100 %, im ganzen um 99,0 % abgenommen, gegen 27,3 %, 31,0 % und 28,9 % 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 IIa Summe 4:

Zufuhr vom deutschen Rhein her	1915	1914		
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	5 735 973 t	13 347 181 t,	mithin 1915 weniger	7 611 208 t
Zusammen	8 569 933 t ²⁾	25 761 320 t,	mithin 1915 weniger	17 191 387 t

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 66,7 %, gegen 31,3 % Abnahme im Vorjahr; die Abnahme in der Zufuhr beträgt 57,0 %, in der Abfuhr 78,1 %, gegen 24,7 % und 37,4 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit	8 569 933 t
den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit	32 500 966 t
so ergibt sich im Jahr 1915 als Gesamthafenverkehr	41 070 899 t
gegen 1914	77 958 387 t
Sonach 1915 weniger	36 887 488 t,

oder 47,3 %, gegen 26,6 % Abnahme im Vorjahr.

¹⁾ Hiervon 110 t durch niederländische Kanäle nach deutschen Emshäfen.

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	5 754 935 t	2 827 087 t	8 582 022 t
Aufzeichnungen in Lobith	5 736 460 t	2 833 960 t	8 570 420 t
In Emmerich { mehr	18 475 t	—	11 602 t
{ weniger	—	6 873 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 30 960 Tonnen. (Siehe Beilage IIIc.)

Der in Beilage IIb zusammengestellte

Durchgangs-Verkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und
Seitenkanälen des deutschen Rheins betrug im Berichtsjahre . . . 2 142 688 t

hierzu der Gesamthafenverkehr mit 41 070 899 t

mithin **Gesamtverkehr auf dem Rhein 43 213 587 t**

oder gegen das Vorjahr mit 80 944 393 t **weniger 37 730 806 t** oder **46,6 %** gegen 25,9 % im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1915 ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Gesamthafenverkehr Tonnen	Verkehr von und nach Nebenflüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr		
				Tonnen	%	
1909	70 872 424	3 480 552	74 352 977	+ 5 783 414	8,4	
1910	81 172 717	3 870 067	85 042 785	+ 10 689 808	14,4	
1911	85 314 318	3 864 776	89 179 095	+ 4 136 310	4,9	
1912	95 810 941	4 088 264	99 899 205	+ 10 723 460	12,0	
1913	104 917 513	4 263 552	109 181 065	+ 9 281 860	9,3	
1914	77 958 387	2 986 006	80 944 393	- 28 236 672	25,9	
Summe 1909—1914	516 046 303	22 553 218	538 599 521	+ 12 378 180	23,1	
Durchschnitt 1909—1914	86 007 717	3 758 870	89 766 587	+ 2 063 030	4,0	
1915	41 071 921	2 142 688	43 214 609	- 37 730 806	46,6	
1915 gegen 1909/14	mehr weniger	— 44 935 796	— 1 616 182	— 46 551 978	— - 39 793 836	— —

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

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

Vom 1. Januar 1909 bis Jahresschluß 1914 wurde der Verkehr in den wichtigeren Häfen, an den Durchgangsstellen der Nebenflüsse und Seitenkanäle des deutschen Rheins und an den beiden Grenzzollstellen, getrennt nach Zufuhr und Abfuhr, nach dem Güterverzeichnis angeschrieben, das durch Beschluß des Bundesrats vom 25. Juni 1908 für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnerwasserstraßen mit Wirkung vom 1. Januar 1909 eingeführt wurde. Durch Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 25. Januar 1915 wurde das Güterverzeichnis abgeändert. Das abgeänderte Güterverzeichnis ist mit Wirkung vom 1. Januar 1915 ab eingeführt worden. Für den Jahresbericht 1915 sind die Anschreibungen erstmals nach dem geänderten Güterverzeichnis erfolgt. Die Anordnung ist die gleiche geblieben wie bisher, nur wurden die Güterklassen um 8 verringert, indem einige Unterabteilungen fortgefallen sind, so bei Klasse 16 (bisher 16a und 16b), bei Klasse 55 (bisher 55a und 55b), bei Klasse 58 (bisher 58a und 58b), bei 59c (bisher 59c und 59d). Außerdem ist bei Klasse 31 die Unterscheidung nach europäischen und außereuropäischen Hölzern fortgelassen worden und die Unterabteilung 31a Telegraphenstangen fortgefallen. Die Ergebnisse dieser Anschreibungen werden in den Beilagen IIIa, IIIb, IIIc, IVa, IVb und IVc mitgeteilt. An den minderwichtigen Ladeplätzen, Lös- und Umschlagsstellen wird aber nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis in Beilage IIa summarisch für jeden Uferstaat angegeben. Das Güterverzeichnis

mit 76 Güterklassen (Beilage VIII) ist das für die Statistik des deutschen Eisenbahnverkehrs maßgebende; doch sind für den Wasserstraßenverkehr die Güterklassen noch vielfach in Unterklassen getrennt, so daß die Anschreibung der Güter nach 130 (bisher 138) Artikeln getrennt erfolgt. Da es nicht angängig war, die umfangreicheren Bezeichnungen einzelner Klassen des Güterverzeichnisses in den genannten Beilagen vollständig abzudrucken, sind in den betreffenden Spalten teilweise nur charakteristische Stichworte angegeben.

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

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

Ausgeschlossen von der Anschreibung bleiben:

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

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

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

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

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

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

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

B. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen.

I. Wichtigere Häfen.

1. Häfen 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
1915	747 005	—	747 005	—	154 934	154 934	901 939
1914	1 310 063	1 589	1 311 652	19 417	244 855	264 272	1 575 924
Mithin 1915	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	563 058	1 589	564 647	19 417	89 921	109 338

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,0 %, in der Abfuhr um 41,4 % im ganzen um 42,7 % abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr ist insbesondere durch den geringen Verkehr an Weizen (224 584 t weniger), Hafer (39 511 t weniger), Weizenmehl (29 010 t weniger), Braunkohlenbriketts (11 004 t weniger) und Steinkohlen (230 042 t weniger) eingetreten. Eine Steigerung in der Zufuhr fand insbesondere bei Steinkohlenbriketts (9 338 t mehr) und Steinkohlenkoks (65 765 t mehr) statt.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Zufuhr im Jahr 1915 gegenüber dem Jahr 1914 in Tonnen wie folgt:

Baumwolle 0 t (1368 t), Blei 249 t (1534 t), Gerbstoffe 1534 t (4976 t), Braunkohlenbriketts 51 905 t (62 909 t), Zement 250 t (4831 t), Chemikalien 1649 t (2903 t), Phosphorsaurer Kalk 1190 t (3753 t), Roheisen aller Art 156 t (6419 t), Eisenbahnschienen 1494 t (880 t), eiserne Achsen und Bandagen 932 t (1104 t), eiserne Röhren und Säulen 1471 t (2451 t), Weizen und Spelz 5389 t (229 973 t), Roggen 5327 t (2709 t), Hafer 1853 t (41 364 t), Gerste 30 t (6369 t), anderes Getreide 164 t (3080 t), Mais 30 t (9524 t), Lein- und Ölsamen 140 t (1657 t), Edelhölzer 0 t (8965 t), Jute 0 t (3041 t), Kaffee pp. 529 t (3904 t), Weizenmehl 1813 t (30 823 t), Obst 263 t (1317 t), Öle 481 t (5340 t), Erdöle 14 t (12 472 t), Reis 155 t (3212 t), Soda 1717 t (2168 t), Stärke 210 t (6369 t), Pflastersteine 0 t (3610 t), Steinkohlen 512 553 t (742 595 t), Steinkohlenbriketts 12 913 t (3575 t), Steinkohlenkoks 120 968 t (55 203 t), Tabak 1256 t (1624 t), Teer pp. 2288 t (3767 t), Wolle 0 t (2668 t), Zink 659 t (1008 t), Zucker, roh 533 t (1875 t), Verbrauchszucker 9746 t (10 472 t).

Die Abnahme in der Abfuhr ist hauptsächlich auf die Minderverfrachtung von Kalisalzen (53 113 t weniger), Luppen von Schweißisen (16 920 t weniger), Eisen- und Stahlbruch (15 892 t weniger), Weizen und Spelz (13 087 t weniger) sowie gesägtem Holz (20 786 t weniger) und Soda (21 085 t weniger) zurückzuführen, der indessen eine Mehrverfrachtung an Eisenerz von 53 313 t gegenübersteht.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Abfuhr im Jahr 1915 im Vergleich zum Vorjahr in Tonnen wie folgt:

Borke 8672 t (383 t), Zement 323 t (3452 t), Chemikalien 820 t (3510 t), phosphorsaurer Kalk 0 t (3357 t), Kalisalze zum Düngen 8008 t (61 121 t), Roheisen 9415 t (6595 t), Luppen von Schweißisen 21 148 t (38 068 t), Eisen- und Stahlbruch 6740 t (22 632 t), eiserne Röhren und Säulen 9 t (1340 t), unedle Metalle 10 t (1076 t), Eisenerz 58 601 t (5288 t), zur Verhüttung bestimmte Schlacken 1121 t (2737 t), Fleisch und Speck 50 t (5323 t), Weizen und Spelz 445 t (13 532 t), Hafer 356 t (4450 t), Gerste 7505 t (6345 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte 1983 t (40 t), hölzerne Eisenbahnschwellen 1943 t (2329 t), europäisches Bau- und Nutzholz, gesägt pp. weich 7522 t (28 308 t), Kleie 190 t (3263 t), andere Müllereierzeugnisse 2175 t (296 t), Küchengewächse 1345 t (577 t), Öle 141 t (2330 t), Papier und Pappe 457 t (2260 t), Reis 2085 t (32 t), Soda 0 t (21 085 t), Steinkohlen 6336 t (4039 t), Teer, Pech, Asphalt 22 t (2275 t), Tonwaren 1 t (1413 t), Wein 284 t (1208 t).

In dem oben dargestellten Gesamtergebnis des Verkehrs sind die im sogenannten Nahverkehr (vgl. Seite 60 Ziffer 4) im Gemeindebezirk Straßburg zur Ausladung gelangten 2668 t Kies und Sand (im Vorjahr 8503 t) aus dem Rhein und dem Kleinen Rhein nicht enthalten.

2. Hafen zu Kehl.

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		
1915	430 136	3680	433 816	4580	38 178	42 758	476 574
1914	358 143	4952	363 095	820	74 757	75 577	438 672
Mithin 1915	{ mehr weniger	71 993 —	70 721 —	3760 —	— 36 579	— 32 819	37 902 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,48 % zu-, in der Abfuhr um 43,42 % ab-, im ganzen um 8,64 % zugenommen.

Weitere Angaben liegen nicht vor.

3. Hafen zu Lauterburg.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	278 550	—	278 550	—	302	302	278 852
1914	222 008	—	222 008	190	1397	1587	223 595
Mithin 1915	mehr weniger	56 542 —	56 542 —	— 190	— 1095	— 1285	55 257 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,5 % zu-, in der Abfuhr um 81,0 % ab-, im ganzen um 24,7 % zugenommen.

Die Zufuhr an Braunkohlenbriketts ist im Jahr 1915 um 4703 t und an Steinkohlen um 22 811 t geringer gewesen als im Vorjahr.

Dagegen hat die Zufuhr an Steinkohlenbriketts um 8152 t und die Zufuhr an Steinkohlenkoks um 78 584 t zugenommen.

4. Hafen zu Karlsruhe.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	955 238	3 690	958 928	1246	255 221	256 467	1 215 395
1914	954 641	23 264	977 905	6055	232 703	238 758	1 216 663
Mithin 1915	mehr weniger	597 —	— 19 574	— 4809	22 518 —	17 709 —	— 1 268

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um rund 2 % ab-, in der Abfuhr um 7,4 % zu-, im ganzen rund 0,2 % abgenommen.

Eine Abnahme der Verkehrsmenge ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Zement	um 4 977 t
„ Roheisen	„ 29 959 t
„ verarbeitetem Eisen	„ 3 388 t
„ Kies, Sand und Erde	„ 19 312 t
„ Getreide	„ 55 206 t
„ Lein- und Ölsaaten, Ölfrüchten	„ 30 969 t
„ Holz aller Art	„ 13 875 t
„ Ölen und Fetten	„ 2 240 t
„ Steinen aller Art, auch gebrannten	
Steinen	„ 18 777 t

B. In der Abfuhr:

bei Steinkohlen	um 3 973 t
---------------------------	------------

Dagegen ist eine Zunahme der Verkehrsmenge zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Braunkohlenbriketts	um 12 448 t
„ Steinkohlen und Briketts	„ 119 068 t
„ Koks	„ 22 087 t

B. In der Abfuhr:

bei Bruch Eisen aller Art	„ 14 336 t
„ Getreide	„ 5 016 t
„ Holz aller Art	„ 17 097 t

Die Abnahme in der Zufuhr des Zements, des verarbeiteten Eisens, ferner von Kies, Sand, Erde und Steinen ist auf die geringere Bautätigkeit zurückzuführen, bei Eisen auch noch darauf, daß mehr als früher auf der Bahn statt auf Schiffen zugeführt worden ist, und bei Steinen, daß der Bedarf an Pflastersteinen für das vierte Hafenbecken — Südwestbecken I — nur noch gering war.

Die Abnahme bei Roheisen stellt nicht den geringeren Verbrauch der Industrie dar; sie ist vielmehr zum Teil dadurch verursacht, daß wegen des dringenden Bedarfs für viele Sendungen der raschere Bahnweg gewählt worden ist.

Die Abnahme des Verkehrs in Getreide, Lein- und Ölsaaten, Ölfrüchten, Holz, Ölen und Fetten ist eine Folge der Einstellung des überseeischen Verkehrs.

Die Zufuhr an Brennstoffen (Kohlen, Koks, Stein- und Braunkohlenbriketts) war 1915 rund 155 000 t größer als 1914, in welchem Jahr die Schifffahrt hierher wegen des Frostes und ferner infolge des Krieges fast 2 Monate ruhte, und sogar noch beinahe 10 000 t größer als im Jahr 1913, dem Jahr des bis jetzt größten Verkehrs.

Die gute Beschäftigung der Eisenindustrie und die Einstellung des Bahnversandes nach Italien hat die stärkere Abfuhr von Bruch Eisen verursacht.

Infolge des Krieges mußte 1915 Getreide von Süddeutschland nach dem Rheinland verfrachtet werden, was die Zunahme bei der Getreideabfuhr zur Folge hatte.

Vom gesamten Hafenverkehr entfallen:

auf Steinkohlen, Koks und Briketts . . .	rund 72 %
„ Holz	rund 17 %
„ Getreide, Ölsaaten und Ölfrüchte . . .	rund 0,7 %

Nahverkehr ist 1915 nicht zu verzeichnen gewesen.

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		
1915	28 017	7 530	35 547	—	9 668	9 668	45 215
1914	43 549	14 510	58 059	130	12 327	12 457	70 516
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	15 532	6 980	22 512	130	2 659	2 789	25 301

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,8 %, in der Abfuhr um 21,6 %, im ganzen um 35,9 % abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Braunkohlen und Erde.

Die Abnahme der Abfuhr bestand in Zementplatten, Eisenbahnschwellen, Zuckerrüben und gebrannten Mauersteinen.

6. Hafen zu Mannheim (einschließlich Rheinau).

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	Gesamt- V e r k e h r t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	4 375 741	268 216	4 643 957	60 062	686 251	746 313	5 390 270
1914	5 149 356	489 947	5 639 303	266 839	836 512	1 103 351	6 742 654
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	773 615	221 731	995 346	206 777	150 261	357 038	1 352 384

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,65 %, in der Abfuhr um 32,36 %, im ganzen um 20,06 % abgenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	Gesamt- V e r k e h r t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	4 354 918	76 101	4 431 019	31 754	476 888	508 642	4 939 661
1914	4 957 362	220 139	5 177 501	86 813	564 499	651 312	5 828 813
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	602 444	144 038	746 482	55 059	87 611	142 670	889 152

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,42 %, in der Abfuhr um 21,91 %, im ganzen um 15,25 % abgenommen.

