

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255473](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255473)

IV. Güterverkehr.

A. Im allgemeinen.

Der in Beilage IIa zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

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

In den wichtigeren deutschen Rheinhäfen:

- | | | |
|--------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 1. Straßburg, | 14. Biebrich, | 26. 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

	1916	1915		
die Zufuhr	17 768 290 t	16 882 427 t,	mithin 1916 mehr	885 863 t
„ Abfuhr	15 523 288 t	15 376 550 t,	„ 1916 „	146 738 t
Zusammen	33 291 578 t	32 258 977 t,	mitbin 1916 mehr	1 032 601 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.

Die Verkehrszunahme in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 5,3 % gegen 62,9 % Abnahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 1,0 % gegen 62,3 % Abnahme im Vorjahr, im ganzen 3,2 %, gegen 62,6 % Abnahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1916	1915	
der Verkehr zu Berg	20 050 477 t	21 326 830 t	mithin 1916 weniger 1 276 353 t
„ „ zu Tal	13 241 101 t	10 932 147 t	„ 1916 mehr 2 308 954 t
Zusammen	33 291 578 t	32 258 977 t	mithin 1916 mehr 1 032 601 t

mithin in der Richtung zu Berg 6,0 % Abnahme, in der Richtung zu Tal 21,1 % Zunahme, gegen 32,5 % und 44,7 % 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	7 430 t
39. „ Baden	11 241 t
40. „ Bayern	955 t
41. „ Hessen	51 023 t
42. „ Preußen	217 790 t

Zusammen 1916 288 439 t
gegen 1915 241 989 t

Sonach gegen das Vorjahr 46 450 t oder 19,2 % Zunahme, gegenüber 64,0 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe I

im Berichtsjahr	33 580 017 t
„ Vorjahr	32 500 966 t

mithin in 1916 mehr 1 079 051 t,

also ergibt sich eine Zunahme von 3,3 %, gegen 37,7 % Abnahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde usw. —, Rindvieh usw. —, Schafe usw. —, Schweine usw. 5, Geflügel usw. 15 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

	1916	1915	
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	8 495 710 t	5 733 330 t	mithin 1916 mehr 2 762 380 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	1 649 578 t	2 833 960 t	„ 1916 weniger 1 184 382 t
Zusammen	10 145 288 t	8 567 290 t	mithin 1916 mehr 1 577 998 t

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 18,4 % gegen 67,1 % Abnahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 48,2 % zugenommen, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 41,8 % abgenommen, gegen 56,4 % und 76,9 % 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 aufgezeichnet:

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	1916	1915	
her	2643 t,	mithin 1916 weniger	2643 t

die Abfuhr nach dem deutschen

Rhein hin	—	—	—
Zusammen	—	2643 t, mithin 1916 weniger	2643 t

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 100 %, im ganzen um 100 % abgenommen, gegen 98,8 % und 99,0 % 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	1916	1915	
.	8 495 710 t	5 735 973 t,	mithin 1916 mehr 2 759 737 t
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	1 649 578 t	2 833 960 t,	„ 1916 weniger 1 184 382 t

Zusammen 10 145 288 t¹⁾ 8 569 933 t, mithin 1916 mehr 1 575 355 t

Die Verkehrszunahme beträgt somit 18,4 %, gegen 66,7 % Abnahme im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 48,1 %, in der Abfuhr 41,8 %, gegen 57,0 % und 78,1 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen

und überseeischen Häfen mit 10 145 288 t

den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit 33 580 017 t

so ergibt sich im Jahr 1916 als **Gesamthafenverkehr** 43 725 305 t

gegen 1915 41 070 899 t

Sonach 1916 **mehr** 2 654 406 t,

oder 6,5 %, gegen 47,3 % Abnahme im Vorjahr.

¹⁾ 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	8 470 552 t	1 691 801 t	10 162 353 t
Aufzeichnungen in Lobith	8 495 710 t	1 649 578 t	10 145 288 t
In Emmerich	{ mehr	42 223 t	17 065 t
	{ weniger	25 158 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 8994 Tonnen. (Siehe Beilage IIIc.)

Der in Beilage IIb zusammengestellte

Durchgangs-Verkehr von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins betrug im Berichtsjahr . 2 243 033 t
 hierzu der Gesamthafenverkehr mit 43 725 305 t
 mithin **Gesamtverkehr auf dem Rhein 45 968 338 t**
 oder gegen das Vorjahr mit 43 213 587 t **mehr 2 754 751 t** oder 6,4 % gegen 46,6 % Abnahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1916 ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Gesamthafenverkehr	Verkehr von und nach Nebenflüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	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
1915	41 071 921	2 142 688	43 214 609	- 37 730 806	- 46,6
Summe 1909—1915	557 118 224	24 695 907	581 814 131	- 25 352 626	- 23,5
Durchschnitt 1909—1915	79 588 318	3 527 987	83 116 305	- 3 621 804	- 3,4
1916	43 725 305	2 243 033	45 968 338	+ 2 754 751	+ 6,4
1916 gegen 1909/15	mehr weniger	— 35 863 013	— 1 284 954	— 37 147 967	— —

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 Binnenwasserstraßen 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 (vorher 16a und 16b), bei Klasse 55 (vorher 55a und 55b), bei Klasse 58 (vorher 58a und 58b), bei 59c (vorher 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, Lösch- 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 (vorher 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 Baggararbeiten und Strombauten oder sonst zu einem anderen Zweck als zur Vermittelung 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 (sog. 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. Hafen zu Straßburg.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	680 787	—	680 787	—	286 501	286 501	967 288
1915	747 005	—	747 005	—	154 934	154 934	901 939
Mithin 1916	mehr weniger	— 66 218	— 66 218	— —	131 567 —	131 567 —	65 349 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,9 % ab-, in der Abfuhr um 84,9 % zu-, im ganzen um 7,2 % zugenommen.

Eine Abnahme in der Zufuhr hat insbesondere bei Braunkohlenbriketts (10 473 t weniger), Chemikalien und Drogen (1405 t weniger), phosphorsaurem Kalk (1190 t weniger), Roggen (4737 t weniger), Steinkohlen (135 779 t weniger) und Verbrauchszucker (6947 t weniger) stattgefunden.

Eine Steigerung in der Zufuhr ist insbesondere bei Eisen und Stahl in Stäben (2956 t mehr), Weizen und Spelz (5887 t mehr), Holzzeugmasse (1544 t mehr), Steinkohlenbriketts (6495 t mehr) und Steinkohlenkoks (82 043 t mehr) eingetreten.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Zufuhr im Jahr 1916 gegenüber dem Jahr 1915 (—) in Tonnen wie folgt:

Borke, Lohe, Gerbstoffe 937 t (1534 t), Braunkohlenbriketts 41 432 t (51 905 t), Chemikalien und Drogen 244 t (1649 t), Phosphorsaurer Kalk 0 t (1190 t), Eisen und Stahl in Stäben 3897 t (941 t), Eisenbahnschienen 84 t (1494 t), eiserne Eisenbahnschwellen 889 t (0 t), eiserne Achsen und Bandagen 49 t (932 t), eiserne Röhren und Säulen 797 t (1471 t), Weizen und Spelz 11 276 t (5389 t), Roggen 590 t (5327 t), Hafer 0 t (1853 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte 996 t (164 t), Holzzeugmasse, Strohmasse 2399 t (855 t), Weizenmehl 1652 t (1813 t), Roggenmehl 874 t (110 t), Soda aller Art 1924 t (1717 t), Steinkohlen 376 774 t (512 553 t), Steinkohlenbriketts 19 408 t (12 913 t), Steinkohlenkoks 203 011 t (120 968 t), Tabak, roh, Tabakrippen 727 t (1256 t), Teer, Pech, Harz 2866 t (2288 t), Zucker, roh 4209 t (533 t), Verbrauchszucker 2799 t (9746 t).