Nähere Angaben liegen nicht vor.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

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	Gesamt- V e r k e h r t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	955 189	89 306	1 044 495	4 227	351 818	356 045	1 400 540
1914	1 447 493	105 023	1 552 516	56 693	678 765	735 458	2 287 974
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	492 304	15 717	508 021	52 466	326 947	379 413	887 434

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,7 %, in der Abfuhr um 51,6 %, im ganzen um 38,8 % abgenommen.

Einleitend ist zu bemerken, daß mit Beginn des Berichtsjahres für die Binnenschiffahrtsstatistik die Gemarkungen Rheingönheim, Oppau und Edigheim vom Verkehrsbezirk 31 abgetrennt und dem Hafenplatz Ludwigshafen zugeteilt wurden. Infolge dieser Änderung erscheint nunmehr der Verkehr zwischen Rheingönheim und Ludwigshafen nicht mehr in den Ziffern des Hauptverkehrs, ist somit in den Zahlen obiger Tabelle nicht inbegriffen, sondern wird als Nahverkehr angeschrieben.

Für den Schiffsverkehr waren im allgemeinen günstige Voraussetzungen vorhanden. Doch konnten diese, da das Jahr 1915 vollständig unter der Einwirkung des Krieges stand, durch die Schifffahrt leider nicht ausgenützt werden. Dieser Umstand hat denn auch im Berichtsjahr gegenüber dem Jahre 1914, das wenigstens noch 7 Friedensmonate aufzuweisen hatte, für den hiesigen Hafenplatz einen weiteren Verkehrsrückgang gebracht. Der Einfluß des Krieges kommt noch deutlicher zum Ausdruck, wenn man zum Vergleich den Verkehr der beiden Jahre dem entsprechend abteilt, wie in nachstehender Übersicht geschehen.

Jahr	Januar mit Juli			August mit Dezember		
	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t	Zufuhr t	Abfuhr t	Zusammen t
1915	598 188	207 818	806 006	446 307	148 227	594 534
1914	1 167 444	578 636	1 746 080	385 072	156 822	541 894
Mithin 1915	mehr —	—	—	61 235	—	52 640
	weniger 569 256	370 818	940 074	—	8 595	—

Hierbei zeigt sich bei einer Gegenüberstellung lediglich der Kriegsmonate August mit Dezember, wenn man einem solchen Vergleich überhaupt eine Bedeutung zumessen will, für 1915 sogar noch eine Mehrung von 9,7%, die auf eine größere Zufuhr besonders von Braunkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zurückzuführen ist.

Was nun den hiesigen Hafenverkehr im einzelnen anbelangt, so hat der Auslandsverkehr infolge der durch den Krieg verursachten Unterbindung des Seeverkehrs und der eingetretenen Beschränkung des Warenaustausches mit Holland und Belgien eine starke Abschwächung erfahren. Die Zufuhr von den Seehäfen beschränkte sich bei Antwerpen hauptsächlich auf Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Kaffee, Reis, Tabak, Weizen, tierische Dünger, künstliche Düngemittel, phosphorsaurer Kalk, Ölnüsse und Bretter, bei Rotterdam auf Steinkohlenbriketts, Kaffee, Reis, Tabak, Fische, Küchengewächse, Kartoffelmehl, Hülsenfrüchte, Baumwollabfälle (Linters), Torfstreu, Gewürze, Wein, Weinhefe und Margarine.

Diese Verkehrsverhältnisse verursachten denn auch ausschließlich oder in der Hauptsache die bedeutenden Ausfälle, welche bei der Bergzufuhr bei den Jahresziffern nachstehender Artikel zu bemerken sind:

Gerbhölzer (— 3 961 t), Chemikalien (— 4425 t), Chilesalpeter (— 10 689 t), phosphorsaurer Kalk (— 27 744 t), Manganerze (— 11 793 t), Weizen (— 142 690 t), Hafer (— 16 188 t), Gerste (— 22 338 t), Roggen (— 4144 t), Mais (— 8273 t), Hülsenfrüchte (— 2959 t), Reis (— 1661 t), Mineralöle (— 39,458 t), aus der Gruppe Holz [russisches Espenstammholz, amerikanische Bretter und Faßholz] (— 6584 t) Wolle (— 2354 t), Schwefelkies (— 102 052 t), nordische Zellulose (— 3219 t), Harze (— 3290 t), Biertreber, Malzkeime und Weinhefe aus Nr. 70e (— 4541), Bauxite (— 22 838 t), in Gruppe 70c Holzwaren (— 7691 t), welche letztere Minderung darauf zurückzuführen ist, daß im Jahr 1914 noch größere Mengen Korkabfälle zur Einfuhr gelangten, die damals in Klasse 70c anzuschreiben waren, während sie jetzt in Klasse 32 erscheinen, im Berichtsjahr aber infolge der Unterbindung des Seeverkehrs ausgeblieben sind.

Wie schon erwähnt, hat auch der deutsche Warenverkehr nach den Seehäfen durch den Krieg eine große Einbuße erlitten, wozu auch die deutscherseits im Interesse der Landesverteidigung und Volkswirtschaft erlassenen zahlreichen Ausfuhrverbote ihren Teil mit beitrugen.

Hiervon wurden unter anderem für den hiesigen Bezirk besonders die Erzeugnisse der Eisen-, Papier- und chemischen Industrie betroffen.

Die Ausfuhrbeschränkungen veranlaßten hauptsächlich die Ausfälle in der Talabfuhr von Chemikalien (— 37 177 t), Eisenhalbzeug (— 38 011 t), Alteisen und Stahlabfällen (— 7497 t), Stab- und Formeisen (— 24 425 t), Eisenblech (— 1970 t), Schienen (— 16 533 t), Walzdraht (— 15 715 t), Gasreinigungsmasse in Klasse 22 f, früher in Klasse 20 angeschrieben (— 6688 t), Lumpen (— 2064 t), Papier (— 4106 t), Schwerspat (— 2659 t), Steingut (— 2240 t), Farben (— 24 859 t), künstlichen Düngemitteln (— 2912 t), Gewehrschäften in Nr. 70c (— 1094 t).

Die Schwankungen der nachstehend genannten Artikel, die im Verkehr mit dem Inland den hiesigen Hafen berühren, finden ihren hauptsächlichsten Grund in der durch den Krieg entstandenen Umänderung des deutschen Wirtschaftslebens, besonders der Produktion, der Bezugsquellen und der Absatz- und Transportverhältnisse sowie in den Maßnahmen zur Sicherstellung des Heeresbedarfs und der Volksernährung.

Es sind hier hervorzuheben:

In der Bergzufuhr: Steinkohlen (— 43 513 t), Roheisen (— 12 233 t), Eisenhalbzeug (— 1611 t), Eisenblech (— 2089 t), Weizenmehl (— 5949 t), Steinkohlenteeröle (— 6473 t), Kalksteine (— 2176 t), Steinsalz (— 2249 t), Bau- und Bruchsteine (— 10 189 t).

In der Talabfuhr: Roheisen (— 2593 t), Gerste (— 4080 t), Mineralöle (— 4631 t), Steinkohlenteeröle (— 1659 t), Leinsaat (— 1 357 t), Kleie (— 2928 t), Ton (— 12 325 t), Klebsand (— 4231 t), Thomasmehl (— 44 219 t), Schwefelkiesabbrände Klasse 22b, früher 22d (— 24 253 t), eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölherstellung aus Klasse 22f, früher Klasse 20 (— 13 533 t), Weizenmehl (— 17 786 t), andere Müllereierzeugnisse (— 7262 t).

Die verminderte Abfuhr der beiden letzten Artikel war vornehmlich auch durch das Ausbleiben der Zufuhr veranlaßt.

In der Bergabfuhr: Weizenmehl (— 4204 t), Graupen und Grieß (— 3094 t), Weizen (— 19 565 t), Hafer (— 5239 t), Mais (— 2220 t).

Eine Abfuhr zu Berg an Weizenmehl, Weizen, Hafer, Mais und Steinkohlen hat im Jahr 1915 überhaupt nicht stattgefunden.

Ausfälle bei der Talzufuhr ergaben sich bei Kies (— 4484 t), Backsteinen (— 8411 t), in der Klasse 26, Fleisch (— 1465 t).

Der Ausfall an Kies und Backsteinen findet seinen Grund darin, daß diese Artikel, soweit sie von Rheingönheim kommen, nunmehr in den Ziffern des Hauptverkehrs nicht mehr enthalten sind, sondern in denen des Nahverkehrs nachgewiesen werden. Beim Vergleich mit den im Jahr 1915 im Nahverkehr erfolgten Zufuhren ergibt sich bei Sand sogar ein Mehr von 1224 t, bei Backsteinen ein solches von 9451 t, welche Mehrungen den Bedarf für Erweiterungsbauten einer Fabrik des Bezirks deckten.

Die Minderung in der Gruppe Fleisch (Klasse 26) erklärt sich daraus, daß im Jahr 1914 noch größere Mengen kondensierter Milch schweizerischer Herkunft hier von Wasser auf Bahn umgeladen wurden, die damals in Güterklasse 26 anzuschreiben waren, während dieser Artikel jetzt in Kl. 70e festzuhalten ist, jedoch im Jahr 1915 ganz ausblieb. Es ergibt sich daher in Wirklichkeit ein Ausfall an kondensierter Milch.

Diesen Minderungen stehen jedoch auch einige Mehrungen gegenüber.

In der Bergzufuhr: Steinkohlenkoks (+ 66 905 t), Steinkohlenbriketts (+ 7981 t), Braunkohlenbriketts (+ 24 907 t), Baumwollabfälle (+ 1336 t), Kies und Sand (+ 8631 t), Steinschrotten und Steingrus (+ 2181 t), Zement (+ 8423 t), Guano (+ 2838 t).

In die Mehranfuhr von Koks teilen sich das hiesige Syndikatslager und die hiesige Großindustrie. Gleichzeitig ist diese Mehrung auch auf die gesteigerte Erzeugung dieses Artikels in den

Kokereien der Ruhrgegend zurückzuführen, besonders im Interesse der Gewinnung größerer Mengen von Steinkohlenteerölen (Benzol) als Ersatz für die fehlenden Mineralöle.

Steinkohlenbriketts kamen in beträchtlichen Mengen aus dem besetzten Belgien, meist Lüttich, an und wurden hier auf Bahn nach der Schweiz umgeladen.

Die Verwendung von Braunkohlenbriketts seitens der ortsansässigen chemischen Industrie bewegt sich schon seit Jahren in aufsteigender Linie.

Baumwollabfälle (Linters) wurden bei dem bestehenden Mangel an diesem Artikel in größeren Mengen aus Holland eingeführt.

Bei Kies wurden vorübergehend hier erhebliche Sendungen umgeschlagen, die für Kriegszwecke nach dem Westen gingen.

Steinschrotten fanden als Straßendeckungsmaterial Verwendung.

Zement wurde in größerer Menge bei den Bauvorhaben einer hiesigen größeren Fabrik und auch für die Militärverwaltung benötigt.

An Guano fand im Berichtsjahr ein ansehnlicher Bezug aus Belgien statt.

In der Talzufuhr: Gerste (+ 1880 t).

Es erscheint hier wieder ein Posten elsässischer Braugerste.

In der Talabfuhr: Erze (+ 5604 t), Backsteine (+ 1225 t), Steinschrotten (+ 6086 t), Holz (+ 6957 t), Superphosphat (+ 2438 t).

Eisenerze sind in erheblichen Mengen aus dem besetzten französischen Minettegebiet bei Briey zugegangen.

Bei Backsteinen lag ein Abgang aus dem dem hiesiger Hafenplatz neu einbezirkten Rheingönheim nach dem Maingebiet vor, während die vermehrte Talabfuhr von Steinschrotten den Bedarf des Heeres zu decken hatte.

Die Mehrung in der Gruppe Holz ist auf einen größeren Abschluß von Eisenbahnschwellen nach Holland zurückzuführen.

Bei Superphosphat handelt es sich um einen vereinzelt auftretenden Transport.

Noch zu bemerken wäre, daß infolge des Kriegszustandes auch der Rheinschiffahrtsverkehr mit den deutschen Nord- und Ostseehäfen über Rotterdam aufhörte, was insbesondere bei der Bergzufuhr einen Ausfall von 50 591 t Rohzucker, von 1205 t Verbrauchszucker und von 6088 t Roggenmehl verursachte. Auch Zellulose, Dextrin, Stärkesirup, fette Öle, Getreide und Hülsenfrüchte wurden hiervon betroffen, wie andererseits bei der Abfuhr Wein, Papier, Mühlenfabrikate, Chemikalien und Stab- und Formeisen.

Die Güterbewegung, welche sich im Nahverkehr zwischen Ludwigshafen und Mannheim (einschließlich Rheinau) und zwischen Rheingönheim und Ludwigshafen sowie zwischen Rheingönheim und Mannheim vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Übersicht nicht mit inbegriffen. Dieselbe beträgt in der Zufuhr von Mannheim und Rheingönheim zusammen 30 537 t, in der Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim 1935 t und in der Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim 2703 t, insgesamt also 35 175 t, und setzt sich zusammen, wie folgt:

Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen 6967 t, und zwar: Eisenwaren, nicht besonders genannte 2 t, Magnesit 2 t, Weizen 2272 t, Roggen 1241 t, Hafer 1324 t, Gerste 767 t, Mineralöl 1 t, Steinkohlen 1018 t, Steinkohlenkoks 310 t, Zink 5 t und sonstige Güter 25 t.

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen 23 570 t, und zwar: Kies und Sand 5708 t, Backsteine 17 862 t.

Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim 1935 t, und zwar: Hanf 37 t, Weizen 145 t, Roggen 1674 t und Gerste 79 t.

Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim: Backsteine 2703 t.

Im Vergleich mit dem Vorjahr hat der gesamte Nahverkehr um 24 034 t zugenommen, was seinen Grund in der schon eingangs erwähnten Zuteilung von Rheingönheim zum Hafenplatz Ludwigshafen hat.

Ein Nahverkehr mit Oppau und Edigheim war bisher nicht zu verzeichnen.

8. Hafen zu Worms.

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		
1915	234 959	8 124	243 083	14 551	119 369	133 920	377 003
1914	318 292	11 109	329 401	4 714	78 247	82 961	412 362
Mithin 1915				9 837	41 122	50 959	—
	mehr	—	—	—	—	—	35 359
	weniger	83 333	86 318	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,2 % ab-, in der Abfuhr um 61,4 % zu-, im ganzen um 8,6 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Braunkohlenbriketts (+ 4046 t), Manganerzen und Braunstein (+ 13 637 t), Steinkohlen (+ 13 762 t), Steinkohlkoks (+ 5750 t).

Die gesteigerte Zufuhr an Braunkohlenbriketts ist dadurch hervorgerufen, daß ein größeres Werk infolge neuer Kesselanlagen zur Verwendung größerer Mengen dieses Feuerungsstoffes übergegangen ist. Bei der Mehrzufuhr von Manganerzen kommt die Gewinnung neuer Hafeninteressenten zum Ausdruck. Die Steigerung in der Steinkohlezufuhr steht mit dem Mehrverbrauch gut beschäftigter industrieller Betriebe im Zusammenhang. Steinkohlkoks wurde als Ersatz für fehlende Steinkohlensorten mehr verwendet.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Chemikalien und Drogen (— 1724 t), phosphorsaurem Kalk (— 9641 t), Roheisen aller Art (— 10 676 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1621 t), Platten und Blechen aus Eisen (— 511 t), eisernen Achsen und Bandagen (— 1003 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 6226 t), Ton, Lehm usw. (— 636 t), Schwefelkies (— 2973 t), Weizen und Spelz (— 62 276 t), Roggen (— 2627 t), Gerste (— 2811 t), Lein- und Ölsamen (— 507 t), Häuten, Fellen, Leder, Pelz (— 1621 t), gesägtem Weichholz (— 706 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 1366 t), Zuckerrüben (— 853 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 1435 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 2020 t), sonstigen Gütern (— 8344 t).

Die Wenigerzufuhr an Roheisen sowie Eisen und Stahl in Stäben ist darauf zurückzuführen, daß einige für diese Gegenstände in Betracht kommenden Werke ihren Betrieb eingestellt haben. Für ihre Bezüge an Zuckerrüben hat die ansässige Zuckerfabrik mehr die Eisenbahn als den Wasserweg benützt. Alle übrigen Ausfälle werden als eine Folge des Krieges und der damit in Verbindung stehenden Sperre der überseeischen Zufuhren zu betrachten sein.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei Eisenerz (+ 89 619 t), Erde, Sand, Kies (+ 12 150 t), Kupfererzen (+ 2555 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 2221 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 986 t).

Infolge der durch den Krieg veränderten Verhältnisse ist es gelungen, größere Sendungen Eisenerz von der Eisenbahn auf den Wasserweg am Platz überzuleiten. Die Transporte gingen nach dem Niederrhein. Erde, Sand, Kies nahmen durch Eröffnung einer neuen Baggerstelle im Abfuhrverkehr zu. Der größeren Abfuhr an Kupfererzen und Schlacken zur Verhüttung steht ein Ausfall an Schwefelkies gegenüber. Sie wurden in früheren Jahren als Schwefelkiesabbrände in der Statistik geführt. Gebrannte Steine und Ziegel haben durch stärkeren Absatz von feuerfesten Steinen nach dem Niederrhein in der Abfuhr gewonnen.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Bier (— 722 t), tierischem Dünger (— 2160 t), anderen künstlichen Düngemitteln (— 5605 t), Eisen- und Stahlbruch (— 808 t), eisernen Röhren und Säulen (— 4158 t), Ton, Lehm usw. (— 2451 t), Schwefelkies (— 4593 t), Gerste (— 16 538 t), Weizenmehl (— 10 751 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 576 t), Stückgütern (— 660 t).

Für Bier ist die Ausfuhr verboten, daraus erklärt sich die geringere Abfuhr. Das gleiche ist bei tierischem Dünger und anderen künstlichen Düngemitteln der Fall. Eiserner Röhren und Säulen wurden in geringeren Mengen verladen, weil das in Betracht kommende Werk seinen Betrieb infolge des Kriegs einschränken mußte. Für Schwefelkies besteht Ausfuhrverbot. Der Verkehr mit Gerste wird durch die Reichsfuttermittelstelle geregelt, die Transporte werden hauptsächlich durch die Bahn besorgt. Für Weizenmehl bestehen ähnliche Verhältnisse. Bei Ölen, Fetten usw. fehlt es an Vorräten. Die sonstigen rückwärtigen Bewegungen hängen mit der Kriegslage zusammen.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr beliefen sich auf 20 273 t gegen 13 427 t im vorausgegangenen Jahr. Es kommen Sand und Kies dabei in Betracht.

9. Hafen zu Gernsheim.

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		
1915	65 317	10 818	76 135	33	5234	5267	81 402
1914	80 404	34 655	115 059	328	8349	8677	123 736
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	15 087	23 837	38 924	295	3115	3410	42 334

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33,8 %, in der Abfuhr um 39,3 %, im ganzen um 34,2 % abgenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Steinkohlenkoks (+ 1163 t). Der Steigerung steht ein Ausfall an Steinkohlen gegenüber.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Chemikalien und Drogen (— 946 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 24 992 t), Gerste (— 1771 t), Zuckerrüben (— 6520 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 2741 t), Steinkohlen (— 1028 t).

Die Sperre der Zufuhr an Boraxkalk aus dem Ausland hat den Ausfall an Chemikalien und Drogen verursacht. Erde, Sand, Kies, Mergel gelangten infolge Einstellung eines Baggereiunternehmens und des geringeren Bedarfs für Bauzwecke weniger zur Ausladung. An Gerste war durch Schließung eines Mälzereibetriebs weniger Bedarf. Zuckerrüben waren weniger angebaut. Der Ausfall an gebrannten Steinen und Ziegeln hängt mit Erlahmung der Bautätigkeit zusammen. Das Weniger bei Steinkohlen wird durch die gesteigerte Zufuhr an Steinkohlenkoks aufgewogen.

Bei der Abfuhr haben sich Steigerungen ergeben bei Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 554 t), Kupfererzen (+ 834 t), Schwefelsäure (+ 1078 t).

Erde, Kies usw. wurden an die Militärverwaltung zu Wegbauten in Belgien in größeren Mengen geliefert. Bei Kupfererzen kommen Rückstände von der Schwefelsäureherstellung in Betracht. Sie wurden nach niederrheinischen Hüttenwerken verfrachtet. Schwefelsäure ging an eine im Rheingau gelegene chemische Fabrik in größeren Mengen ab.

Eingebüßt in der Ausfuhr haben Chemikalien und Drogen (— 1269 t), Schwefelkies (— 1843 t), Gerste (— 1713 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 730 t).

In einer chemischen Fabrik hat es an Rohstoff zur Herstellung von Borax gefehlt. Die Abfuhr hat sich deshalb verringert. Schwefelkies (es handelt sich um Abbrände) wurde im Berichtsjahr nicht verschifft. Die Ausfuhr ist verboten. Im vorausgegangenen Jahr war zur Räumung

einer Malzfabrik Gerste abgefahren worden; diese Abfuhr ist im Berichtsjahr weggefallen. Eine Ziegelei ist stillgelegt worden, daher die geringere Abfuhr an gebrannten Steinen.

Im Nahverkehr kamen Güterbewegungen nicht vor.

10. Hafen zu Nierstein.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	7 544	5 321	12 865	703	1363	2066	14 931
1914	12 105	16 338	28 443	476	2904	3380	31 823
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	227	—	—	—
	4 561	11 017	15 578	—	1541	1314	16 892

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,8 %, in der Abfuhr um 38,9 %, im ganzen um 53,1 % abgenommen.

In der Zufuhr zurückgegangen sind Erde, Kies, Sand, Mergel (— 6219 t), Gerste (— 4010 t), Steinkohlen (— 3728 t).

Ruhende Bautätigkeit hat den Ausfall an Erde, Sand usw. verursacht. Gerste ist infolge Einstellung des Betriebs einer Malzfabrik weniger zugeführt worden. Der Ausfall an Steinkohlen ist auf geringere Gewerbstätigkeit der ansässigen Betriebe zurückzuführen.

Die Abfuhr hat bei Bau-, Bruch- und Werksteinen einen Ausfall (— 844 t) erlitten.

Ein Steinbruchbetrieb wurde für die Kriegszeit eingestellt.

11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	29 798	2543	32 341	1144	36 240	37 384	69 725
1914	41 175	3770	44 945	5036	58 688	63 724	108 669
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	11 377	1227	12 604	3892	22 448	26 340	38 944

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,0 %, in der Abfuhr um 41,3 %, im ganzen um 35,8 % abgenommen.

Eine Mehrzufuhr hat sich ergeben bei Zement (+ 1328 t), anderen künstlichen Düngemitteln (+ 1057 t).

Die Ursachen für diese Steigerungen waren nicht aufzuklären. Sie scheinen auf Zufälligkeiten zu beruhen.

In der Zufuhr zurückgegangen sind sonstige Erden und Traß (— 1955 t), Steinkohlen (— 11 256 t), Steinkohlenkoks (— 1118 t).

Die Ausfälle stehen mit der geringeren Gewerbstätigkeit der ansässigen Betriebe, für Steinkohlen besonders mit einem verringerten Bedarf der Brauereien, in Zusammenhang. Außerdem sollen Kohlen mehr als früher mit der Bahn bezogen worden sein.

Die Abfuhr weist eine Einbuße (— 26 150 t) bei Zement auf.

Sie ist durch erlahmte Bautätigkeit als Begleiterscheinung des Kriegs herbeigeführt.

Im Nahverkehr wurden 930 t Sand und Kies zugeführt gegen 3290 t im vorausgegangenen Jahr.

12. Hafen zu Gustavsburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t - V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1915	822 552	736	823 288	3804	23 619	27 423	850 711
1914	895 914	5138	901 052	1196	71 711	72 907	973 959
Mithin 1915				2608	—	—	—
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	73 362	4402	77 764	—	48 092	45 484	123 248

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,6 %, in der Abfuhr um 62,4 %, im ganzen um 12,7 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei roher Baumwolle (+ 2386 t), tierischem Dünger (+ 2593 t), Obst und Beeren (+ 951 t).

An roher Baumwolle kamen größere Mengen zur Weiterbeförderung nach Österreich. Sie wurden auf die Eisenbahn umgeladen. Die Mehrzufuhr an tierischem Dünger entfällt auf Guano, der von Holland und dem Niederrhein zugeführt und an landwirtschaftliche Genossenschaften weiterverladen wurde. Bei dem Zuwachs an Obst und Beeren kommen getrocknete Feigen in Betracht, die in größeren Mengen zur Durchfuhr nach Österreich auf die Bahn umgeladen wurden.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Borke, Lohe, Gerbstoffen (— 807 t), Braunkohlenbriketts (— 687 t), Chemikalien und Drogen (— 2699 t), Chilesalpeter (— 2097 t), Roheisen aller Art (— 692 t), Platten und Blechen aus Eisen (— 1441 t), eisernen Achsen und Bandagen (— 2101 t), unedlen Metallen und Waren daraus (— 7709 t), Eisenerz außer Schwefelkies (— 2060 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 5490 t), Manganerzen, Braunstein (— 518 t), Schwefelkies (— 3322 t), Hafer (— 694 t), Gerste (— 941 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 1448 t), Mais — 502 t, Lein- und Ölsamen (— 8657 t), anderen Sämereien (— 1219 t), Rundholz zu Zellstoff (— 1462 t), weichem Stammholz (— 5053 t), Edelhölzern (— 2386 t), Roggenmehl (— 2712 t), Kleie (— 504 t), Papier und Pappe (— 1617 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 2196 t), Steinkohlenteerölen (— 609 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 1734 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 3633 t), Steinkohlen (— 1191 t), Steinkohlenkoks (— 2067 t), Teer, Pech, Harz (— 1972 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 1181 t), Verbrauchszucker (— 573 t), Stückgütern (— 845 t), sonstigen Gütern (— 5480 t).

Im allgemeinen werden diese mitunter recht beträchtlichen Ausfälle auf den Krieg und seine Begleiterscheinungen zurückzuführen sein. Zum Teil haben sie auch darin ihren Grund, daß in den Monaten Juni und Juli des vorausgegangenen Jahres wegen Schleusenherstellungen die Schifffahrt auf dem Main gesperrt gewesen ist. Viele für den Obermain bestimmte Güter mußten in Gustavsburg ausgeladen werden, während sie bei offener Mainschifffahrt ihren Weg nach Frankfurt usw. genommen hätten. Diese Ausladungen kamen im Berichtsjahr in Wegfall.

Für einzelne Gegenstände ist noch folgendes zu bemerken:

Platten und Bleche aus Eisen wurden im vorausgegangenen Jahr in großen Mengen von der Brückenbaugesellschaft bezogen und zu Konstruktionsteilen für die Rheinbrücke bei Cöln verarbeitet. Im Berichtsjahr kamen diese Bezüge in Wegfall. Eiserner Achsen und Bandagen (es kommen Radsätze in Frage) wurden mehr auf dem Bahnweg bezogen. An Eisenerz kam weniger Raseneisenerz für Gasfabriken aus Holland zur Zufuhr. Kies und Sand wurden von den Bahnmeistereien in geringeren Mengen verbraucht. An weichem Stammholz wurde von der Brückenbaugesellschaft für Baugerüstholz weniger als im Vorjahr bezogen. Bei gebrannten Steinen und Ziegeln war die Zufuhr an Backsteinen infolge fast ruhender Bautätigkeit geringer. Pech wurde von den Briketts-

fabriken mehr mit der Bahn bezogen. Torfstreu hatte die Heeresverwaltung in 1914 einen größeren Posten aus Holland bezogen. Im Berichtsjahr fiel dieser Gegenstand aus.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Hafer (+ 2432 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 620 t), harten Stämmen (+ 1640 t), weichen Stämmen (+ 7437 t).

Hafer wurde für die Heeresverwaltung nach Mannheim verladen. Er war im vorderen Taunusgebiet aufgekauft worden. Rundholz zu Zellstoff kam aus dem Thüringerwald und wurde nach Holland verschifft. Als hartes Stammholz kommt slawonisches Eichenholz in Betracht, das mit der Bahn ankam und auf dem Wasserweg nach Holland weiterging. Bei der größeren Abfuhr an weichen Stämmen handelt es sich um Baugerüstholz, das die Brückenbaugesellschaft zugerichtet und zum Rheinbrückenbau bei Cöln verladen hat.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Zement (— 2152 t), Chemikalien und Drogen (— 3992 t), tierischem Dünger (— 1370 t), anderen künstlichen Düngemitteln (— 802 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 14 443 t), Dampfkesseln und Maschinen (— 1091 t), eisernen Röhren und Säulen (— 959 t), Glas- und Glaswaren (— 683 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (— 1140 t), Grubenholz (— 2020 t), gesägtem weichem Nutzholz (— 650 t), Ölen und Fetten (— 656 t), Papier und Pappe (— 3234 t), Steinkohlen (— 540 t), Tonwaren, Porzellan (— 5167 t), Wolle (— 530 t), Farben (— 4383 t), sonstigen Gütern (— 3599 t).

Der größte Teil dieser Ausfälle ist, wie bei den Einbußen in der Zufuhr, auch bei der Abfuhr auf den Krieg und die im Vorjahr bestandene Sperrung der Mainschiffahrt zurückzuführen. Der letztere Umstand hatte in 1914 die Verladung verschiedener Verkehrsgegenstände zur Folge, die im Berichtsjahr wieder bei den Mainorten vorgenommen worden ist.

Zu einzelnen Gegenständen ist folgendes zu bemerken:

Bei Zement fielen die Verladungen nach holländischen Kolonien aus. Bei der geringeren Abfuhr an Eisen und Stahl in Stäben hat es sich um Baubestandteile gehandelt, deren Verladung sich nach Fertigstellung der Rheinbrücke bei Bingen verringert hat. Das gleiche ist bei gesägtem weichem Nutzholz (Baugerüsten) der Fall. Dampfkessel wurden im vorausgegangenen Jahr nach Südamerika verladen; im Berichtsjahr fielen diese Transporte aus. Ebenso kamen bei hölzernen Eisenbahnschwellen die Verladungen nach Holland in Wegfall. Öle und Fette befanden sich überhaupt kaum im Verkehr.

Im Nahverkehr wurden zugeführt 15 485 t gegen 26 665 t, abgeführt 93 t gegen 932 t im Vorjahr. Es waren Sand und Kies und Rundholz zu Zellstoff.

13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t	
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t			
1915	360 294	349 353	709 647	165 387	221 623	387 010	1 096 657	
1914	700 861	399 896	1 100 757	134 040	379 288	513 328	1 614 085	
Mithin 1915	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	31 347	—	—	—
	340 567	50 543	391 110	—	157 665	126 318	517 428	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,5 %, in der Abfuhr um 24,6 %, im ganzen um 32,1 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Baumwolle (+ 1542 t), gebranntem Kalk (+ 4685 t), Steinkohlenkoks (+ 1768 t).