Eine Zunahme in der Abfuhr ist hauptsächlich bei Gerbstoffen (1798 t mehr), Eisenerz (173 316 t mehr), Weizen und Spelz (2760 t mehr), hölzernen Eisenbahnschwellen (1490 t mehr), Küchengewächsen, Gemüse (1106 t mehr), Bausteinen (1570 t mehr) und Teer, Pech, Harz (2186 t mehr) eingetreten. Dagegen ist eine Minderverfrachtung bei Kalisalzen (8008 t weniger), Roheisen aller Art (9415 t weniger), Luppen von Schweißisen (21 148 t weniger), Gerste (3515 t weniger), anderen Müllereierzeugnissen (1864 t weniger), Reis, Reismehl, Reiskleie (2085 t weniger) und Steinkohlen (4896 t weniger) zu verzeichnen.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Abfuhr im Jahr 1916 im Vergleich zum Vorjahr in Tonnen wie folgt:

Gerbstoffe 10 471 t (8673 t), Chemikalien und Drogen 47 t (820 t), Kalisalze zum Düngen 0 t (8008 t), Roheisen aller Art 0 t (9415 t), Luppen von Schweißisen 0 t (21 148 t), Eisen und Stahlbruch 7927 t (6740 t), Eisen und Stahl in Stäben 868 t (112 t), Eisenerz 231 917 t (58 601 t), Schwefelkies 1025 t (1554 t), Schlacken zur Verhüttung 960 t (1121 t), Weizen und Spelz 3205 t (445 t), Gerste 3990 t (7505 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte 1078 t (1983 t), hölzerne Eisenbahnschwellen 3433 t (1943 t), Bau- und Nutzholz, gesägt, weich 7284 t (7522 t), andere Müllereierzeugnisse 311 t (2175 t), Küchengewächse, Gemüse 2451 t (1345 t), Reis, Reismehl, Reiskleie

0 t (2085 t), Bau-, Bruch- und Werksteine 1934 t (364 t), Steinkohlen 1440 t (6336 t), Teer, Pech, Harz 2208 t (22 t).

In dem oben dargestellten Gesamtergebnis des Verkehrs sind die im sogenannten Nahverkehr (vgl. Seite 61 Ziffer 4) im Gemeindebezirk Straßburg zur Ausladung gelangten 2387 t Kies und Sand (im Vorjahr 2668 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	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		
1916	736 026	5787	741 813	10 645	28 256	38 901	780 714
1915	430 136	3680	433 816	4 580	38 178	42 758	476 574
Mithin 1916	mehr weniger	305 890 2107	307 997	6 065 —	— 9 922	— 3 857	304 140 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 71,0 % zu-, in der Abfuhr um 9,0 % ab-, im ganzen um 63,8 % zugenommen.

Der außergewöhnlich günstige und stetige Wasserstand des Rheins gestattete die Ausnutzung dieser Wasserstraße in hohem Maß. Diesem Umstand ist nicht zum geringsten die hohe Steigerung in den Zufuhren zuzuschreiben. In der Hauptsache entfällt die vermehrte Zufuhr auf die Brennstoffe — Steinkohlen, Steinkohlenkoks usw. — mit zusammen 722 193 t = 97,3 % der Gesamtzufuhr. Die Zufuhr in anderen Güterarten war nicht von Bedeutung. Es fehlten infolge der Unterbindung des Überseeverkehrs die Auslandsgüter, namentlich Getreide. Der Rückgang beim Talverkehr ist als eine Folge der durch den Krieg bedingten Verhältnisse anzusehen.

3. Hafen zu Lauterburg.

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		
1916	243 913	66	243 979	—	2537	2537	246 516
1915	278 550	—	278 550	—	302	302	278 852
Mithin 1916	mehr weniger	— 66	—	— —	2235 —	2235 —	— 32 336

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,4 % ab-, in der Abfuhr um 740 % zu-, im ganzen um 11,6 % abgenommen.

Die Zufuhr an Braunkohlenbriketts ist im Jahr 1916 um 1172 t, an Steinkohlen um 51 354 t und an Steinkohlenbriketts um 819 t geringer gewesen als im Vorjahr. Dagegen hat die Zufuhr an Steinkohlenkoks um 18 853 t zugenommen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist auf die Mehrverfrachtung von 1519 t Grubenholz und 600 t Bau- und Nutzholz, beschlagen, hart, zurückzuführen.

4. Hafen zu Karlsruhe.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1916	1 101 342	16 354	1 117 696	844	258 479	259 323	1 377 019
1915	955 238	3 690	958 928	1246	255 221	256 467	1 215 395
Mithin 1916	mehr weniger	146 104 12 664	158 768	— 402	3 258 —	2 856 —	161 624 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,6 %, in der Abfuhr um 1,1 %, im ganzen um 13,3 % zugenommen.

Eine nennenswerte Zunahme ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:	
bei Braunkohlenbriketts	um 72 244 t
„ Getreide	„ 2 940 t
„ Steinkohlen und Briketts	„ 44 423 t
„ Koks	„ 48 720 t
B. In der Abfuhr:	
bei Brucheisen	um 37 362 t
„ Papier	„ 2 850 t

Dagegen ist eine nennenswerte Abnahme zu verzeichnen:

In der Abfuhr:	
bei Holz aller Art	um 34 632 t

Die Zunahme in der Zufuhr von Brennstoffen ist auf die Entstehung einer Anlage der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke m. b. H. und eines neuen Kohlenlagers der Firma Raab Karcher & Cie., die Zunahme in der Abfuhr von Brucheisen auf die gleichen Ursachen wie im Vorjahr zurückzuführen. Die Abnahme in der Abfuhr von Holz ist durch die Einschränkung der Bautätigkeit veranlaßt.

Vom gesamten Hafenverkehr entfallen:

auf Steinkohlen, Koks und Briketts	rund 63 %
„ Holz	„ 13 %
„ Getreide, Ölsaaten und Ölfrüchte	„ 0,6 %
„ Brucheisen	„ 4,5 %

Der Nachenverkehr ist in obigen Ziffern nicht enthalten; er beläuft sich:

in der Zufuhr auf	1330 t
„ „ Abfuhr „	120 t

5. Hafen zu Speyer.

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	
1916	13 394	7642	21 036	—	7728	7728	28 764
1915	28 017	7530	35 547	—	9668	9668	45 215
Mithin 1916	mehr weniger	112	—	—	—	—	—
	14 623	—	14 511	—	1940	1940	16 451

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 40,8 %, in der Abfuhr um 20,3 %, im ganzen um 36,4 % abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Erde und Steinkohlen, die Abnahme der Abfuhr in Zementplatten, Eisenbahnschwellen und gebrannten Mauersteinen.

6. Hafen zu Mannheim mit 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	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		
1916	3 998 839	320 878	4 319 717	44 164	794 929	839 093	5 158 810
1915	4 375 741	268 216	4 643 957	60 062	686 251	746 313	5 390 270
Mithin 1916	mehr weniger	— 52 662	— 324 240	— 15 898	108 678	92 780	— 231 460
	376 902	—					

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,0 % ab-, in der Abfuhr um 12,4 % zu-, im ganzen um 4,3 % 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	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		
1916	3 984 935	87 886	4 072 821	23 518	557 922	581 440	4 654 261
1915	4 354 918	76 101	4 431 019	31 754	476 888	508 642	4 939 661
Mithin 1916	mehr weniger	— 11 785	— 358 198	— 8 236	81 034	72 798	— 285 400
	369 983	—					

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,1 % ab-, in der Abfuhr um 14,3 % zu-, im ganzen um 5,8 % abgenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1916 und 1915:

N a m e d e r H ä f e n	G e s a m t v e r k e h r		Z u f u h r				A b f u h r			
	1916 t	1915 t	1916		1915 zu- sammen t	1916			1915 zu- sammen t	
			zu Berg t	zu Tal t		zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		zusammen t
Mannheimer Hafenanlagen	3 059 122	3 154 197	1 994 845	313 945	2 308 790	2 485 424	30 607	719 725	750 332	668 773
Rheinauhafen	2 099 688	2 236 073	2 003 994	6 933	2 010 927	2 158 533	13 557	75 204	88 761	77 540
Zusammen	5 158 810	5 390 270	3 998 839	320 878	4 319 717	4 643 957	44 164	794 929	839 093	746 313

Im einzelnen wird zu der Verkehrsbewegung mitgeteilt:

a) Rheinau:

Der Gesamtverkehr im Rheinauhafen hat im Jahr 1916 gegen das Jahr 1915 abgenommen.