Rohe Baumwolle ist in größeren Mengen zur Durchfuhr nach Österreich auf die Eisenbahn überladen worden. An gebranntem Kalk war für Armierungszwecke ein größerer Bedarf. Dem Zuwachs an Steinkohlenkoks steht ein Ausfall an Steinkohlen gegenüber.

Einen Ausfall in der Zufuhr haben ergeben Braunkohlenbriketts (— 6550 t), Chemikalien und Drogen (— 6820 t), Chilesalpeter (— 3147 t), phosphorsaurer Kalk (— 19 580 t, eiserne Röhren und Säulen (— 607 t), unedle Metalle und Waren daraus (— 1527 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 33 530 t), Ton, Lehm usw. (— 9 559 t), Schwefelkies (— 33 947 t), Fische und Schaltiere (— 941 t), Weizen und Spelz (— 14 736 t), Hafer (— 3959 t), Gerste (— 46 525 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 1733 t), Mais (— 2247 t), Lein- und Ölsamen (— 7921 t), andere Sämereien (— 607 t), Rundholz zu Zellstoff (— 15 733 t), hartes Stammholz (— 2712 t), weiches Stammholz (— 78 790 t), gesägte Bretter aus weichem Holz (— 1522 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1403 t), Edelhölzer, roh und bearbeitet (— 14 178 t), Weizenmehl (— 10 174 t), Roggenmehl (— 2941 t), Kleie (— 2154 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1487 t), Küchengewächse, Gemüse (— 767 t), Öle, Fette, Tran, Talg (— 5039 t), Papier und Pappe (— 1251 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 13 572 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 2033 t), Salz (— 1481 t), Pflastersteine aller Art (— 55 411 t), Bau-, Bruch-, Werksteine (— 869 t), Steinkohlen (— 5808 t), Teer, Pech, Harz (— 1986 t), Wein (— 1197 t), Rohzucker (— 642 t), Verbrauchszucker (— 2096 t), gebrauchte leere Umschließungen (— 901 t), Farben (— 1115 t), sonstige Güter (— 16 279 t).

Der größte Teil der Ausfälle ist auf die Ereignisse des Kriegs und seine Begleiterscheinungen zurückzuführen. Für die aus überseeischen Ländern stammenden oder sonst über See zu beziehenden Gegenstände trifft dies besonders zu. Zum Teil sind die Einbußen auch dadurch verursacht, daß in den Monaten Juni und Juli des vorausgegangenen Jahres durch Bauarbeiten an den Schleusen die Mainschiffahrt gesperrt war und infolgedessen große Gütermengen zur Ausladung gelangten, die sonst ihren Weg nach Frankfurt a. M. genommen hätten. Im Berichtsjahr fielen diese Zufuhren aus.

Zu einzelnen Ausfällen ist noch folgendes zu bemerken:

Bei Braunkohlenbriketts sind die Bezüge einer Wiesbadener Firma über den Mainzer Hafen weggefallen. Die Kieszufuhren gingen nach Beendigung der Armierungsarbeiten im Festungsbereich zurück. Fische und Schaltiere kamen infolge zeitweisen Ausfuhrverbots für Heringe in Holland, teils auch wegen zu hoher Preise in geringerer Menge zur Einfuhr. Bei den geringeren Zufuhren an hartem und weichem Stammholz kommt Floßholz in Betracht. Die Flößerei stockte wegen verminderter Bautätigkeit und Ausfuhrverbots für Holz. Die Regelung des Verbrauchs und der Zuteilung von Weizenmehl, Roggenmehl, Kleie und sonstigen Müllereierzeugnissen durch die Reichskommissionen schaltete den Wasserverkehr fast vollkommen aus. Bei Küchengewächsen fehlte die Einfuhr an frischen holländischen und ägyptischen Zwiebeln. Anfangs der Mobilmachungszeit war aus Mangel an Eisenbahngüterwagen Salz vom Neckar mit Schiffen zugeführt worden. Diese Transporte fielen im Berichtsjahr wieder weg. Bei Pflastersteinen hörten die Bezüge an Steinschotter durch die Militärverwaltung auf. Infolge geringerer Kohlenförderung bei den Zechen und verringerter Zuteilung durch das Kohlenkontor haben größere Betriebe sich mit Koksfeuerung beholfen. Daher der Ausfall an Steinkohlen und der Zuwachs an Koks im Zufuhrverkehr. Ein am Platz unterhaltenes Anilinfarbenlager ging wegen Ausfuhrverbots für Farben ein. Die sonst aus dem Main kommenden Zufuhren fielen damit weg.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Gerste (+ 1995 t).

Eine ansässige Getreidehandlung und Verteilungsstelle führte Gerste im Schiffsverkehr nach dem Mittel- und Niederrhein ab.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich geltend gemacht bei Bier (— 5372 t), Zement (— 23 521 t), Chemikalien und Drogen (— 7791 t), tierischem Dünger (— 645 t), phosphorsaurem Kalk (— 14 755 t),

unedlen Metallen und Waren daraus (— 652 t), Farberden, Graphit (— 637 t), Weizen und Spelz (— 1115 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 697 t), Lein- und Ölsamen (— 760 t), harten Stämmen (— 995 t), weichen Stämmen (— 15 462 t), gesägtem Weichholz (— 1281 t), Küchengewächsen, Gemüse (— 604 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 1264 t), Papier und Pappe (— 1338 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 1015 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 2852 t), Steinkohlen (— 1496 t), Wein (— 3530 t), Stückgütern (— 555 t), Farben (— 144 t), sonstigen Gütern (— 6311 t).

Von diesen Ausfällen sind die auf Bier, Chemikalien und Drogen, tierischen Dünger, phosphorsauren Kalk, Farberden und Graphit, hartes und weiches Stammholz, gesäges Weichholz und Farben entfallenden hauptsächlich auf Ausfuhrverbote zurückzuführen. Ein Lager für Anilinfarben im Hafen ging ein.

Bei Zement hat sich die Verladung nach dem Niederrhein verringert. Die Bautätigkeit ruhte infolge des Kriegs. Weizen und Spelz, Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte, Lein- und Ölsamen waren überhaupt kaum im allgemeinen Verkehr. Die Vorräte befanden sich in den Händen der Reichskommissionen und Verteilungsstellen. Auch an Kartoffeln, Küchengewächsen und Genüsen waren verfügbare Vorräte nicht vorhanden. Dasselbe war bei Ölen, Fetten, Tran und Talg sowie bei Erdöl und anderen Mineralölen der Fall. Die Minderabfuhr an Papier und Pappe steht mit einer zeitweiligen Betriebseinstellung einer Papierfabrik im Zusammenhang. Die geringere Abfuhr an gebrannten Steinen und Ziegeln geht mit der Erlahmung der Bautätigkeit Hand in Hand.

Bei Steinkohlen fielen die Bezüge der Schlepp- und Güterboote aus, die in gewöhnlichen Zeiten ihren Bedarf an Bunkerkohlen bei den Kohlenlagern im Hafen zu decken pflegten. Bei Wein ist der Versand über See nach den Nord- und Ostseehäfen in Wegfall gekommen.

Für die Ausfälle an unedlen Metallen und Waren daraus sowie an Stück- und sonstigen Gütern sind die Ursachen nicht aufgeklärt. Die Kriegsverhältnisse werden sie herbeigeführt haben.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 6463 t in der Zufuhr und 255 t in der Abfuhr, zusammen 6718 t gegen 42 764 t im vorausgegangenen Jahr. Beteiligt waren Sand und Kies (6208 t), weiches Stammholz (70 t), Papier und Pappe (370 t) und Steinkohlenbriketts (70 t).

14. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1915	25 967	8 961	34 928	153	3 512	3 665	38 593
1914	50 871	16 418	67 289	860	10 958	11 818	79 107
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	24 904	7 457	32 361	707	7 446	8 153	40 514

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,1 %, in der Abfuhr um 69,0 %, im ganzen um 51,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 472 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 16 898 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 444 t), Holz (— 635 t), Weizenmehl (— 262 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 679 t), Papier und Pappe (— 655 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 271 t), Stärke, Traubenzucker (— 414 t), Steinkohlen (— 6845 t), Steinkohlenbriketts (— 303 t), Teer, Pech, Harz (— 677 t), Verbrauchszucker (— 222 t), Farben (— 632 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 216 t), sonstige Güter (— 1350 t); eine nennenswerte Zunahme ist nur zu verzeichnen bei Steinkohlenkoks (+ 1100 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bier (— 473 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 174 t), Chemikalien und Drogen (— 159 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 166 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 535 t), Röhren von Ton und Zement (— 348 t), Teer, Pech, Harz (— 171 t), Wein (— 707 t), Farben (— 4003 t), sonstige Güter (— 913 t); nennenswerte Zunahmen sind bei der Abfuhr nicht zu verzeichnen.

15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	5155	48 962	54 117	1668	48 507	50 175	104 292
1914	8617	50 277	58 894	8453	39 610	48 063	106 957
Mithin 1915					8 897	2 112	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	3462	1 315	4 777	6785	—	2 665

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,1 % ab-, in der Abfuhr um 4,4 % zu-, im ganzen um 2,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 46 t), tierischer Dünger (— 155 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 12 638 t); zugenommen haben: phosphorsaurer Kalk (+ 99 t), Holz (+ 7408 t), Steinkohlen (+ 667 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: tierischer Dünger (— 3194 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 7371 t), sonstige Güter (— 136 t); zugenommen haben: phosphorsaurer Kalk (+ 150 t) und Holz (+ 12 716 t).

16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	6 354	—	6 354	—	108 104	108 104	114 458
1914	20 848	539	21 387	999	189 322	190 321	211 708
Mithin 1915					—	—	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	14 494	539	15 033	999	81 218	97 250

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 70,3 %, in der Abfuhr um 43,2 %, im ganzen um 45,9 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich verringert bei sonstigen Erden und Traß (— 539 t), Lein- und Ölsamen (— 8663 t), Ölkuchen (— 753 t), Steinkohlen (— 4123 t).

Die für Bauzwecke (Ausbau der Parkanlagen eines Schlosses) im vorausgegangenen Jahr erfolgten Erdezufuhren sind im Berichtsjahr weggefallen. Bei Lein- und Ölsamen fielen die Bezüge an Palmkernen durch die Ölfabrik infolge des Krieges aus. Ölkuchen wurden im Berichtsjahr überhaupt nicht ausgeladen; im vorausgegangenen Jahr bildete ein derartiger Bezug eine zufällige Erscheinung. Steinkohlen sind infolge Betriebseinschränkung verschiedener ansässiger Fabriken weniger gebraucht worden.

In der Abfuhr haben sich Ausfälle ergeben bei Zement (— 6045 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 2443 t), Pflastersteinen (— 571 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 72 851 t).

Die Zementfabriken haben ihren Betrieb eingeschränkt, zum Teil ganz eingestellt; dadurch hat sich die Abfuhr an Zement verringert. Der Ölfabrik fehlte es an Rohstoffen, daher die geringere

Abfuhr an Öl. Die im vorausgegangenen Jahr erfolgte Abfuhr an Pflastersteinen war eine zufällige; im Berichtsjahr kamen Verladungen an solchen Steinen nicht vor. Der Ausfall an Bau-, Bruch- und Werksteinen ist dadurch verursacht, daß ein ausgedehnter Kalksteinbruch mit Kriegsausbruch seinen Betrieb einstellte.

17. Hafen zu Bingen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1915	55 888	10 106	65 994	3 006	63 428	66 434	132 428
1914	80 204	5 946	86 150	14 492	32 125	46 617	132 767
Mithin 1915	{ mehr	4 160	—	—	31 303	19 817	—
	{ weniger	24 316	20 156	11 486	—	—	339

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,4 % ab-, in der Abfuhr um 42,5 % zu-, im ganzen um 0,3 % abgenommen.

In der Zufuhr haben sich gesteigert Manganerze, Braunstein (+ 24 141 t).

Manganerze werden in neuerer Zeit in großen Mengen kurz unterhalb Bingen im Hochbahnbetrieb zu Schiff verladen. In Bingen werden sie auf die Eisenbahn umgeschlagen und nach dem Saargebiet weiterbefördert.

Ausfälle haben sich in der Zufuhr ergeben bei Braunkohlenbriketts (— 1103 t), Chemikalien und Drogen (— 1648 t), Thomasmehl (— 799 t), Chilesalpeter (— 1377 t), phosphorsaurem Kalk (— 3393 t), Eisen- und Stahldraht (— 600 t), Weizen und Spelz (— 2392 t), Roggen (— 952 t), Gerste (— 679 t), Mais (— 982 t), Lein- und Ölsaaten (— 1564 t), Häuten, Fellen, Leder (— 2083 t), Weizenmehl (— 6347 t), Roggenmehl (— 948 t), Kleie (— 855 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 1472 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 6423 t), Stärke- und Traubenzucker (— 1456 t), Steinkohlen (— 4136 t), Wein (— 604 t), sonstigen Gütern (— 2526 t).

In der Hauptsache sind die Ausfälle eine Folge des Kriegs. Der Seeverkehr war für die Rheinschiffahrt gesperrt; die überseeischen Bezugsquellen waren verschlossen. Inländische Betriebe sind eingeschränkt, zum Teil aus Mangel an Rohstoffen stillgelegt. Der Bedarf an Feuerungsmaterial hat sich verringert, worauf insbesondere die Wenigerzufuhr an Braunkohlenbriketts und Steinkohlen sich gründet.

Weizenmehl, Roggenmehl und Kleie gehen den Verteilungsstellen durch die Eisenbahn zu; der Schifffahrt sind die Transporte verloren gegangen.

In der Abfuhr hat sich ein Mehr ergeben bei Roggen (+ 889 t), Hafer (+ 1026 t), Grubenholz (+ 1002 t), Pflastersteinen (+ 5768 t).

Bei Roggen und Hafer hat es sich um Heereslieferungen gehandelt, die auf dem Wasserweg bewerkstelligt wurden. Grubenholz wurde nach dem Ruhrgebiet verschifft. Es kam aus den Wäldern im Hunsrück und wird in Bergwerken an Stelle russischen Holzes verwendet, das infolge des Kriegs nicht eingeführt werden kann. Bei Pflastersteinen handelt es sich um Steinschotter, der aus dem Glangebiet mit der Bahn zugeführt und für Militärbauzwecke auf den Wasserweg weiterverladen wurde.

Verkehrseinbußen haben in der Abfuhr erlitten Zement (— 3475 t), Eisen- und Stahlwaren (— 794 t), Eisenerz (— 40 954 t), Gerste (— 9762 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 2951 t), Steinkohlenteeröle (— 985 t), Bau-, Bruch-, Werksteine (— 3408 t), Steinkohlen (— 1389 t), Steinkohlenbriketts (— 593 t), Wein (— 1827 t), gehobelte Hölzer und Holzwaren (— 755 t).

Mit Fertigstellung der neuen Rheinbrücke sind die wasserwärtigen Transporte nach der Baustelle weggefallen. Davon betroffen wird die Abfuhr von Zement, Eisen- und Stahlwaren, Bau-, Bruch- und Werksteinen, Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und gehobelten Brettern und Holzwaren.

Eisenerz, das früher mit der Bahn angebracht und am Platz in Schiffe umgeladen wurde, wird jetzt durch eine Hochbahnanlage direkt von der Grube nach dem Rhein befördert und bei Trechtingshausen auf den Wasserweg verbracht. Der Verkehr mit Gerste wurde durch die Reichsfuttermittelstelle geregelt. Der Schifffahrt gingen die Transporte verloren.