Die Minderzufuhr entfällt auf die zu Berg angefahrenen, nachbenannten Güter: Steinkohlen 114 890 t, Steinkohlen-Briketts 27 915 t, Steinkohlen-Koks 19 909 t, Pech 983 t, Rohzucker 670 t, Eiserne Röhren 504 t, Eisen und Stahl in Stäben 458 t, Rundholz 232 t.

Dagegen sind zu Berg folgende Warengattungen mehr zugeführt: Braunkohlen-Briketts 24 100 t, Kies und Koksasche 2100 t, Rohbraunkohlen 1003 t, Backsteine 400 t.

In der Anfuhr zu Tal ist ein Mehr zu verzeichnen, und zwar in Kies 4274 t.

Der Minderzufuhr zu Berg steht eine Mehrabfuhr von folgenden Gütern gegenüber:

Zu Berg:	
Steinkohlen	6 750 t
Zu Tal:	
Steinkohlen	16 461 t
Steinkohlen-Briketts	2 635 t
Schwefelkiesabbrände	392 t
Eisenerz (Manganerz)	5 317 t

Der Grund der Minderzufuhr ist in dem guten Wasserstand des Rheins zu suchen. Aus diesem Grund war es möglich, das ganze Jahr direkt von dem Zechengebiet nach den oberrheinischen Häfen zu verfrachten und zu fahren.

Die Abfuhrmenge an Kohlen bestand zum größten Teil in gemischten Feinkohlen und Salinekohlen.

b) Mannheim.	
Düngemittel aller Art. Zufuhr 2668 t (— 12 098 t); Abfuhr 393 t (+ 88 t).	
Der Rückgang in der Zufuhr ist auf die geringere Einfuhr infolge des Krieges zurückzuführen. Die Zunahme in der Abfuhr ist der Anordnung der Militärverwaltung, zur Entlastung der Eisenbahn Düngemittel auf dem Wasserweg zu verfrachten, zuzuschreiben.	
Lumpen aller Art. Zufuhr 202 t (— 346 t); Abfuhr 26 t (— 2468 t).	
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.	
Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 4760 t (— 10 555 t); Abfuhr 3780 t (— 480 t).	
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.	
Andere unedle Metalle roh oder als Bruch. Zufuhr 3527 t (— 6392 t); Abfuhr 2871 t (— 2237 t).	
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.	
Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 37 504 t (— 955 t); Abfuhr 6574 t (— 2184 t).	
Die gesteigerte Zufuhr beruht auf der zeitweisen Bahnsperre infolge des Krieges; die verminderte Abfuhr dagegen findet ihre Erklärung in der geringen Zufuhr von Alteisen von den Saar- und Moselwerken.	
Zement, Traß und Kalk. Zufuhr 35 234 t (— 8187 t); Abfuhr 51 547 t (— 3516 t).	
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.	
Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 41 646 t (— 16 516 t); Abfuhr 8222 t (+ 5534 t).	
Die Minderzufuhr ist auf die noch vorhandenen größeren Lagerbestände aus dem Jahr 1915 zurückzuführen; die Mehrabfuhr ist eine Folge der vermehrten Bautätigkeit im Interesse der Heeresverwaltung.	
Weizen und Spelz. Zufuhr 11 612 t (— 4265 t); Abfuhr 8489 t (— 7877 t).	
Die Verminderung in der Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg, teilweise auch auf den geringen Ernteausfall zurückzuführen.	
Roggen. Zufuhr 5632 t (+ 5507 t); Abfuhr 1542 t (— 4606 t).	
Die Zunahme in der Zufuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen, während die Abnahme in der Abfuhr durch Vermahlung am hiesigen Platz ihren Grund hat.	

Hafer. Zufuhr 2684 t (— 8108 t); Abfuhr 8987 t (+ 1903 t).

Der Rückgang in der Zufuhr findet seine Erklärung darin, daß die gut ausgefallene Ernte Süddeutschlands größtenteils mit der Eisenbahn verfrachtet wurde, während die vermehrte Abfuhr eine Folge des günstigen Wasserstandes ist.

Gerste. Zufuhr 476 t (— 1942 t); Abfuhr 9758 t (+ 5925 t).

Der Rückgang in der Zufuhr findet seine Erklärung darin, daß die gut ausgefallene Ernte Süddeutschlands größtenteils mit der Eisenbahn verfrachtet wurde, während die vermehrte Abfuhr eine Folge des günstigen Wasserstandes ist.

Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 10373 t (+ 7186 t); Abfuhr 14654 t (+ 6430 t).

Die vermehrte Zu- und Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen.

Ölsaat. Zufuhr 68 t (— 6368 t); Abfuhr 45 t (— 5101 t).

Die Verminderung der Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 1773 t (— 334 t); Abfuhr 352 t (— 528 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die geringe Ernte zurückzuführen.

Häute, Felle, Leder und Pelzwerk. Zufuhr 29 t (— 503 t); Abfuhr 123 t (— 304 t).

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

Harte Stämme (Bau-, Nutz- und Schiffsholz). Zufuhr 834 t (— 2459 t); Abfuhr 1039 t (— 2204 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist teils auf die noch vorhandenen größeren Bestände aus der Friedenszeit, teils auf die verminderte Zufuhr infolge des Krieges zurückzuführen, die Abnahme in der Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

Harte Schnittware. Zufuhr 0 t (— 73 t); Abfuhr 2557 t (+ 1263 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist unbedeutend; die Zunahme in der Abfuhr findet ihre Erklärung darin, daß von niederrheinischen Plätzen größere Mengen am Oberrhein gekauft und verschifft wurden.

Weiche Stämme. Zufuhr 35 313 t (— 1801 t); Abfuhr 16 120 t (— 15 901 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß das zur Zellulosefabrikation erforderliche Holz infolge des Krieges im Inland beschafft und mit der Bahn eingeführt wurde; die Abnahme in der Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Weiche Schnittware. Zufuhr 454 t (— 1707 t); Abfuhr 29 736 t (+ 7572 t).

Die verminderte Zufuhr ist eine Folge des Krieges; die Zunahme in der Abfuhr findet ihre Erklärung darin, daß von niederrheinischen Plätzen größere Mengen am Oberrhein gekauft und verschifft wurden.

Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 512 t (— 788 t); Abfuhr 2303 t (+ 316 t).

Die verminderte Zufuhr ist eine Folge des Krieges, während die vermehrte Abfuhr auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen ist.

Wein. Zufuhr 631 t (— 839 t); Abfuhr 426 t (— 461 t).

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

Mehl und Mühlenfabrikate. Zufuhr 1913 t (— 1594 t); Abfuhr 393 t (— 3371 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Reis. Zufuhr 262 t (— 778 t); Abfuhr 192 t (— 770 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Salz. Zufuhr 232 842 t (+ 40 776 t); Abfuhr 376 637 t (+ 59 543 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den vermehrten Bedarf der rheinischen Fabriken und auf die verstärkte Ausfuhr nach Holland und Belgien zurückzuführen.

Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 5963 t (— 1813 t); Abfuhr 3411 t (— 1378 t). Die Abnahme in der An- und Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

Rohtabak. Zufuhr 13 657 t (+ 2622 t); Abfuhr 7018 t (— 2552 t).

Die Mehrzufuhr ist darauf zurückzuführen, daß mit einem Ausfuhrverbot aus Holland gerechnet wurde, und sämtliche im Ausland gekauften Tabake bezogen worden sind. Der geringere Abgang ist auf die Einschränkung der Fabrikation zurückzuführen.

Petroleum. Zufuhr 180 t (— 1330 t); Abfuhr 7615 t (— 5390 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

Steinkohlen. Zufuhr 1 678 807 t (— 67 998 t); Abfuhr 17 968 t (+ 6870 t).

Die geringere Zufuhr ist teilweise auf die Förderungsbeschränkungen infolge Arbeitermangels, teilweise auch darauf zurückzuführen, daß wegen zeitweiser Einstellung der Schifffahrt im Winter größere Mengen mit der Bahn befördert werden mußten.

Die Zunahme in der Abfuhr ist unbedeutend und hängt mit dem günstigen Wasserstand zusammen.

Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 3323 t (— 3206 t); Abfuhr 190 t (— 1188 t).

Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 1868 t (— 12 424 t); Abfuhr 1220 t (— 2120 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die verminderte Bautätigkeit infolge des Krieges zurückzuführen.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	Zusammen	zu Berg	zu Tal	
1916	1 198 502	99 662	1 298 164	3274	489 817	1 791 255
1915	955 189	89 906	1 044 495	4227	351 818	1 400 540
Mithin 1916	243 313	10 356	253 669	—	137 999	390 715
mehr	—	—	—	953	—	—
weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,3 %, in der Abfuhr um 38,5 %, im ganzen um 27,9 % zugenommen.

Die für die Schifffahrt günstigen Voraussetzungen haben im Jahr 1916, soweit es überhaupt bei der den Wasserverkehr so überaus einschränkenden und schädigenden Einwirkung des Krieges möglich war, ihren Einfluß geltend gemacht und eine nicht unbeträchtliche Mehrung des Güterumschlags gegenüber dem Jahr 1915 gebracht. Zweifellos wäre eine noch höhere Verkehrsmehrung zu verzeichnen gewesen, wenn nicht für die Schifffahrt infolge der Schwierigkeiten in der Wagenstellung so große Störungen eingetreten wären.

Die Mehrung in der Zufuhr wurde in der Bergzufuhr hauptsächlich durch die bedeutenden Mehrzufuhren von Braunkohlenbriketts, Steinkohlen und Steinkohlenkoks verursacht, während zu der Mehrung in der Abfuhr in erster Linie die gesteigerten Talabgänge von Eisen- und Stahlbruch, Schwefelkiesabbrände und Steinschrotten bzw. Steingrus beitrugen.

Was nun den hiesigen Hafenverkehr im einzelnen anbelangt, so wäre bezüglich des Auslandsverkehrs zu bemerken, daß der Verkehr mit Holland und Belgien wie im Vorjahr infolge der Unterbindung des Seeverkehrs und der eingetretenen Beschränkung des Warenaustausches ein sehr schwacher blieb. Die Zufuhr von den Seehäfen beschränkte sich bei Rotterdam hauptsächlich auf Gewürze, Fische, Tabak, Kaffee, Hülsenfrüchte, Kartoffelmehl und Verbrauchszucker, bei Antwerpen auf Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Superphosphate aus Belgien.

Die beim Vergleich der Verkehrsziffern des Berichtsjahres mit dem Vorjahr bei verschiedenen Artikeln sich zeigenden Schwankungen finden in der Hauptsache ihren Grund in der durch die Kriegsverhältnisse bedingten weitgehenden Umgestaltung der deutschen Volkswirtschaft, in den Änderungen der Bezugsquellen und der Absatz- und Transportmöglichkeiten sowie insbesondere in den getroffenen Maßnahmen im Interesse der Ernährungsfrage und der Sicherstellung des Heeresbedarfs. Als Folgen dieser Kriegsverhältnisse usw. sind hier besonders hervorzuheben die Mehrungen und Minderungen:

In der Bergzufuhr: Weizen (+ 9565 t), Rohzucker (+ 3001 t), Verbrauchszucker (+ 2082 t), Hafer (— 1 332 t), Stabeisen (— 1318 t), Eisenblech (— 1184 t), Roheisen (— 8815 t), Schwefelsäure (— 2017 t), von letzterer im Jahr 1916 überhaupt keine Zufuhr zu Berg.

In der Talzufuhr: Weizen (+ 4896 t), wovon im Vorjahr keine Zufuhr zu Tal. Gerste (— 2748 t), Kies (+ 16 873 t), hiervon gingen ganz erhebliche Mengen für Kriegszwecke nach Westen.

In der Talabfuhr: Mais (+ 2164 t), Hafer (+ 4972 t), von letzterem im Vorjahr keine Talabfuhr; andere Müllereierzeugnisse (+ 1651 t), Schwefelsäure (+ 6026 t), Weizen (— 1217 t), Roggenmehl (— 1883 t), im Jahr 1916 überhaupt keine Abfuhr zu Tal; Natriumbisulfat (— 6196 t).

Weitere auf andere Verhältnisse zurückzuführende nennenswerte Ausfälle ergaben sich:

In der Bergzufuhr: Baumwolle (— 1970 t), Guano (— 6804 t), Chilesalpeter (— 2854 t), Pflastersteine (— 4825 t), Bruchsteine (— 5892 t), Sand und Kies (— 2999 t), Zement (— 15 281 t), Baumwollabfälle (Linters) wurden im Jahr 1915 in größeren Mengen aus Holland eingeführt, welche Anfuhr 1916 ausfielen.

An Guano fand im Vorjahr ein ansehnlicher Bezug aus Belgien statt, der im Berichtsjahr fehlte.

Bei Chilesalpeter konnte noch im ersten Viertel 1915 vom Lager eine Zufuhr verzeichnet werden, und ist nachher wie auch 1916 eine solche nicht mehr erfolgt, was sich aus dem Aufhören der Einfuhr über See erklärt.

Die erhöhte Anfuhr von Pflastersteinen und Bruchsteinen im Jahr 1915 ließ größere Lagermengen zur Deckung des geringen Bedarfs in das Berichtsjahr übernehmen.

Der Ausfall bei Sand, Kies findet seine Deckung in der erhöhten Talankunft des gleichen Artikels. Die Schwankung bei Zement erklärt sich daraus, daß die Lieferungen für das Heer 1916 nachließen und der Bedarf einer hiesigen größeren Fabrik für ihre Bauvorhaben durch Aufnahme sehr erheblicher Mengen im Jahr 1915, von denen noch ein ansehnlicher Posten in das Jahr 1916 übernommen werden konnte, bei der im Berichtsjahr erfolgten immerhin noch befriedigenden Zufuhr hinreichend gedeckt war.

In der Talzufuhr: Backsteine (— 8530 t).

Wenn auch bei Backsteinen die vorjährige Höhe nicht ganz erreicht werden konnte, so ist doch die Umschlagsziffer für 1916 eine recht befriedigende und erklärt sich die Minderung in der Zufuhr aus der noch möglich gewordenen Übernahme größerer Lagermengen aus dem Vorjahr.

In der Talabfuhr: Superphosphat (— 2438 t), Stabeisen (— 1230 t), eiserne Röhren (— 5640 t), Eisendraht (— 2825 t), Eisenerz (— 3694 t).

Eine Abfuhr von Superphosphat hat im Berichtsjahr überhaupt nicht stattgefunden.

Eiserne Röhren gingen im Vorjahr noch in größeren Mengen nach Holland. Der Ausfall bei Eisendraht, wie überhaupt die in die Erscheinung tretenden Minderungen bei verarbeitetem Eisen, sowohl in der Bergankunft wie in der Abfuhr zu Tal dürften ihren hauptsächlichsten Grund wohl darin finden, daß sich die Eisenindustrie nach und nach in der Hauptsache für den Kriegsbedarf eingerichtet hat.

Eisenerze waren im Jahr 1915 in erheblichen Mengen aus dem besetzten französischen Gebiet bei Briey zugegangen.

Den vorerwähnten Minderungen stehen außer den bereits im Absatz 6 bezeichneten noch folgende Mehrungen gegenüber:

In der Bergzufuhr: Braunkohlenbriketts (+ 135 236 t), Steinkohlenkoks (+ 84 650 t), Steinkohlen (+ 52 334 t), Steinkohlenbriketts (+ 11 153 t), Kartoffelmehl (+ 5511 t), Kalksteine (+ 3098 t), Superphosphat (+ 1143 t), Braunkohlenbriketts wurden seitens der ortsansässigen Industrie schon seit Jahren immer mehr in Verwendung genommen und lag besonders im Berichtsjahr ein erhöhter Bedarf an solchen vor.

Für die Mehranfuhr von Koks kommt bei der jetzigen guten Beschäftigung hauptsächlich die Großindustrie in Betracht.

Steinkohlen und Steinkohlenbriketts kamen 1916 in beträchtlichen Mengen aus dem besetzten Belgien und wurden hier auf Bahn nach der Schweiz verladen.