Für hölzerne Eisenbahnschwellen besteht Ausfuhrverbot; die Verladungen einer benachbarten Imprägnieranstalt fielen aus. Bei dem Ausfall an Steinkohlenteeröl kommt Karbolineum in Betracht, dessen Ausfuhr ebenfalls verboten ist. Die Abfuhr an Wein ist infolge des Kriegs zurückgegangen.

Die Zufuhren im Nahverkehr beliefen sich auf 22 653 t gegen 40 350 t im vorausgegangenen Jahr. Sie beschränkten sich auf Sand und Kies.

18. Hafen zu Oberlahnsteiv.

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		
1915	12 901	66 357	79 258	380	318 550	318 930	398 188
1914	38 416	54 796	93 212	714	204 568	205 282	298 494
Mithin 1915							
{ mehr	—	11 561	—	—	113 982	113 648	99 694
{ weniger	25 515	—	13 954	354	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,0 % ab-, in der Abfuhr um 55,4 % zu-, im ganzen um 33,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 739 t), Chemikalien und Drogen (— 641 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 18 561 t), andere Erze (— 459 t), Weizen und Spelz (— 2662 t), Gerste (— 2032 t), Mais (Kukuruz) (— 637 t), Roggenmehl (— 461 t), Kleie (— 758 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 460 t), Steinkohlenbriketts (— 1018 t), sonstige Güter (— 438 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 12 493 t), Hafer (+ 2960 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 304 t), Umschließungen, gebraucht (+ 387 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 86 815 t), Kupfererze, Kupfersteine (+ 2383 t), Hafer (+ 300 t), Kalk, gebrannter (+ 978 t), Pflastersteine aller Art (+ 30 875 t), sonstige Güter (+ 401 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1033 t), Chemikalien und Drogen (— 427 t), Farberden, Graphit (— 1578 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 810 t), Zinkerze (— 818 t), Bau-, Bruch-, Werksteine (— 883 t), Steinkohlen (— 1394 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 335 t).

19. Hafen zu Coblenz.

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		
1915	18 774	24 092	42 866	2307	27 184	29 491	72 357
1914	54 134	54 914	109 048	2647	24 951	27 598	136 646
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	2 233	1 893	—
{ weniger	35 360	30 822	66 182	340	—	—	64 289

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 60,7 % ab-, in der Abfuhr um 6,9 % zu-, im ganzen um 47,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 1880 t), Chemikalien und Drogen (— 991 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 27 810 t), Manganerze, Braunstein (— 1167 t), Weizen und Spelz (— 2735 t), Holz (— 2459 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1109 t), Weizenmehl (— 5417 t), Roggenmehl (— 2207 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1734 t), Papier und Pappe (— 1062 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 627 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 2706 t), Steinkohlen (— 5786 t), Wein (— 1418 t), Verbrauchszucker (— 1562 t), sonstige Güter (— 2639 t); zugenommen haben: andere künstliche Düngemittel (+ 651 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 589 t), Kartoffeln (+ 267 t), Soda aller Art (+ 336 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 215 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 1326 t), Stückgüter, Sammelgüter (+ 432 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 427 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 3606 t), Ton, Lehm usw. (+ 943 t), Holz (+ 824 t), Kartoffeln (+ 197 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1106 t), sonstige Güter (+ 1368 t); abgenommen haben: Bier (— 129 t), Lumpen (— 560 t), Obst und Beeren (— 130 t), Papier und Pappe (— 106 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 405 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 772 t), Wein (— 3474 t), Verbrauchszucker (— 139 t).

20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t															
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t																	
1915	68	112 335	112 403	2 301	104 927	107 228	219 631															
1914	2782	215 184	217 966	19 592	75 466	95 058	313 024															
Mithin 1915	<table border="0"> <tr> <td>{ mehr</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>29 461</td> <td>12 170</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>{ weniger</td> <td>2714</td> <td>102 849</td> <td>105 563</td> <td>17 291</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>93 393</td> </tr> </table>		{ mehr	—	—	—	—	29 461	12 170	—	{ weniger	2714	102 849	105 563	17 291	—	—	93 393				
{ mehr	—	—	—	—	29 461	12 170	—															
{ weniger	2714	102 849	105 563	17 291	—	—	93 393															

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,4 % ab-, in der Abfuhr um 12,8 % zu-, im ganzen um 29,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Ton, Lehm usw. (— 6768 t), Holz (— 367 t), Kalk, gebrannter (— 95623 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 664 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 400 t), zugenommen haben: sonstige Erden, Traß (+ 309 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 10 383 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 4092 t); abgenommen haben: Jute (— 188 t), Pflastersteine aller Art (— 808 t), sonstige Güter (— 1311 t).

Eine Einfuhr von Jute aus dem Ausland hat im Berichtsjahr wegen des Krieges nicht stattgefunden, auch war der Abgang von Jutewaren infolge Mangel an Rohprodukten sehr gering. Die Zufuhr von Ölen gegen das Vorjahr war bedeutend geringer; desgleichen die Zufuhr von Kalkstein und Ton bei der Zementfabrik in Ramersdorf; letzteres ist mehr auf den Mangel an Arbeitskräften zurückzuführen. Der Abgang von Steinmaterial (Basaltsteinen) hat gegen das Vorjahr zugenommen, namentlich wurde von solchem Material viel nach Gent und Holland ausgeführt.

21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t															
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t																	
1915	5 684	6 829	12 513	748	1139	1887	14 400															
1914	19 217	15 460	34 677	2069	2833	4902	39 579															
Mithin 1915	<table border="0"> <tr> <td>{ mehr</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>{ weniger</td> <td>13 533</td> <td>8 631</td> <td>22 164</td> <td>1321</td> <td>1694</td> <td>3015</td> <td>25 179</td> </tr> </table>		{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	{ weniger	13 533	8 631	22 164	1321	1694	3015	25 179				
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—															
{ weniger	13 533	8 631	22 164	1321	1694	3015	25 179															

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63,9 %, in der Abfuhr um 61,5 %, im ganzen um 63,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Bier (— 476 t), Chemikalien und Drogen (— 385 t), Ton, Lehm usw. (— 2712 t), Holz (— 5215 t), Jute (— 1147 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 567 t), Kalk, gebrannter (— 3024 t), Weizenmehl (— 531 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 566 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1673 t), Steinkohlen (— 882 t), Verbrauchszucker (— 507 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 418 t), sonstige Güter (— 1607 t); zugenommen haben: Kartoffeln (+ 266 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (— 126 t), Jute (— 154 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 83 t), Kalk, gebrannter (— 88 t), Küchengewächse, Gemüse (— 515 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 160 t), Papier und Pappe (— 325 t), Ton, Porzellan, Steingut (— 190 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 277 t), Umschließungen, gebraucht (— 88 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 146 t), sonstige Güter (— 500 t).

22. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t	
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t			
1915	13 495	7387	20 882	881 690	12 324	894 014	914 896	
1914	12 962	9722	22 684	721 013	43 004	764 017	786 701	
Mithin 1915	{ mehr weniger	533 —	— 2335	1 802	{ 160 677 —	{ — 30 680	{ 129 997 —	{ 128 195 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,9 % ab-, in der Abfuhr um 17,3 % zu-, im ganzen um 16,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 1177 t), Chemikalien und Drogen (— 1861 t), Zinkerze (— 1943 t), Manganerze, Braunsteine (— 471 t), Holz (— 267 t), Steinkohlenkoks (— 600 t), Teer, Pech, Harz (— 200 t), zugenommen haben: Ton, Lehm usw. (+ 141 t), Kalk, gebrannter (+ 137 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 849 t), Steinkohlen (+ 2949 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 298 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+ 10 835 t), Braunkohlenbriketts (+ 79 384 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1606 t), Kartoffeln (+ 1196 t), Steinkohlen (+ 42 636 t), Steinkohlenbriketts (+ 3275 t); abgenommen haben: Ton, Lehm usw. (— 220 t), Holz (— 1080 t), Kalk, gebrannter (— 226 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 751 t), Steinkohlenkoks (— 5894 t), Teer, Pech, Harz (— 600 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist größtenteils auf den Ausfall von Erzsendungen zurückzuführen, welche von Ems eingingen und mit der Eisenbahn nach Niederschelden a. d. Sieg und Münsterbusch weiterbefördert wurden.

Die Steigerung in der Abfuhr ist in der Hauptsache auf den stets zunehmenden Schiffsversand von Braunkohlenbriketts nach dem Oberrhein zurückzuführen. Durch den großen Wagenmangel und die Verkehrseinschränkung der Eisenbahnen während des Krieges ist der Versand besonders zugunsten des Wasserwegs beeinflusst worden. Außerdem kamen 43 827 t Steinkohlen aus dem besetzten Gebiet von Belgien zum Umschlag, die ebenfalls nach dem Oberrhein abgefahren wurden und einen Ausnahmeverkehr während des Krieges darstellen.

23. Hafen zu Cöln (einschließlich Cöln-Deutz und Cöln-Mülheim a. Rh.).¹⁾

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1915	203 323	252 642	455 965	73 369	61 599	134 968	590 933	
1914	623 813	367 881	991 694	141 281	243 661	384 942	1 376 636	
Mithin 1915	{ mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
		420 490	115 239	535 729	67 912	182 062	249 974	785 703

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,0%, in der Abfuhr um 64,9%, im ganzen um 57,1% abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 9809 t), Zement (— 24 283 t), Chemikalien und Drogen (— 8435 t), Chilesalpeter (— 17 051 t), phosphorsaurer Kalk (— 24 567 t), Eisen- und Stahldraht (— 7054 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 14 359 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 19 397 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 8536 t), Zinkerze (— 13 897 t), Manganerze, Braunstein (— 8095 t), Schwefelkies (— 29 494 t), Weizen und Spelz (— 80 529 t), Roggen (— 8697 t), Hafer (— 13 973 t), Gerste (— 21 632 t), Holz (— 36 380 t), Jute (— 7853 t), Weizenmehl (— 11 153 t), Roggenmehl (— 6286 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 8005 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 24 947 t), Pflastersteine aller Art (— 14 392 t), Steinkohler (— 10 896 t), Teer, Pech, Harz (— 16 537 t), sonstige Güter (— 11 831 t); zugenommen haben: Kartoffeln (+ 4284 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 5326 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 3139 t), Schwefelsäure (+ 2366 t), Stärke-, Traubenzucker (+ 1509 t), Zucker, roh (+ 3654 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 5566 t), Chemikalien und Drogen (— 17 906 t), Chilesalpeter (— 4024 t), Roheisen aller Art (— 13 806 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 11 425 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 12 396 t), Eisen- und Stahldraht (— 23 669 t), Eisen- und Stahlwaren (— 5506 t), Schlacken zur Verhüttung (— 5281 t), Jute (— 7523 t), Weizenmehl (— 40 163 t), Papier und Pappe (— 9479 t), Soda aller Art (— 5100 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 11 511 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 20 550 t), Farben (— 19 720 t), sonstige Güter (— 10 443 t), zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 4696 t); Weizen und Spelz (+ 3998 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 4143 t) Kartoffeln (+ 5731 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 6582 t), Pflastersteine aller Art (+ 7405 t).

Der Verkehr des bis zum Jahr 1914 besonders aufgeführten Hafens zu Cöln-Mülheim a. Rh. (städtisches Werft einschließlich des Privatwerftes von Felten & Guillaume) ist von 1915 ab in den Angaben für Cöln mitenthalten.)

24. Hafen zu Leverkusen.

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			
1915	181 798	29 160	210 958	4651	87 272	91 923	302 881	
1914	254 329	42 628	296 957	4952	91 861	96 813	393 770	
Mithin 1915	{ mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
		72 531	13 468	85 999	301	4 589	4 890	90 889

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,0%, in der Abfuhr um 5,1%, im ganzen um 23,1% abgenommen.

¹⁾ Die Stadtgemeinde Mülheim a. Rh. ist mit Wirkung vom 1. April 1914 ab mit der Stadtgemeinde Cöln unter der Bezeichnung „Cöln-Mülheim a. Rh.“ vereinigt worden.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 3767 t), Chilesalpeter (— 10 066 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 16 026 t), Schwefelkies (— 82 201 t), Holz (— 2752 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 3191 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 5794 t), Soda aller Art (— 1329 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1442 t), Farben (— 1220 t), zugenommen haben: phosphorsaurer Kalk (+ 4531 t), Schwefelsäure (+ 4427 t), Steinkohlen (+ 36 152 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 7667 t), Schwefelkies (— 63 956 t), Schwefelsäure (— 772 t), Farben (— 14 791 t); zugenommen haben: Chilesalpeter (+ 1969 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1497 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 78 057 t).

Der Rückgang des Güterumschlags am Werft zu Leverkusen im Jahr 1915 ist in der Sperrung des überseeischen Verkehrs begründet.

25. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	202 534	8 382	210 916	25 926	12 001	37 927	248 843
1914	430 823	7 566	438 389	21 299	17 425	38 724	477 113
Mithin 1915		816	—	4 627	—	—	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	228 289	227 473	—	5 424	797	228 270

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 51,9 %, in der Abfuhr um 2,1 %, im ganzen um 47,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 137 376 t), Gerste (— 5361 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 7771 t), Lein- und Ölsamen (— 9985 t), Holz, (— 2807 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1003 t), Papier und Pappe (— 1801 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 62 392 t); zugenommen haben: Mais (Kukuruz) (+ 1200 t), Soda aller Art (+ 989 t), Steinkohlen (+ 1757 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 679 t), Kleie (— 583 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1900 t), Ölkuchen, Ölkuchennmehl (— 824 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 13 493 t), sonstige Güter (— 768 t); zugenommen haben: Zement (+ 1246 t), Mais (Kukuruz) (+ 453 t), Holz (+ 15 469 t), Soda aller Art (+ 1369 t).

Der weitere erhebliche Rückgang des Verkehrs auch im Jahr 1915 ist auf den Krieg zurückzuführen. Der Werftverkehr beschränkte sich lediglich auf den Inlandtransport. Doch auch dieser war stark herabgemindert dadurch, daß die in kleineren Partien aus dem Inland bezogenen Ersatzrohmaterialien wegen zu geringer Entfernung zwischen Aufgabe- und Bestimmungsort oder wegen der ungünstigen Lage der Aufgabeorte zur Wasserstraße auf dem Landweg zum Versand gelangten.

26. Hafen zu Neuß.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	27 397	71 734	99 131	272 515	42 249	314 764	418 895
1914	272 875	88 523	361 398	209 766	51 695	261 461	622 859
Mithin 1915		—	—	62 749	—	53 303	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	245 478	262 267	—	9 446	—	208 964

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,6 % ab-, in der Abfuhr um 20,4 % zu-, im ganzen um 33,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 4932 t), Chilesalpeter (— 3193 t), phosphorsaurer Kalk (— 9189 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 14 209 t),

Ton, Lehm usw. (— 3144 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 5988 t), Weizen und Spelz (— 55 334 t), Roggen (— 10 404 t), Gerste (— 5665 t), Lein- und Ölsamen (— 83 325 t), Holz (— 19 193 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 11 474 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 11 316 t), Pflastersteine aller Art (— 8792 t); zugenommen haben: Platten und Bleche aus Eisen (+ 1872 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 996 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1016 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 4307 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 2084 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 19 322 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 11 987 t), Holz (+ 2466 t), Steinkohlen (+ 82 518 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 5815 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 3684 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 6401 t), Garne und Twiste (— 3894 t), Weizenmehl (— 9091 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 6423 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 14 341 t), Steinkohlenbriketts (— 5875 t), Steinkohlenkoks (— 5691 t).

Die Abnahme des Verkehrs bei der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß die betreffenden Güter vor dem Krieg zum Teil aus dem Ausland eingeführt wurden.