Die Mehrung von Kartoffelmehl rührt von größeren Zufuhren aus Holland im ersten Halbjahr 1916 her.

Zur Verwendung in der chemischen Industrie wurde im Berichtsjahr wieder ein bedeutender Posten Kalksteine bezogen.

In der Talabfuhr: Stahlknüppel (+ 4862 t), Eisen- und Stahlbruch usw. (+ 32 906 t), Eisenblech (+ 4394 t), Klebsand (+ 16 825 t), Ton (+ 3173 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 1978 t), Steinkohlenteeröl (+ 16 594 t), Steinkohlen (+ 1495 t), Steinschrotten (+ 36 618 t), Schwefelkiesabbrände, kupferhaltige (+ 25 194 t), Soda (+ 6549 t), Schwerspat (+ 6795 t).

Nach Stahlknüppel (Halbfabrikate) bestand seitens der Eisenindustrie rege Nachfrage.

Infolge der für Heereszwecke außerordentlich guten Beschäftigung fast aller Werke der Eisenindustrie war naturgemäß auch der Anfall von Eisenschrott und Stahlabfällen und andererseits der Verbrauch von Klebsand und feuerfestem Ton in den die Abfälle aufnehmenden Hüttenwerken in Rheinland-Westfalen ein erhöhter.

Bei Eisenblech und hölzernen Eisenbahnschwellen fanden größere Lieferungen nach Holland statt, während die vermehrte Talabfuhr von Steinschrotten und Steinkohlenteerölen vornehmlich den Bedarf des Heeres zu decken hatte.

Steinkohlen wurden in der zweiten Jahreshälfte 1916 in ansehnlichen Mengen nach dem Neckar verladen bzw. umgeschlagen.

Die größere Abfuhr zu Tal von Soda ist auf die durch den Mangel an Seife und Fetten vermehrte Verwendung dieses Artikels für Reinigungszwecke zurückzuführen.

Die Mehrung von Schwefelkiesabbränden entspricht der infolge des Krieges im Jahr 1916 erhöhten Verarbeitung von Schwefelkies.

Bei Schwerspat fanden bedeutendere Lieferungen nach dem Rheinland und nach Holland statt.

In der Bergabfuhr sind bemerkenswerte Schwankungen nicht zu verzeichnen.

Die Güterbewegung, welche sich im Nahverkehr zwischen Ludwigshafen a. Rh. und Mannheim (einschl. Rheinau) und zwischen Rheingönheim und Ludwigshafen a. Rh., sowie zwischen

Rheingönheim und Mannheim vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Tabelle nicht inbegriffen. Dieselbe beträgt in der Zufuhr von Mannheim und Rheingönheim zusammen 26 561 t, in der Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim 2206 t, in der Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim 836 t, insgesamt also 29 603 t und setzt sich zusammen wie folgt:

Zufuhr von Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. 13 504 t, und zwar: Braunkohlenbriketts 1521 t, Weizen 735 t, Roggen 1470 t, Gerste 553 t, Roggenmehl 250 t, Papier 2 t, Mineralöl 1 t, Steinkohlen 8965 t, Lithopone 2 t und sonstige Güter 5 t.

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen a. Rh. Backsteine 13 057 t.

Abfuhr von Ludwigshafen a. Rh. nach Mannheim 2206 t, und zwar: Weizen 442 t, Gerste 1124 t, Maiskleie 16 t, Maismehl 30 t und Trockenschnitzel 594 t.

Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim: Backsteine 836 t. Im Vergleich mit dem Vorjahr hat der gesamte Nahverkehr um 5572 t abgenommen, was seinen Grund in der Hauptsache in der geringeren Zufuhr von Kies und Backsteinen von Rheingönheim nach Ludwigshafen a. Rh. findet.

8. Hafen zu Worms.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
	t	t	t	t	t	t	t
1916	212 941	14 181	227 122	21 428	265 198	286 626	513 748
1915	234 959	8 124	243 083	14 551	119 369	133 920	377 003
Mithin 1916							
mehr	—	6 057	—	6 877	145 829	152 706	136 745
weniger	22 018	—	15 961	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,6 % ab-, in der Abfuhr um 114 % zu-, im ganzen um 36,3 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Braunkohlenbriketts (+ 2417 t), Platten und Blechen aus Eisen (+ 1004 t), Weizen und Spelz (+ 6920 t), Roggen (+ 1020 t), Mais (+ 5000 t), Papier und Pappe (+ 1377 t), Steinkohlenkoks (+ 4390 t).

Braunkohlenbriketts wurden von einem größeren Werk mehr verbraucht. An Platten und Blechen aus Eisen hatte ein ortsansässiges Unternehmen für Heereslieferungen einen umfangreicheren Bedarf. Bei der Mehrzufuhr an Weizen handelte es sich um rumänisches Erzeugnis, das auf dem Wasserweg zugeführt wurde. Roggen wurde als Kriegsbeute in größerer Menge einer Mühle zur Trocknung überwiesen. Eine ortsansässige Mühle hat die Verarbeitung von Mais als neuen Beschäftigungszweig aufgenommen. Es handelte sich ebenfalls um ein rumänisches Erzeugnis. Die gesteigerte Zufuhr an Papier und Pappe beruht auf Zufälligkeit. Steinkohlenkoks wurde zur Entlastung der Eisenbahn mehr auf dem Wasserweg befördert. Es kommt Hochofenkoks in Betracht, der nach Lothringen weiterverladen wurde.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Borke, Lohe, Gerbstoffen (— 641 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3523 t), Manganerzen, Braunstein (— 21 168 t), Ölen, Fetten, Tran, Talg (— 843 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 1327 t) und Steinkohlen (— 7918 t). An Borke, Lohe und Gerbstoffen hatten die ansässigen Lederfabriken einen geringeren Bedarf. Die Wenigerzufuhr an Erde, Sand, Kies wird durch eine Mehrzufuhr im Nahverkehr ausgeglichen. Der Ausfall an Manganerzen hängt mit der Beschlagnahme dieses Erzes zusammen, wodurch den beteiligten Hüttenwerken der Bezug unmöglich war. Für Öle, Fette, Tran und Talg ist die Seezufuhr infolge des Krieges

versperrt. Zuckerrüben hat die Zuckerfabrik mehr auf dem Bahnweg statt mit Schiffen bezogen. Der Ausfall bei Steinkohlen ist zum Teil durch mangelhafte Stellung von Eisenbahnwagen, zum Teil infolge eingeschränkter Zuteilung durch das Syndikat hervorgerufen.

In der Abfuhr hat sich ein Mehr ergeben bei Eisenerz (+ 159 610 t), Weizen und Spelz (+ 722 t), anderen Müllereierzeugnissen (+ 806 t), Steinkohlenkoks (+ 854 t), Verbrauchszucker (+ 573 t).

Es ist gelungen, größere Sendungen Eisenerz vom Bahnweg auf die Wasserstraße abzuleiten, und zwar verursacht durch die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse. Die Mehrabfuhr an Weizen und Spelz ist eine zufällige Erscheinung. Andere Müllereierzeugnisse und Verbrauchszucker gelangten auf dem Wasserweg statt durch die Eisenbahn zum Versand. Bei der Mehrabfuhr an Steinkohlenkoks (Kokslösche) kommt die Gewinnung eines neuen Hafeninteressenten zum Ausdruck.

Ausfälle haben sich in der Abfuhr ergeben bei Ton, Lehm usw. (— 3076 t), Schlacken zur Verhüttung (— 2309 t), Gerste (— 1259 t), Weizenmehl (— 657 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (— 1061 t).

Ton wurde in geringerer Menge nach dem Niederrhein verladen. An Schlacken zur Verhüttung kamen durch den Krieg weniger kupferhaltige Abbrände zum Versand. Der Ausfall bei Gerste ist durch geringere Abfuhr nach dem Niederrhein hervorgerufen. Der Rückgang in der Abfuhr von Weizenmehl ist ein zufälliger. Gebrannte Mauersteine (feuerfeste Steine) wurden der Dringlichkeit wegen mehr mit der Bahn befördert.