Das Mehr bei der Abfuhr ist teilweise darin begründet, daß 19 300 t Eisenerz und 12 000 t Kies und Sand auf dem Bahnweg eingingen und über den Neuer Hafen weiter verfrachtet wurden. Das Eisenerz stammte aus den besetzten Gebieten Frankreichs und wurde nach Duisburg weiterverladen, das Kies- und Sandmaterial ging an die Militärverwaltung in Belgien.

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

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1915	74 315	286 466	360 781	50 328	80 300	130 628	491 409	
1914	484 312	409 826	894 138	75 001	138 448	213 449	1 107 587	
Mithin 1915	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 2px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	—	—	—	—
	409 997	123 360	533 357	24 673	58 148	82 821	616 178	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,7 %, in der Abfuhr um 38,8 %, im ganzen um 55,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 7827 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 7340 t), Zement (— 27 287 t), Chemikalien und Drogen (— 6452 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 86 186 t), Ton, Lehm usw. (— 11 102 t), Schwefelkies (— 10 643 t), Weizen und Spelz (— 112 559 t), Roggen (— 7954 t), Hafer (— 25 296 t), Gerste (— 26 444 t), Mais (Kukuruz) (— 6958 t), Holz (— 34 988 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 10 899 t), Roggenmehl (— 6573 t), Papier und Pappe (— 12 384 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 35 133 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 7513 t), Pflastersteine aller Art (— 11 210 t), Teer, Pech, Harz (— 7196 t); nennenswerte Zunahmen sind bei der Zufuhr nicht zu verzeichnen.

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 1005 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 1491 t), eiserne Röhren und Säulen (— 18 778), Eisen- und Stahldraht (— 2846 t), Eisen- und Stahlwaren (— 11 714 t), Glas und Glaswaren (— 7831 t), Kalk, gebrannter (— 5622 t), Weizenmehl (— 37 343 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 2781 t), Papier und Pappe (— 16 179 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 1824 t), Steinkohlen (— 15 690 t), Farben (— 2663 t), sonstige Güter (— 6947); nennenswerte Zunahmen sind nur eingetreten bei: Platten und Blechen aus Eisen (+ 9825 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 13 841 t), Holz (+ 6660 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 293 t), gehobelten Hölzern, Holzwaren, Möbeln (+ 348 t).

Die erhebliche Abnahme des Güterverkehrs an Stelle der früheren gewohnten Zunahme des Verkehrs im zwanzigsten Betriebsjahr des Düsseldorfer Hafens ist auf den Krieg zurückzuführen.

28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	91 056	64 282	155 338	31 071	48 544	79 615	234 953
1914	153 385	85 229	238 614	26 515	13 867	40 382	278 996
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	4 556	34 677	39 233	—
{ weniger	62 329	20 947	83 276	—	—	—	44 043

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,9 % ab-, in der Abfuhr um 97,2 % zu-, im ganzen um 15,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1141 t), andere künstliche Düngemittel (— 2024 t), Roheisen aller Art (— 5018 t), sonstige Erden, Traß (— 1771 t), Schwefelkies (— 2015 t), Weizen und Spelz (— 41 465 t), Roggen (— 15 215 t), Gerste (— 6862 t), Lein- und Ölsamen (— 2355 t), Holz (— 22 380 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1862 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1385 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben, (— 1661 t) Pflastersteine aller Art (— 4609 t), Steinkohlen (— 4546 t); nennenswerte Zunahmen sind zu verzeichnen bei: tierischem Dünger (+ 3369 t), phosphorsaurem Kalk (+ 41 070 t), Ton, Lehm usw. (+ 1806 t), anderen Müllereierzeugnissen (+ 1051 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (+ 8614 t), sonstigen Gütern (+ 2596 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 926 t), tierischer Dünger (+ 11 060 t), Weizen und Spelz (+ 1037 t), Hafer (+ 650 t), Holz (+ 2779 t), Steinkohlen (+ 51 507 t); abgenommen haben: phosphorsaurer Kalk (— 1350 t), andere künstliche Düngemittel (— 8400 t), Roggen (— 1343 t), Weizenmehl (— 11 921 t), Roggenmehl (— 960 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1356 t), Papier und Pappe (— 620 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 593 t), Verbrauchszucker (— 859 t).

29. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	37 799	23 436	61 235	34 354	10 186	44 540	105 775
1914	125 562	25 759	151 321	39 799	11 587	51 386	202 707
Mithin 1915							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	87 763	2 323	90 086	5 445	1 401	6 846	96 932

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,5 %, in der Abfuhr um 13,3 %, im ganzen um 47,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 534 t), Chilesalpeter (— 4219 t), Schwefelkies (— 3927 t), Gerste (— 28 345 t), Mais (Kukuruz) (— 1201 t), Lein- und Ölsamen (— 24 364 t), Holz (— 4502 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1111 t), Kleie (— 4025 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1707 t), Papier und Pappe (— 927 t), Zucker, roh (— 22 640 t), sonstige Güter (— 1321 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1490 t), Hafer (+ 4850 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 4387 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 535 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 2989 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 201 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 3594 t), Weizenmehl (— 115 t), andere Müllereierzeugnisse (— 143 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 5613 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 3873 t), Papier und Pappe (— 252 t), Steinkohlen (— 569 t), Farben (— 1242 t), sonstige Güter (— 2897 t),

zugenommen haben: Roggen (+ 1510 t), Hafer (+ 3859 t), Lein- und Ölsamen (+ 4550 t), Verbrauchszucker (+ 4063 t).

Die mit Beginn des Krieges einsetzende Verschlechterung des Verkehrs am Uerdinger Werft hat während des Jahres 1915 fortgedauert. Die Verkehrsabnahme ist begründet in der deutschen und holländischen Grenzsperrung und in der Sperrung des Seewegs. Die Zunahme des Verkehrs bei einzelnen Gütern ist größtenteils auf die Einfuhr von Beutegut aus Belgien auf dem Wasserwege über Holland zurückzuführen, die vermehrte Anfuhr von Hafer auf die Anlage eines Sammel-lagers durch die Heeresverwaltung.

30. Hafen zu Rheinhausen (Firma Friedrich Krupp).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r
	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		
1915	294 501	151 590	446 091	3 358	22 388	25 746	471 837
1914	1 063 255	155 399	1 218 654	22 092	106 310	128 402	1 347 056
Mithin 1915	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	768 754	3 809	772 563	18 734	83 922	102 656	875 219

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63,4 %, in der Abfuhr um 79,9 %, im ganzen um 65,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: phosphorsaurer Kalk (— 15 611 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 672 813 t), Manganerze, Braunstein (— 11 698 t), Schwefelkies (— 28 089 t), Schlacken zur Verhüttung (— 29 741 t), Kalk, gebrannter (— 26 704 t), sonstige Güter (— 1331 t); zugenommen haben: Zement (+ 837 t), Roheisen aller Art (+ 7642 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 544 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 2738 t), Steinkohlenkoks (+ 3222 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 3107 t), Roheisen aller Art (— 16 660 t), Luppen von Schweißisen (— 20 165 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 23 563 t), Eisenbahnschienen (— 37 975 t), Eisenbahnschwellen (— 4091 t), eiserne Röhren und Säulen (— 476 t), Eisen- und Stahldraht (— 2298 t); zugenommen hat Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 5976 t).

Der erhebliche Rückgang des Verkehrs ist auf den Krieg zurückzuführen. Wegen der Unterbindung der Schifffahrt nach Rotterdam war die Firma gezwungen, die Eisenerze nach den deutschen Seehäfen zu leiten, von wo aus sie zum größten Teil bahnwärts bezogen werden mußten, sei es, daß die Häfen, wie Lübeck, Stettin, Hamburg und Altona wasserwärts mit dem Rhein nicht verbunden sind, sei es, daß die hohen Kanalabgaben und die lange Beförderungsdauer eine Benutzung des Wasserwegs nur in geringem Maß zuließen.

Einen bedeutenden Teil, etwa 150 000 Tonnen Eisenerz bezog die Firma bis nach Ruhrort und Duisburg bahnwärts und schlug es dort in Schiffe über, weil sie bei dem unregelmäßigen, stoßweisen Eingang der Wagenladungen, veranlaßt durch das Eintreffen mehrerer Schiffsladungen in verschiedenen Häfen, eine schnelle Entleerung der Staatsbahnwagen mit dem beschränkten Arbeitspersonal bei weitem nicht vornehmen konnte und im Staatsinteresse verhindern wollte, daß die wichtigen Bahnhöfe Friemersheim und Hohenbudberg verstopft wurden.

Die Zufuhr zu Tal ist annähernd die gleiche geblieben; die Erze aus den Gruben des Siegerlandes und des Lahngbietes, sowie die Bieberererze wurden fast ausnahmslos wasserwärts zugeführt.

Die Abfuhr zu Berg ging um die Roheisensendungen zu den süddeutschen Lägern zurück, da dieses Material von dem Essener Hause der Firma Krupp verbraucht wurde.

Die Ausfuhr zu Tal erlitt ihre Einbuße durch die Unterbindung der Ausfuhr.

31. Duisburg.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1915	1 162 623	1 813 846	2 976 469	5 766 753	2 194 847	7 961 600	10 938 069
1914	4 136 960	1 693 116	5 830 076	6 860 537	8 495 062	15 355 599	21 185 675
Mithin 1915	{ mehr weniger	120 730	—	—	—	—	—
		2 974 337	2 853 607	1 093 784	6 300 215	7 393 999	10 247 606

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,9 %, in der Abfuhr um 48,2 %, im ganzen um 48,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Eisen- und Stahlbruch (— 51 677 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2 088 220 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 38 414 t), Ton, Lehm usw. (— 18 947 t), Zinkerze (— 41 035 t), Manganerze (— 16 520 t), Schwefelkies (— 204 398 t), Schlacken zur Verhüttung (— 16 022 t), Weizen und Spelz (— 80 354 t), Roggen (— 121 006 t), Hafer (— 113 160 t), Gerste (— 166 172 t), Mais (Kukuruz) (— 32 795 t), Holz (— 156 934 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 38 372 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 29 677 t), Pflastersteine aller Art (— 24 313 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 17 668 t); zugenommen haben: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 8356 t), tierischer Dünger (+ 7710 t), Thomasmehl (+ 32 296 t), phosphorsaurer Kalk (+ 6664 t), Roheisen aller Art (+ 6529 t), Luppen von Schweißisen (+ 13 480 t), Kartoffeln (+ 6694 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 12 821 t), Stärke-Traubenzucker (+ 17 082 t), Steinkohlen (+ 265 387 t), Steinkohlenkoks (+ 32 100 t), Zink, Zinkbrocken (+ 17 669 t), Verbrauchszucker (+ 8320 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 31 940 t), Thomasmehl (— 66 224 t), Kalisalze zum Düngen (— 28 148 t), andere künstliche Düngemittel (— 55 497 t), Roheisen aller Art (— 51 927 t), Luppen von Schweißisen (— 74 888 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 49 622 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 102 416 t), Eisenbahnschienen (— 121 854 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 29 714 t), eiserne Röhren und Säulen (— 23 171 t), Eisen- und Stahldraht (— 13 945 t), Steinkohlenteeröle (— 36 830 t), Steinkohlen (— 7 101 912 t), Steinkohlenbriketts (— 234 304 t), Teer, Pech, Harz (— 70 631 t); zugenommen haben: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 20 035 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 219 279 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 110 890 t), Fische und Schalthiere (+ 11 215 t), Weizen und Spelz (+ 8176 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 6105 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 45 919 t), Pflastersteine aller Art (+ 8480 t), Steinkohlenkoks (+ 300 247 t), Verbrauchszucker (+ 10 654 t).

Der empfindliche Verkehrsrückgang ist zu einem Teil auf die im Jahr 1914 erfolgte Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals zurückzuführen; zum weitaus überwiegenden Teil liegt der Rückgang in Umständen, die durch den Krieg bedingt sind.

Die Duisburg-Ruhrorter Häfen sind im wesentlichen Umschlagplätze für den Verkehr zwischen Staatsbahn und Schiff. Die Hauptverkehrsgüter sind Kohlen, Erze, Eisenwaren, Getreide. Erz und Getreide gehören nahezu vollständig zum Überseeverkehr. Aber auch im Kohlenverkehr hatte sich im Lauf der Jahre ein steigendes Übergewicht des niederrheinischen Auslandsverkehrs eingestellt. Infolge des Krieges ging besonders dieser Verkehr ganz erheblich zurück.

Auch der Umstand, daß der Wagenpark der Staatsbahn durch die Inanspruchnahme seitens der Heeresverwaltung von seinem sonstigen Verwendungsgebiet erheblich abgelenkt wurde, wirkte nachteilig auf den Hafenverkehr; dazu trat ein immer fühlbarer Mangel an Arbeitskräften, namentlich im Kohlenkipbetrieb.

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 1915	7 259 829 t
„ „ 1914	14 391 284 t
	also 1915 weniger 7 131 455 t,
b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1915 317 290 t, gegen 7434 t im Jahr 1914,	
c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:	

Nach	1915 t	1914 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich	2 156	10 552
Cöln bis Coblenz ausschließlich	30 537	75 518
Coblenz	453	2 500
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	99 768	169 807
den Mainhäfen	774 401	978 989
Mainz bis Mannheim ausschließlich	928 036	1 065 210
Mannheim und oberhalb	3 501 146	4 281 825
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	107 266	189 238
Holland	65 432	4 783 151
Belgien	991 174	2 389 951
Frankreich	574 153	163 618
Zusammen	7 074 522 ¹⁾	14 110 360 ²⁾
also 1915 weniger	7 035 838	—

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	302	21 176	21 478	543 995	390 215	934 210	955 688
1914	23 475	56 033	79 508	488 207	758 581	1 246 788	1 326 296
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	55 788	—	—	—
	23 173	34 857	58 030	—	368 366	312 578	370 608

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 73,0 %, in der Abfuhr um 25,1 %, im ganzen um 27,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Schwefelkies (— 24 707 t), Holz (— 788 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 2191 t), Pflastersteine aller Art (— 4372 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 13 123 t); zugenommen haben: Ton, Lehm usw. (+ 100 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 7643 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Schwefelkies (— 28 356 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1160 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1383 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 938 t),

¹⁾ Außerdem 176 506 t Bootekohlen.

²⁾ Außerdem 316 129 t Bootekohlen.

Steinkohlen (— 335 883 t), Teer, Pech, Harz (— 3229 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 382 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 36 957 t), Steinkohlenkoks (+ 21 391 t).

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

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		
1915	258 834	535 374	794 208	559 411	359 850	919 261	1 713 469
1914	1 524 428	209 382	1 733 810	497 631	837 751	1 335 382	3 069 192
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	61 780	—	—	—
	1 265 594	—	939 602	—	477 901	416 121	1 355 723

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,2 %, in der Abfuhr um 31,2 %, im ganzen um 44,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 9250 t), Thomasmehl (— 34 367 t), Luppen von Schweißisen (— 21 575 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 662 408 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 71 206 t), Ton, Lehm usw. (— 5 053 t), Manganerze, Braunstein (— 53 187 t), Schwefelkies (— 11 681 t), Kalk, gebrannter (— 79 237 t), Schwefelsäure (— 11 334 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 2639 t), Roheisen aller Art (+ 2893 t), Steinkohlen (+ 13 492 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Thomasmehl (— 28 730 t), Roheisen aller Art (— 57 994 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 82 650 t), Eisenbahnschienen (— 16 326 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 16 510 t), Steinkohlen (— 207 373 t); Zunahmen sind bei der Abfuhr nicht zu verzeichnen.