Die Zufuhren im Nahverkehr — Sand und Kies — betragen 24 213 t gegen 20 273 t im vorausgegangenen Jahr.

9. Hafen zu Gernsheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n 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		
1916	42 315	15 756	58 071	6	1848	1854	59 925
1915	65 317	10 818	76 135	33	5234	5267	81 402
Mithin 1916		4 938					
mehr	—	—	—	—	—	—	—
weniger	23 002	—	18 064	27	3386	3413	21 477

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,7 %, in der Abfuhr um 65,0 %, im ganzen um 26,4 % abgenommen.

In der Zufuhr ist eine Steigerung eingetreten bei Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 8567 t) infolge Kieslieferungen an die Heeresverwaltung.

Ausfälle haben sich ergeben bei Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 8377 t) durch Betriebs-einstellung der Zuckerfabrik und bei Steinkohlen (— 16 712 t) durch geringere Zuteilung des Kohlen-syndikats und verminderten Bedarf der ortsansässigen Fabriken.

Die Abfuhr weist einen Ausfall auf bei Erde, Kies, Sand, Mergel (— 554 t) und bei Schwefel-säure (— 1537 t).

Die Abfuhr an Kies usw. in 1915 war eine zufällige; im Berichtsjahr haben Verladungen zu Wasser nicht stattgefunden. Schwefelsäure war durch die Heeresverwaltung beschlagnahmt. Sie wurde mit der Bahn abgefahren.

10. Hafen zu Nierstein.

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		
1916	5905	8161	14 066	68	24 215	24 283	38 349
1915	7544	5321	12 865	703	1 363	2 066	14 931
Mithin 1916							
/ mehr	—	2840	1 201	—	22 852	22 217	23 418
/ weniger	1639	—	—	635	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,3 %, in der Abfuhr um 1676,5 %, im ganzen um 156,8 % zugenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Erde, Lehm, Sand, Kies (+ 621 t) und Steinkohlen (+ 972 t).

Der in größeren Mengen zugeführte Sand und Kies wurde zu Uferregulierungen im Hafengebiet und damit verbundenen Kaianschüttungen verwendet. An Steinkohlen hatte die Malzfabrik, die sich im Tages- und Nachtbetrieb mit Gemüsetrocknung befaßte, einen größeren Bedarf. Außerdem haben Landwirte des Hinterlandes ihre Steinkohlen an der Schiffslandestelle bezogen, die sie sich in früheren Jahren durch die Bahn zuführen ließen.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei Kalksteinen (+ 23 690 t).

Die Gutehoffnungshütte hat den Betrieb ihres Kalksteinbruchs wieder aufgenommen, den sie im vorausgegangenen Jahr eingestellt hatte.

Ausfälle haben sich in der Abfuhr ergeben bei Gerste (— 669 t) und Malz (— 880 t).

Gerste kam infolge Zentralisierung des Getreidehandels überhaupt nicht zur Verladung. Malz hat die ortsansässige Malzfabrik nur in geringer Menge erzeugt. Eine Abfuhr auf dem Wasserweg kam nicht vor.

11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t - V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1916	36 044	3935	39 979	—	49 267	49 267	89 246
1915	29 798	2543	32 341	1144	36 240	37 384	69 725
Mithin 1916							
/ mehr	6 246	1392	7 638	—	13 027	11 883	19 521
/ weniger	—	—	—	1144	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,6 %, in der Abfuhr um 31,8 %, im ganzen um 28,0 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei sonstigen Erden und Traß (+ 2720 t), Steinkohlen (+ 5587 t) und Steinkohlenkoks (+ 1126 t).

Bei der Mehrzufuhr an Erden und Traß kommt Rohgips in Betracht, den die Zementfabrik in größeren Mengen bezogen hat. Die Steigerung bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks gleicht die im vorausgegangenen Jahr vorhandenen Ausfälle aus.

Eine Minderzufuhr haben Zement (— 1328 t) und künstliche Düngemittel (— 1057 t) ergeben. Die Ursachen waren nicht festzustellen.

Die Abfuhr weist ein Mehr auf bei Zement (+ 11 883 t). Es ist herbeigeführt durch umfangreiche Lieferungen der Zementfabrik nach Holland und an die Heeresverwaltung im besetzten belgischen Gebiet.

Im Nahverkehr wurden 278 t Sand und Kies zugeführt gegen 930 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	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		
1916	728 005	1638	729 643	692	45 972	46 664	776 307
1915	822 552	736	823 288	3804	23 619	27 423	850 711
Mithin 1916	mehr weniger	902	—	—	22 353	19 241	—
	94 547	—	93 645	3112	—	—	74 404

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,4 % ab-, in der Abfuhr um 70,2 % zu-, im ganzen um 8,7 % abgenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Eisenerz (+ 1818 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 784 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 3244 t), Obst und Beeren (+ 2261 t), Papier und Pappe (+ 717 t), gebrannten Steinen (+ 680 t), Steinkohlenkoks (+ 3616 t).

Bei der Mehrzufuhr an Eisenerz kommt Raseneisenerz in Betracht, das aus Holland in größeren Mengen eingeführt wurde. Es geht an Gasfabriken zu Gasreinigungszwecken. Bei Hülsenfrüchten handelte es sich um rumänische Bohnen, die mit Mainschiffen über den Donau-Mainkanal befördert wurden. Sie waren für die Militärverwaltung bestimmt. Kaffee wurde aus Holland nach Österreich und der Türkei geführt und in Gustavsburg umgeschlagen. Dasselbe war bei Obst und Beeren der Fall, wobei es sich um getrocknete Feigen handelte. Pappe wurde für eine Kartonagefabrik ausgeladen und auf die Eisenbahn zur Weiterbeförderung gebracht. An gebrannten Steinen hat die Brückenbaugesellschaft größere Mengen zum Neubau einer Halle bezogen. Steinkohlenkoks ist als Dienstkohle für die Preußisch-Hessische Staatsbahn viel umgeschlagen worden.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei roher Baumwolle (— 2397 t), Braunkohlenbriketts (— 2109 t), Chemikalien und Drogen (— 565 t), tierischem Dünger (— 1993 t), Eisen- und Stahlwaren (— 813 t), Lein- und Ölsamen (— 5627 t), weichem Stammholz (— 514 t), Ölen, Fetten, Tran (— 6352 t), Steinkohlen (— 77 187 t), Teer, Pech, Harz (— 1460 t), gehobelten Hölzern (— 1020 t), sonstigen Gütern (— 1695 t).

An Baumwolle fielen die Durchfuhren nach Österreich aus. Braunkohlenbriketts haben durch geringeren Verbrauch in der Zufuhr nachgelassen. Für den Ausfall an Chemikalien und Drogen ist die Ursache unaufgeklärt. An tierischem Dünger kamen die Zufuhren von Guano in Wegfall. Eisen- und Stahlwaren wurden mehr mit der Bahn befördert. Es kommen Radsätze dabei in Frage. Lein- und Ölsamen können infolge des Kriegs nicht mehr eingeführt werden. Die gleiche Ursache liegt bei weichen Stämmen vor. An solchen ist das russische Espenholz weggefallen, das früher von den Zündholzfabriken eingeführt wurde. Der Ausfall an Ölen, Fetten und Tran ist ebenfalls eine Folge des Kriegs. Für diese Gegenstände ist die Seezufuhr gesperrt. Die Zufuhr an Steinkohlen hat sich durch schwächere Förderung bei den Zechen verringert. Die bayerischen Staatsbahnen haben außerdem größere Mengen Steinkohlen auf der Eisenbahn bezogen. Pech wurde von den Steinkohlenbrikettfabriken weniger verbraucht. Zur Herstellung an solchen fehlte es an Feinkohle. Für den Ausfall an gehobelten Hölzern und sonstigen Gütern war die Ursache nicht festzustellen.

In der Abfuhr hat sich der Verkehr gesteigert bei Gerste (+ 800 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (+ 711 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 7566 t), gesägtem weichem Bau- und Nutzholz (+ 4145 t), Pflastersteinen aller Art (+ 22 018 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 576 t), sonstigen Gütern (+ 702 t).

Bei Gerste und Mais handelte es sich um rumänische Erzeugnisse, die mit der Bahn anlangten und in Schiffe umgeladen wurden. Sie gingen nach einem rheinabwärts gelegenen Hafen. Hölzerne

Eisenbahnschwellen wurden mit der Bahn zugeführt und nach Holland verladen. Sie kamen aus dem vorderen Taunus. Rundholz zu Zellstoff kam aus Bayern und Thüringen mit der Eisenbahn an. Es wurde in Schiffe verladen und nach einer in der Nähe am Main gelegenen Zellstoff- und Papierfabrik verbracht. Bau- und Nutzholz gesägt wurde für die Heeresverwaltung nach dem besetzten Gebiet in Belgien verladen. Dasselbe war bei großen Mengen Steinschotter der Fall. Bei der Mehrabfuhr an Tonwaren, Porzellan und Steingut handelte es sich um Gegenstände, die sich im vorausgegangenen Jahr angesammelt hatten, deren Ausfuhr sich durch Beförderungsschwierigkeiten aber verzögert hatte. Für sonstige Güter war die Ursache der Steigerung nicht festzustellen.

Ein Ausfall in der Abfuhr hat sich ergeben bei Zement (— 5372 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 634 t), Hafer (— 2432 t), Stämmen (— 1285 t).

Bei Zement ist die Verladung durch eine am oberen Main gelegene Zementfabrik weggefallen. Eisen und Stahl in Stäben wurden von der Brückenbaugesellschaft weniger verladen. An Hafer sind die Verladungen fürs Militär ausgefallen, die im vorausgegangenen Jahr stattfanden. Bei harten Stämmen sind die früheren Bahnzufuhren an slawonischem Eichenholz ausgeblieben.

Im Nahverkehr wurden zugeführt 16 142 t gegen 15 485 t im vorausgegangenen Jahr. Es kommt Sand und Kies dabei in Betracht. Abfahren kamen nicht vor, gegen 93 t im vorhergehenden Jahr.

13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	323 366	382 895	706 261	72 346	311 259	383 605	1 089 866
1915	360 294	349 353	709 647	165 387	221 623	387 010	1 096 657
Mithin 1916	mehr weniger	33 542	—	—	89 636	—	—
		36 928	3 386	93 041	—	3 405	6 791

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,5 %, in der Abfuhr um 0,9 %, im ganzen um 0,6 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Kupfererzen, Kupferstein (+ 2003 t), Weizen und Spelz (+ 13 168 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 880 t), hartem Stammholz (+ 944 t), weichem Stammholz (+ 51 687 t), gebranntem Kalk (+ 21 769 t), Steinkohlen (+ 2448 t), Steinkohlenkoks (+ 4100 t) und Verbrauchszucker (+ 2030 t).

Für die Mehrzufuhr an Kupfererzen und Kupferstein war die Ursache nicht aufzuklären. Weizen wurde vom Main aus in größeren Mengen zugeführt. Es handelte sich um rumänisches Erzeugnis, das mit der Bahn nach oberen Mainstationen befördert und dort in Schiffe umgeladen wurde. Bei der Mehrzufuhr an Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchten kommen rumänische Bohnen in Betracht, die auf dem gleichen Weg zur Beförderung gelangten. Der Zuwachs an hartem und weichem Stammholz beruht auf regerem Betrieb der Flößerei. Die Mehrzufuhr an gebranntem Kalk steht mit größeren Kalksteinbezügen der Amöneburger Zementwerke in Zusammenhang. Die Steigerung bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks beruht auf Zufälligkeit. Verbrauchszucker wurde von einer niederrheinischen Zuckerfabrik in größeren Mengen zugeführt. Die Zufuhren an kleineren Zwischenstationen haben sich dagegen verringert.

Ein Weniger hat sich in der Zufuhr ergeben bei roher Baumwolle (— 5651 t), Chemikalien und Drogen (— 2918 t), phosphorsaurem Kalk (— 1564 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 75 059 t),

Fischen und Schattieren (— 628 t), Roggen (— 931 t), gesägtem weichem Nutzholz (— 1394 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 847 t), Obst und Beeren (— 2031 t), Ölen, Fetten, Tran (— 1991 t), Erdöl und anderen Mineralölen (— 539 t), gebrauchten Umschließungen (— 929 t), sonstigen Gütern (— 2308 t).

Bei Baumwolle sind die Durchfuhren nach Österreich weggefallen, die im vorausgegangenen Jahr noch lebhaftere waren. An Braunkohlenbriketts fielen die Verladungen nach Wiesbaden aus. Für Chemikalien und Drogen sowie für phosphorsauren Kalk ist die Seezufuhr durch den Krieg gesperrt. Erde, Kies und Sand wurde durch verringerte Bautätigkeit in geringerer Menge verbraucht. Bei Fischen fielen die Heringszufuhren aus Holland weg. Roggen wurde nur mit der Bahn angebracht. Die Ausfälle an weicher Schnittware (Bretter), Kaffee, Kakao und Tee, Ölen, Fetten und Tran, Erdöl und anderen Mineralölen sind eine Folge des Krieges. Bei dem Ausfall an Obst und Beeren handelte es sich um den Wegfall der Zufuhr an getrockneten Feigen, die sich im vorausgegangenen Jahr als Durchfuhr nach Österreich vollzogen hat. An leeren Umschließungen hat sich die Rückkunft an gebrauchten Bierfässern und Zementsäcken infolge Beschränkung der Ausfuhr von Bier und Zement verringert. Sonstige Güter gingen durch die gedrückte Geschäftslage weniger ein.

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei Eisen- und Stahlbruch (+ 578 t), Kupfererzen und Kupferstein (+ 3747 t), Fleisch und Speck (+ 1723 t), Weizen und Spelz (+ 12 683 t), weichen Stämmen (+ 20 028 t), Steinkohlen (+ 815 t).

Eisen- und Stahlbruch wurde statt in Gustavsburg im Mainzer Hafen verladen. Kupfererzabbrände gingen von Amöneburg nach dem Niederrhein. Fleisch und Speck wurden durch die Armeeconservenfabrik als Fleischkonserven in größeren Mengen verladen. Weizen ist nach dem Lagerhaus in Bingen in größeren Posten abgegangen. Die Mehrabfuhr an weichen Stämmen ist durch regeren Floßverkehr hervorgerufen.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Bier (— 2310 t), Zement (— 27 080 t), Chemikalien und Drogen (— 643 t), phosphorsaurem Kalk (— 3506 t), anderen künstlichen Düngemitteln (— 737 t), Schwefelkies (— 2257 t), Schlacken zur Verhüttung (— 6245 t), Gerste (— 3760 t), Küchengewächsen, Gemüse (— 588 t), Steinkohlenbriketts (— 742 t), Steinkohlenkoks (— 536 t), Farben (— 509 t), sonstigen Gütern (— 812 t).

Bier unterliegt einem Ausfuhrverbot, desgleichen Zement, Chemikalien und Drogen, phosphorsaurer Kalk und andere künstliche Düngemittel. Außerdem war der Betrieb der Amöneburger Zementwerke eingeschränkt. Bei phosphorsaurem Kalk (Superphosphat) und anderen künstlichen Düngemitteln hat es auch an Rohmaterial zur Herstellung gefehlt. Bei Schwefelkies (es handelte sich früher um Abbrände) und Schlacken zur Verhüttung fielen die Verladungen nach dem Niederrhein aus. Die Verladungen von Gerste waren gering. Mit der Bahn eingetroffene Sendungen wurden auf dem gleichen Weg an die Verbraucher weiterbefördert. Für Küchengewächse und Gemüse ist die Ausfuhr verboten. Ein Baggereigeschäft, das früher Briketts aus dem Hafen bezog, hat andere Steinkohlen verwendet. Der vorhandene Steinkohlenkoks wurde am Platz verkauft. Farben gingen infolge Ausfuhrverbote und Wegfalls eines Farblagers weniger ab. Der Ausfall an sonstigen Gütern ist durch die allgemein stille Geschäftslage verursacht.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr betragen 15 645 t in der Zufuhr und 1175 t in der Abfuhr, zusammen 16 820 t gegen 6718 t im vorausgegangenen Jahr.