34. Hafen zu Walsum¹⁾ (Aktienverein „Gutehoffnungshütte“²⁾).

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		
1915	80 245	120 746	200 991	506 996	311 385	818 381	1 019 372
1914	607 867	86 106	693 973	395 474	557 074	952 548	1 646 521
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	111 522	—	—	—
	527 622	—	492 982	—	245 689	134 167	627 149

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 71,0 %, in der Abfuhr um 18,1 %, im ganzen um 38,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisen- und Stahlbruch (— 13 810 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 374 062 t), Manganerze, Braunstein (— 74 499 t), Schwefelkies (— 24 130 t), Holz (— 1228 t), Kalk, gebrannter (— 3080 t); Zunahmen sind bei der Zufuhr nicht eingetreten.

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Roheisen aller Art (— 17 328 t), Luppen von Schweißisen (— 7895 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 4394 t), Platten und Bleche

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

²⁾ Durch eine Berichtigung bei der Zufuhr zu Berg um 290 t und bei der Zufuhr zu Tal um 1305 t hat sich der Gesamtverkehr von Walsum für 1914 um 1595 t erhöht.

aus Eisen (— 10 828 t), Eisenbahnschienen (— 29 092 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (— 4363 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 3090 t), Eisen- und Stahldraht (— 10 334 t), Steinkohlen (— 41 315 t); Zunahmen sind auch bei der Abfuhr nicht zu verzeichnen.

Der erhebliche Verkehrsrückgang ist auf den Krieg zurückzuführen. Nur hin und wieder gelangten Dampfer mit schwedischen Eisenerzen nach Rotterdam; von der Erzzufuhr aus anderen überseeischen Ländern ist der Hafen seit Kriegsausbruch gänzlich abgeschnitten. Die schwedischen Eisenerze kommen über die Nord- und Ostseehäfen herein; ein Teil dieser Erze wurde auf dem Kanalweg über Emden nach dem Hafen befördert.

Die Abnahme des Verkehrs bei der Abfuhr ist auf den infolge des Krieges eingetretenen bedeutenden Rückgang an Auslandsaufträgen zurückzuführen sowie darauf, daß seit Kriegsbeginn die für Dänemark bestimmten Eisensendungen unmittelbar bahnwärts, und die für Schweden und Norwegen über die Ostseehäfen zur Verladung gelangten.

35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	3808	307	4115	114 265	19 106	133 371	137 486

Der Hafen zu Orsoy wird vom Jahr 1915 ab zu den wichtigeren Häfen gerechnet; die Verkehrsziffern waren früher in den Angaben über „minderwichtige Häfen“ enthalten.

Der Verkehr des Hafens besteht fast ausschließlich in der Abfuhr von Steinkohlen und Steinkohlenkoks.

36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	5 800	93 345	99 145	2899	4344	7243	106 388
1914	40 670	47 749	88 419	2236	2432	4668	93 087
Mithin 1915	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">mehr</div> <div style="margin-right: 5px;">weniger</div> </div>		10 726	663	1912	2575	13 301
	34 870	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,1 %, in der Abfuhr um 55,2 %, im ganzen um 14,3 % zugenommen.

Die Zunahme bei der Zufuhr erstreckt sich auf Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 32 097 t); abgenommen hat Kalk, gebrannter (— 21 371 t).

Bei der Abfuhr ist nur eine Zunahme zu verzeichnen bei Soda aller Art (+ 2575 t).

Die geringe Verkehrstätigkeit des Hafens in den letzten Jahren hat ihren Grund darin, daß der Rheinberger Kanal wieder stark verschlammte ist, sodaß er nur bei sehr hohem Wasserstand schiffbar ist.

37. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1915	128 609	189 047	317 656	1388	1500	2888	320 544
1914	126 138	339 132	465 270	3806	1865	5671	470 941
Mithin 1915	{ mehr weniger	2 471	—	—	—	—	—
		—	150 085	2418	365	2783	150 397

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,7 %, in der Abfuhr um 49,1 %, im ganzen um 31,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 112 268 t), Ton, Lehm usw. (— 2802 t), Weizen und Spelz (— 1105 t), Hafer (— 2186 t), Gerste (— 11 110 t), Mais (Kukuruz) (— 2747 t), Lein- und Ölsamen (— 3685 t), Holz (— 4899 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 888 t), Kleie (— 801 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1700 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 1447 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 959 t), Steinkohlen (— 1856 t), Farben (— 829 t); zugenommen haben: Kalisalze zum Düngen (+ 676 t), Heu und Stroh (+ 3496 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 286 t), Eisen- und Stahldraht (— 46 t), Garne und Twiste (— 71 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 82 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 58 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 614 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 198 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 65 t), Farben (— 193 t), sonstige Güter (— 1704 t); zugenommen haben: Holz (+ 296 t), Obst und Beeren (+ 40 t), Steinkohlen (+ 82 t), Steinkohlenbriketts (+ 123 t).

Der bedeutende Verkehrsrückgang, der sich am stärksten bei der Zufuhr bemerkbar gemacht hat, ist in der Hauptsache auf den Krieg zurückzuführen.

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 — 1915 und 1914 — in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum.

Im Gegensatz zum Vorjahr hat das Jahr 1915 in seinem ganzen Verlauf unter den Einwirkungen des Krieges gestanden. Schon hieraus erklärt es sich, daß sich der Rückgang, den der Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen bereits 1914 im Vergleich zum letzten Friedensjahr aufwies, noch vergrößert hat. Die Zufuhren zur See nach dem Rhein nahmen infolge der verschärften Blockade unserer Feinde weiter ab. Die Anfuhr zu Berg, die 1913 12 052 000²⁾ Tonnen betrug und 1914 auf 7 554 000 t fiel, ist 1915 auf 2 101 000 t gesunken. Noch größer war der Ausfall bei der Abfuhr, teils infolge der Unterbindung der Ausfuhr über See, teils auch wegen der verminderten Gewerbetätigkeit des Inlandes und des Bestehens zahlreicher Ausfuhrverbote; so hat sich die Abfuhr zu Tal, die sich 1913 auf 14 054 000 t stellte und 1914 noch 10 794 000 t ausmachte, auf 3 300 000 t verringert. Die Abfuhr zu Berg ist demgegenüber nur mäßig zurückgegangen, von 9 918 000 t im Jahr

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

²⁾ Der Übersichtlichkeit halber sind die Zahlen im Text auf volle Tausend abgerundet.

1913 auf 8 304 000 t im Vorjahr und 7 409 000 t im Berichtsjahr. Die Zufuhr zu Tal, die 1913 2 995 000 t betrug und 1914 auf 2 275 000 t gefallen war, hat 1915 mit 2 872 000 t fast die Menge des letzten Friedensjahres wieder erreicht. Allgemein ist noch zu bemerken, daß der im Juli 1914 in Betrieb genommene Rhein-Herne-Kanal, der die vor dem Bau dieser Wasserstraße gehegten Erwartungen bei weitem übertroffen hat, dem Umschlagsverkehr der Duisburg-Ruhrorter Häfen großen Abbruch getan hat.

Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in den Jahren 1915 und 1914.

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1915 t	1914 t	1915			1914	1915			1914
			zu Berg t	zu Tal t	zu- sammen t	zu- sammen t	zu Berg t	zu Tal t	zu- sammen t	zu- sammen t
Ruhrorter Hafen	7167743	13442221	533044	523628	1056672	2097294	4199338	1911733	6111071	11344927
Duisburger Hafen	2258258	5139770	275298	304449	579748	1699461	1489736	188774	1678510	3440309
D.-Hochfelder Hafen	308093	698606	48825	134785	183610	315533	41390	83093	124483	383073
D.-Ruhrorter Eisen- bahnhafen	392618	360999	112601	279569	392170	339546	—	448	448	21453
DuisburgerRheinufer Verladestelle d. A.-G. Phönix (Laar)	810316	1249373	192859	570388	763247	1067362	36279	10789	47069	182011
Hamborner Werft	13235	31478	10975	2260	13235	31451	—	—	—	27
Häfen in Alsum und Schwelgern	1805908	3191737	266787	582605	849392	1827095	595259	361256	956515	1364642
Hafen in Walsum Verladestelle der A.- G. für Maschinen- papierfabrikation Walsum	1013982	1647220	73748	127649	201397	693973	491987	320598	812585	953247
Hafen Rheinhausen Verladestelle Dier- gardt	25302	64484	44	16804	16848	50179	4481	3973	8454	14305
Hafen Rheinhausen Verladestelle Dier- gardt	630124	1386392	450813	152962	603776	1257389	3438	22909	26348	129003
Homborg-Essen- berger Rheinufer	100643	178491	—	—	—	—	88356	12287	100643	178491
Hafen Rheinpreußen	62301	124236	1113	27184	28297	82959	5946	28058	34004	41277
Zusammen	802257	1044766	—	—	—	—	446572	355685	802257	1044766
Zusammen	15681642	28926913	2101113	2872153	4973266	9829381	7408770	3299605	10708375	19097532

Der Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen hat demnach um 23 338 000 t oder um 59,81 % gegenüber 1913 um 13 245 000 t oder 45,79 % gegenüber 1914 abgenommen. An dieser Abnahme ist die Abfuhr stärker beteiligt als die Zufuhr. Die Abfuhr ist gegen 1913 um 13 264 000 t, gegen 1914 um 8 389 000 t, die Zufuhr gegen 1913 um 10 073 000 t, gegen 1914 um 4 856 000 t zurückgegangen.

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

I. Eisenerz¹⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen	
			1915 t	1914 t
Ruhrorter Hafen	184 291	152 753	337 044	1 519 182
Duisburger Hafen	30 743	25 584	56 327	673 501
Duisburg-Hochfelder Hafen	423	1 309	1 732	61 119
Duisburger Rheinufer	172 900	252 690	425 590	267 531
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar)	135 005	149 868	284 873	367 139
Häfen in Alsum und Schwelgern	205 177 ₅	484 211	689 388 ₅	1 507 350
Hafen in Walsum	73 748	119 560	193 308	669 130
Hafen in Rheinhausen	433 435	136 393	569 828	1 170 146 ₅
Homburg-Essenberger Rheinufer	—	10 081 ₅	10 081 ₅	24 707
Zusammen	1 235 722 ₅	1 332 449 ₅	2 568 172	6 259 805 ₅

Mit dem Ausfall der Zufuhr ausländischer Erze zur See hat der Erzverkehr gegenüber 1913 um 7 048 000 t oder um 73,29 %, gegen 1914 um 3 692 000 t oder um 58,97 % abgenommen. Im Gegensatz zum Verkehr in Friedenszeiten war diesmal bei der so stark verringerten Zufuhr zu Berg die Zufuhr zu Tal überwiegend. Sie betrug 1 332 000 t und war somit um 789 000 t größer als 1914 und 611 000 t größer als 1913. In der Hauptsache handelte es sich bei diesem Talverkehr um Sendungen aus dem Minettegebiet, die mit der Bahn den Umschlagplätzen am Oberrhein zugeführt wurden und von da zu Schiff in die Rhein-Ruhr-Häfen gelangten. Ein Teil des Talverkehrs entfällt auch auf Erze, die mit der Bahn von deutschen Seehäfen her in den Duisburg-Ruhrorter Häfen eintrafen, hier in Kähne umgeschlagen und dann den talwärts gelegenen Privathäfen zugeführt wurden. Umgekehrt sind in der Zufuhr zu Berg, die sich während der genannten drei Jahre von 8 895 000 t auf 1 236 000 t verringert hat, auch Mengen enthalten, die auf dem Bahnweg von deutschen Seehäfen her in den Duisburg-Ruhrorter Häfen angekommen waren und von hier aus zu Wasser insbesondere nach Rheinhausen verfrachtet wurden.

II. Getreide²⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen	
			1915 t	1914 t
Ruhrorter Hafen	42	7 194	7 236	54 367 ₅
Duisburger Hafen	33 157	28 541	61 698	527 118
Duisburg-Hochfelder Hafen	—	92	92	545
Homburg-Essenberger Rheinufer	63	1 250	1 313	22 833
Zusammen	33 262	37 077	70 339	604 863 ₅

Infolge der Stockung der Zufuhr überseeischen Getreides hat der Getreideverkehr die stärkste Einbuße erlitten. Die Abnahme beträgt gegen 1913 899 000 t (gegen 1914 535 000 t) oder 92,75 % (88,37 %). Bei der geringen Zufuhr zu Berg, die im Vergleich mit dem Vorjahr um über 500 000 t gesunken ist, war die Zufuhr zu Tal überwiegend.

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

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

III. Holz¹⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1915	1914
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	398	36 919	37 317	81 511 _s
Duisburger Hafen	5 725	53 789 _s	59 514 _s	117 732
Duisburg-Hochfelder Hafen	3 555	69 868	73 423	117 948
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhof	259	—	259	2 095
Duisburger Rheinufer	36 _s	4 683	4 719 _s	10 466
Häfen in Alsum und Schwelgern	—	33 087 _s	33 087 _s	29 093
Werft in Hamborn	—	—	—	31
Hafen in Walsum	—	1 015	1 015	1 839
Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum	—	16 217	16 217	39 238
Homberg-Essenberger Rheinufer	800	675	1 475	2 973
Zusammen	10 773 _s	216 254	227 027 _s	402 926 _s

Wegen des Ausbleibens der überseeischen Hölzer hat sich auch der Holzumschlagsverkehr weiter erheblich vermindert. Der Gesamtausfall beziffert sich gegenüber 1913 auf 413 000 t (1914 176 000 t) oder 64,51 % (43,41 %). Betroffen wird vor allem die Zufuhr aus dem Ausland (Zufuhr zu Berg), die gegenüber dem Vorjahr von 166 000 t auf 11 000 t gesunken ist, während die Zufuhr zu Tal sich um 21 000 t, von 237 000 t auf 216 000 t verringert hat.

IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1915	1914
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	3 939 498	1 620 984	5 560 482	10 605 340 _s
Duisburger Hafen	1 386 203	101 131	1 487 334	3 250 406
Duisburg-Hochfelder Hafen	10 996	15 910	26 906	254 614
Duisburger Rheinufer	—	—	—	7 339
Häfen in Alsum und Schwelgern	567 356 _s	315 570 _s	882 927	1 091 323
Hafen in Walsum	489 115	272 254	761 369	813 006
Hafen Rheinpreußen	446 572	355 685 _s	802 257 _s	1 041 537 _s
Verladestelle Diergardt	88 356	11 905 _s	100 261 _s	178 491 _s
Zusammen	6 928 096 _s	2 693 440 _s	9 621 537	17 242 057 _s

Gegenüber 1913 hat der Kohlenumschlagsverkehr um 11 890 000 t (7 621 000 t) oder 55,27 % (44,19 %) abgenommen. Sämtliche Häfen und Verladestellen sind an der Abnahme beteiligt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Rhein-Herne-Kanal gerade dem Kohlenumschlagsverkehr der öffentlichen Häfen besonders Abbruch getan hat. 1915 sind vom Rhein-Herne-Kanal zum Rhein rund 2 000 000 t Kohle befördert worden. Vor Inbetriebsetzung des Rhein-Herne-Kanals wurden diese Mengen mit der Bahn von den Zechen den Verladestellen der öffentlichen Häfen zu-

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

geführt. Die weiteren Ursachen der Abnahme des Kohlenverkehrs liegen vornehmlich in dem Förderausfall der Zechen während der Kriegszeit, der eine weitgehende Beschränkung der Kohlenausfuhr notwendig machte.

Der Versand aus den Privatzechenhäfen hat verhältnismäßig viel weniger abgenommen, als der Versand aus den öffentlichen Häfen. Der Rückgang der Abfuhr beträgt im Vergleich zum Jahr 1913 (bzw. zum Jahr 1914):

Öffentliche Häfen:

beim Ruhrorter Hafen	7 644 615 t (5 044 858 t)	= 57,88 % (47,56 %)
„ Duisburger „	3 146 875 t (1 763 072 t)	= 67,90 % (54,24 %)
„ Duisburg-Hochfelder Hafen	396 112 t (227 708 t)	= 93,64 % (89,43 %)

Privathäfen:

bei den Häfen in Alsum und Schwelgern	217 493 t (208 396 t)	= 19,76 % (19,09 %)
beim Hafen in Walsum	227 494 t (51 637 t)	= 23,01 % (6,35 %)
„ „ Rheinpreußen	325 039 t (239 280 t)	= 28,79 % (22,97 %)

Der verhältnismäßig viel stärkere Rückgang in der Kohlenabfuhr, den die öffentlichen Häfen gegenüber den Privathäfen aufweisen, erklärt sich nicht nur aus der schon erwähnten Inbetriebnahme des Rhein-Herne-Kanals, sondern auch aus einer Überlegenheit der Privathäfen insofern, als diese infolge der Benutzung eigener Kübelwagen auf ihren Hafengebäuden vom Staatsbahnbetrieb unabhängig waren und daher bei der Zuführung der Kohle zu den Häfen unter Wagenmangel, wie er zeitweise bei der Inanspruchnahme des Wagenparkes durch die Heeresverwaltung unausbleiblich war, nicht zu leiden hatten.

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1915	1914
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	34 375	129 078	163 453	474 161
Duisburger Hafen	17 611	13 023	30 634	71 069
Duisburg-Hochfelder Hafen	2 581	4 731	7 312	30 781
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	—	448	448	9 184
Duisburger Rheinufer	33 577	6 729	40 306	128 789
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar)	—	—	—	—
Häfen in Alsum und Schwelgern	23 254	45 532	68 786	237 211
Werft in Hamborn	—	—	—	3
Hafen in Walsum	2 872	48 344	51 216	140 237
Hafen in Rheinhausen	2 524	18 662	21 186	124 698
Zusammen	116 794	266 547	383 342	1 216 133

Die Abfuhr von Roheisen und verarbeitetem Eisen hat sich gegen 1913 um 1 373 000 t (gegen 1914 um 833 000 t) oder 78,12 % (68,48 %) verringert. Der Rückgang ist vor allem durch die Unterbindung der überseeischen Ausfuhr verursacht. Die Abfuhr zu Tal, die 1913 1 466 000 t betrug und 1914 noch 991 000 t ausmachte, ist 1915 auf 267 000 t zusammengeschmolzen. Der Inlandsverkehr hat sich bei weitem nicht in diesem Maß vermindert; die Abfuhr zu Berg ist von 291 000 t im Jahr 1913 auf 117 000 t im Jahr 1915 (1914 225 000 t) gefallen.

II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

38. In Elsaß-Lothringen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	1585	10 690	12 275
1914	2606	4 136	6 742
Mithin 1915	mehr weniger	— 1021	6 554 —
			5 533

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 39,2 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 158,5 % zu- und die Gesamtzufuhr um 82,3 % abgenommen, gegen 13,5 %, 44,0 % und 35,2 % Abnahme im Vorjahr.

39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	19 546	2413	21 959
1914	46 783	225	47 008
Mithin 1915	mehr weniger	— 2188	— —
			25 049

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 58,0 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 972,4 % zu- und die Gesamtzufuhr um 53,3 % abgenommen, gegen 3,2 %, 93,7 % und 9,4 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	8 078	1044	9 122
1914	13 174	2305	15 479
Mithin 1915	mehr weniger	— 1261	— —
			6 357

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 38,7 %, die Zufuhr zu Tal um 54,7 % und die Gesamtzufuhr um 41,7 % abgenommen, gegen 43,8 % Abnahme, 82,9 % Zunahme und 37,3 % Abnahme im Vorjahr.

41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	32 706	9 036	41 742
1914	69 713	30 557	100 270
Mithin 1915	mehr weniger	— 21 521	— —
			58 528

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 53,1 %, die Zufuhr zu Tal um 70,4 % und die Gesamtzufuhr um 48,4 % abgenommen, gegen 30,1 % Abnahme, 22,7 % Zunahme und 19,5 % Abnahme im Vorjahr.

42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1915	156 891	—	156 891
1914	503 518	—	503 518
Mithin 1915	mehr weniger	— 346 627	— 346 627

Die Zufuhr hat demnach um 68,8 % abgenommen, gegen 43,1 % Abnahme im Vorjahr.

C. Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein

(Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze.)

1. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen.

Der Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein betrug nach den Aufzeichnungen der Niederländischen Zollstelle in Lobith

im Berichtsjahr	8 567 290 t ¹⁾
„ Vorjahr	25 395 303 t

sonach im Jahr 1915 weniger 16 828 013 t oder 66,3 %.

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

43. Hafen zu Nijmegen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1915	36 994	2584	39 578
1914	46 823	1661	48 484
Mithin 1915	mehr weniger	— 923	— 8 906

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21 % ab-, in der Abfuhr um 55,5 % zu-, im ganzen um 19 % 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
1915	11 840	—	11 840
1914	14 300	504	14 804
Mithin 1915	mehr weniger	— 504	— 2 964

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18 % ab-, im ganzen um 20 % abgenommen.

¹⁾ Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstrecke nach dem Rhein oder dem Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 30 960 Tonnen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	4724	—	4724
1914	2695	—	2695
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ 2029 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80 % zu-, im ganzen um 80 % zugenommen.

46. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	26 937	—	26 937
1914	40 710	—	40 710
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — 13 773

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

47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	201 356	4254	205 610
1914	124 848	9486	134 334
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 5232	{ 71 276 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 61,3 % zu-, in der Abfuhr um 55 % ab-, im ganzen um 53 % zugenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	33 135	1563	34 698
1914	40 910	1869	42 779
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 306	{ — 8 081

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19 %, in der Abfuhr um 17 %, im ganzen um 18,9 % abgenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	5483	—	5483
1914	7596	—	7596
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 2113	{ — 2113

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28 %, im ganzen um 28 % abgenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	6421	50	6471
1914	4206	82	4288
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 32	{ 2183 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 52,8 % zu-, in der Abfuhr um 40 % ab-, im ganzen um 51 % zugenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	9445	—	9445
1914	9815	—	9815
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 370	{ — 370

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

52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	2159	—	2159
1914	2634	179	2813
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 179	{ — 654

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18 %, in der Abfuhr um 100 %, im ganzen um 23,4 % abgenommen.

53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	38 345	—	38 345
1914	26 929	—	26 929
Mithin 1915	11 416	—	11 416
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,4 %, im ganzen um 42,4 % zugenommen.

54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	1 274 509	1 275 178	2 549 687
1914	5 498 929	9 837 053	15 335 982
Mithin 1915	4 224 420	8 561 875	12 786 295
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 76,8 %, in der Abfuhr um 87 %, im ganzen um 83,4 % abgenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	695 560	143 884	839 444
1914	861 981	457 105	1 319 086
Mithin 1915	166 421	313 221	479 642
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,5 %, in der Abfuhr um 68,5 %, im ganzen um 36,4 % abgenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	1 697 388	122 057	1 819 445
1914	2 239 690	306 032	2 545 722
Mithin 1915	542 302	183 975	726 277
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,2 %, in der Abfuhr um 60,1 %, im ganzen um 28,5 % abgenommen.

57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	1 689 034	1 284 390	2 973 424
1914	4 214 295	1 644 968	5 859 263
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 360 578	{ — 2 885 839

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,9 %, in der Abfuhr um 21,9 %, im ganzen um 49,8 % abgenommen.

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

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

im Jahr 1915	2 643 t
im Jahr 1914	366 017 t
Mithin 1915	weniger 363 374 t

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

58. Hafen zu Bremen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	—	—	—
1914	4694	4986	9680
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 4986	{ — 9680

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1915	—	—	—
1914	43 051	25 847	68 898
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — 25 847	{ — 68 898

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1915	—	—	—
1914	8403	21 086	29 489
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	8403	21 086	29 489

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

61. Hafen zu Danzig.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1915	—	—	—
1914	9322	6049	15 371
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	9322	6049	15 371

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1915	—	—	—
1914	13 490	14 807	28 297
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	13 490	14 807	28 297

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1915	2 643 ¹⁾	—	2 643 ¹⁾
1914	53 948	29 322	83 270
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	51 305	29 322	80 627

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 95,1 %, in der Abfuhr um 100 %, im ganzen um 96,8 % abgenommen.

¹⁾ Hiervon gingen 110 t durch niederländische Kanäle nach deutschen Emshäfen.

64. Englische Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1915	—	—	—
1914	40 179	38 782	78 961
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	40 179	38 782	78 961

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1915	—	—	—
1914	37 730	14 321	52 051
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —
	37 730	14 321	52 051

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr und Abfuhr um 100 % abgenommen.

3. Gesamtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

Nach und von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen wurden nach Beilage IIa, IIIb und IVb über die deutsch-niederländische Grenze an Gütern einschließlich Floßholz befördert

in 1915 8 569 933 t
 „ 1914 25 761 320 t

Sonach 1915 17 191 387 t oder 66,7 % Abnahme, gegen 31,4 % Abnahme im Vorjahr.

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

J a h r	Einfuhr nach Deutschland (Abfuhr von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen)		Ausfuhr aus Deutschland (Zufuhr nach niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen)		Zusammen	
	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t
	1915	11 567	2 827 087	11 966	5 694 929	23 533
1914	25 718	12 470 267	26 150	13 244 404	51 868	25 714 671
Mithin 1915	{ mehr weniger	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —	{ — —
	14 151	9 643 180	14 184	7 549 475	28 335	17 192 655

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 77,3 %, bei der Ausfuhr um 57,0 %, im ganzen um 66,9 % abgenommen.

Vor der erheblichen Abnahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland besonders folgende Güter betroffen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 4 561 618 t), Manganerze, Braunstein (— 212 370 t), Schwefelkies (— 602 191 t), Weizen und Spelz (— 1 219 244 t), Roggen (— 189 775 t), Hafer (— 275 344 t), Gerste (— 313 164 t), Mais (Kukuruz) (— 132 640 t), Lein- und Ölsamen (— 327 244 t), Holz (— 650 973 t), Kalk, gebrannter (— 124 084 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 328 763 t).

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze betrifft: Chemikalien und Drogen (— 120 973 t), Thomasmehl (— 148 139 t), Roheisen aller Art (— 104 119 t), Luppen von Schweißisen (— 133 012 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 207 578 t), Eisenbahnschienen (— 199 525 t), Steinkohlen (— 5 802 198 t), Steinkohlenbriketts (— 183 986 t).

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

A. Bei der Einfuhr nach Deutschland:

ein Weniger von	10 078 t	bei Blei in Blöcken, Bleiwaren,
„ „ „	31 431 t	„ Borke, Lohe, Gerbstoffen,
„ „ „	56 581 t	„ Chemikalien und Drogen,
„ „ „	92 855 t	„ Chilesalpeter,
„ „ „	75 853 t	„ phosphorsaurem Kalk,
„ „ „	13 940 t	„ anderen künstlichen Düngemitteln,
„ „ „	30 976 t	„ Roheisen aller Art,
„ „ „	48 979 t	„ Eisen- und Stahlbruch,
„ „ „	12 360 t	„ Dampfkesseln, Maschinen, Maschinenteilen,
„ „ „	10 115 t	„ Erde, Kies, Sand, Mergel,
„ „ „	52 182 t	„ Ton, Lehm usw.,
„ „ „	56 698 t	„ Blei-, Kobalt-, Nickelerzen,
„ „ „	63 724 t	„ Zinkerzer,
„ „ „	61 251 t	„ Schlacken zur Verhüttung,
„ „ „	23 458 t	„ Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten,
„ „ „	12 046 t	„ Häuten, Fellen, Leder, Pelz,
„ „ „	27 516 t	„ Holzzeugmasse, Strohmasse,
„ „ „	12 598 t	„ Jute,
„ „ „	24 167 t	„ Kaffee, Kakao, Tee,
„ „ „	54 490 t	„ Roggenmehl,
„ „ „	13 502 t	„ Kleie,
„ „ „	40 030 t	„ Ölen, Fetten, Tran und Talg,
„ „ „	26 106 t	„ Papier und Pappe,
„ „ „	95 947 t	„ Reis, Reismehl, Reiskleie,
„ „ „	12 523 t	„ Schwefelsäure,
„ „ „	40 531 t	„ Pflastersteinen aller Art,
„ „ „	98 556 t	„ Steinkohlen,
„ „ „	11 553 t	„ Tabak, roh, Tabakrippen,
„ „ „	56 301 t	„ Teer, Pech, Harz,
„ „ „	12 710 t	„ Wein,
„ „ „	79 685 t	„ Zucker, roh,
„ „ „	41 944 t	„ Verbrauchszucker,

ein Weniger von	14 362 t	bei Umschließungen, gebraucht
„ „	98 601 t	„ sonstigen Gütern;
„ Mehr	5 293 t	„ Baumwolle, roher, und Abfällen,
„ „	4 589 t	„ Eisen und Stahl in Stäben,
„ „	2 838 t	„ Küchengewächsen, Gemüse,
„ „	14 785 t	„ Rüben, Futter-, Zuckerrüben,
„ „	4 623 t	„ Stärke-Traubenzucker,
„ „	681 465 t	„ Bau-, Bruch- und Werksteinen usw.,
„ „	46 574 t	„ Steinkohlenbriketts,
„ „	11 797 t	„ Steinkohlenkoks,
„ „	39 882 t	„ Tonwaren, Porzellan, Steingut,
„ „	7 753 t	„ Wolle,
„ „	7 319 t	„ Stückgütern (Sammelgütern),
„ „	33 058 t	„ Heu und Stroh.

Geflüßt wurde bei der Einfuhr nichts.

B. Bei der Ausfuhr aus Deutschland:

ein Weniger von	31 213 t	bei Braunkohlenbriketts,
„ „	77 966 t	„ Kalisalzen zum Düngen,
„ „	59 786 t	„ anderen künstlichen Düngemitteln,
„ „	59 539 t	„ Platten und Blechen aus Eisen,
„ „	45 142 t	„ Eisenbahnschwellen, eisernen,
„ „	21 687 t	„ eisernen Achsen und Bandagen,
„ „	16 409 t	„ Dampfkesseln, Maschinen, Maschinenteilen,
„ „	49 357 t	„ eisernen Röhren und Säulen,
„ „	68 990 t	„ Eisen- und Stahldraht,
„ „	45 261 t	„ Eisen- und Stahlwaren,
„ „	10 126 t	„ unedlen Metallen, Waren daraus,
„ „	62 051 t	„ Ton, Lehm usw.,
„ „	10 594 t	„ Fleisch und Speck, auch konserviert,
„ „	18 544 t	„ Glas und Glaswaren,
„ „	23 496 t	„ Holzzeugmasse, Strohmasse,
„ „	13 053 t	„ Lumpen,
„ „	15 116 t	„ Weizenmehl,
„ „	28 414 t	„ Ölen, Fetten, Tran und Talg,
„ „	24 287 t	„ Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
„ „	40 199 t	„ Papier und Pappe,
„ „	27 694 t	„ Steinkohlenteerölen, Naphthalin,
„ „	25 308 t	„ Soda aller Art,
„ „	40 336 t	„ gebrannten Steinen und Ziegeln,
„ „	28 775 t	„ Bau-, Bruch- und Werksteinen usw.,
„ „	61 569 t	„ Teer, Pech, Harz,
„ „	22 998 t	„ Tonwaren, Porzellan, Steingut,
„ „	15 555 t	„ Wein,
„ „	75 773 t	„ Farben,
„ „	65 819 t	„ sonstigen Gütern;