In Betracht kommen Eisen- und Stahlwaren (18 t), Sand und Kies (14 770 t), Weizen und Spelz (936 t), Roggen (30 t), Hafer (4 t), weiche Stämme (6 t), gesägtes Weichholz (712 t) und Papier und Pappe (644 t).

14. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1916	13 789	12 583	26 372	131	2289	2420	28 792
1915	25 967	8 961	34 928	153	3512	3665	38 593
Mithin 1916		3 622					
mehr	—	—	—	—	—	—	—
weniger	12 178	—	8 556	22	1223	1245	9 801

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,5 %, in der Abfuhr um 34,0 %, im ganzen um 25,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 94 t), phosphorsaurer Kalk (— 98 t), Eisen- und Stahlwaren (— 91 t), Fische und Schaltiere (— 378 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 348 t), Obst und Beeren (— 101 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 175 t), Papier und Pappe (— 205 t), Steinkohlen (— 8893 t), Steinkohlenkoks (— 1100 t), Verbrauchszucker (— 101 t), sonstige Güter (— 471 t); zugenommen haben hauptsächlich: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3230 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 140 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 105 t).

Bei der Abfuhr haben besonders abgenommen: Bier (— 126 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 76 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 82 t), Chemikalien und Drogen (— 518 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 61 t), Farben (— 182 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 94 t), sonstige Güter (— 439 t); zugenommen haben: Fleisch und Speck (+ 40 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 100 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 50 t).

Die Gesamtabnahme des Verkehrs erstreckt sich in der Hauptsache auf Lebensmittel und Kohlen. Das Ausladen der Kohlen aus den Rheinschiffen hat infolge Mangels an Arbeitskräften auf Mainzer Gebiet stattgefunden, weil dort ein großer Hebekran zur Verfügung steht.

15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
	t	t	t	t	t	t	t
1916	597	29 249	29 846	942	20 900	21 842	51 688
1915	5155	48 962	54 117	1668	48 507	50 175	104 292
Mithin 1916							
mehr	—	—	—	—	—	—	—
weniger	4558	19 713	24 271	726	27 607	28 333	52 604

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,8 %, in der Abfuhr um 56,5 %, im ganzen um 50,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Phosphorsaurer Kalk (— 99 t), Bau- und Nutzholz (— 20 336 t), Steinkohlen (— 3925 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Phosphorsaurer Kalk (— 150 t), Bau- und Nutzholz (— 24 275 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3908 t). Zunahmen sind beim Schiersteiner Hafenverkehr nicht zu verzeichnen.

16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	—	—	—	—	154 617	154 617	154 617
1915	6354	—	6354	—	108 104	108 104	114 458
Mithin 1916	} mehr		—	—	46 513	46 513	40 159
	} weniger		6354	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 100 % ab-, in der Abfuhr um 43 % zu-, im ganzen um 35,1 % zugenommen.

In der Zufuhr sind ausgefallen Lein- und Ölsamen (— 5608 t) und Steinkohlen (— 725 t).

Die Ölfabrik hat mangels vorhandener Rohstoffe ihren Betrieb eingestellt. An Steinkohlen war durch die eingeschränkte oder aufgegebene Betriebstätigkeit der ortsansässigen Fabriken ein geringerer Bedarf. Die notwendigen Steinkohlen wurden mit der Bahn bezogen.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Kalksteinen (+ 46 658 t).

Der Bonner Bergwerks- und Hüttenverein hat seinen im vorausgegangenen Jahr eingestellten Steinbruchbetrieb wieder aufgenommen, worauf die Mehrabfuhr zurückzuführen ist.

17. Hafen zu Bingen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	31 985	17 788	49 773	9263	116 407	125 670	175 443
1915	55 888	10 106	65 994	3006	63 428	66 434	132 428
Mithin 1916	} mehr		—	6257	52 979	59 236	43 015
	} weniger		23 903	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,6 % ab-, in der Abfuhr um 89,2 % zu-, im ganzen um 32,5 % zugenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Eisen- und Stahldraht (+ 1669t), Weizen und Spelz (+ 12 603 t), Steinkohlenkoks (+ 745 t).

An Eisen- und Stahldraht war für Heereslieferungen größerer Bedarf. Das Lagerhaus wurde als Sammel- und Reinigungsstelle für Getreide benutzt, daher die Mehrzufuhr an Weizen. Steinkohlenkoks wurde an Stelle von Kohlen mehr verbraucht.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Manganerzen und Braunstein (— 24 050 t), weichen Stämmen (— 3514 t), Verbrauchszucker (— 562 t). Die Zufuhr an Manganerz von einer unterhalb gelegenen Schiffsladestelle und die Überführung auf die Bahn in Bingen sind weggefallen. Die Verladung zur Bahn erfolgt jetzt im Anschluß an einen Hochbahnbetrieb ohne vorhergehende Schiffsbeförderung. Das Weniger bei weichen Stämmen hängt mit geringeren Floßzufuhren zusammen, die sich durch mangelnde Bautätigkeit vermindert haben. Verbrauchszucker wurde von einer niederrheinischen Zuckerfabrik mehr nach einem oberhalb gelegenen Hafen befördert und von dort aus verteilt.

Die Abfuhr weist Steigerungen auf bei Eisenerz (+ 11 778 t), Weizen und Spelz (+ 8901 t), hartem Stammholz (+ 743 t), gebranntem Kalk (+ 16 352 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 5683 t), Pflastersteinen (+ 19 332 t).

Eisenerz wurde aus dem besetzten Gebiet mit der Bahn zugefahren und am Platz auf den Wasserweg gebracht. Weizen gelangte nach Reinigung im Lagerhaus nach rheinabwärts gelegenen

Häfen zur Beförderung (siehe Zufuhr). Bei hartem Stammholz handelte es sich um Buchen- und sonstige Laubhölzer, die aus den Wäldern im Hunsrück angebracht und nach niederrheinischen Plätzen verladen wurden, wo sie als Grubenholz verwendet werden. Bei gebranntem Kalk kommen Kalksteine in Betracht, die nach niederrheinischen Werken in beträchtlichen Mengen eingeschifft wurden. Bau-, Bruch- und Werksteine und Pflastersteine (Steinschotter) wurden für die Heeresverwaltung in größeren Mengen verladen.

Ein Ausfall in der Abfuhr ist zu verzeichnen bei hölzernen Eisenbahnschwellen (— 1464 t) und Grubenholz (— 594 t).

Aus Mangel an Arbeitskräften konnten die genannten Gegenstände in genügender Menge nicht angefahren und verladen werden.

Im Nahverkehr wurden zugefahren 19 649 t gegen 22 653 t im vorausgegangenen Jahr. Hierbei hat es sich um Sand und Kies gehandelt.

18. Hafen zu Oberlahnstein.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	4 155	102 554	106 709	1418	431 619	433 037	539 746
1915	12 901	66 357	79 258	380	318 550	318 930	398 188
Mithin 1916							
{ mehr	—	36 197	27 451	1038	113 069	114 107	141 558
{ weniger	8 746	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,6 %, in der Abfuhr um 35,8 %, im ganzen um 35,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Eisen- und Stahlbruch (+ 66 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 36 528 t), Glas und Glaswaren (+ 189 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 53 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1494 t), Ton, Lehm usw. (— 817 t), Farberden, Graphit (— 814 t), Fische und Schaltiere (— 171 t), Hafer (— 3263 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 109 t), Kleie (— 120 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 344 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 304 t), Steinkohlen (— 1438 t), Umschließungen, gebraucht (— 193 t).

Bei der Abfuhr haben besonders zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 102 872 t), Kalk, gebrannter (+ 9349 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 7500 t), Farben (+ 103 t), sonstige Güter (+ 773 t); abgenommen haben besonders: Chemikalien und Drogen (— 189 t), Farberden, Graphit (— 131 t), Kupfererze, Kupferstein (— 2383 t), Hafer (— 300 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 104 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1164 t), Pflastersteine aller Art (— 2077 t).

Auf die Hebung des Verkehrs und seine schnellere Abwicklung wirkte, wie auch schon im Vorjahr, die häufigere Beurlaubung von Schiffen aus dem Heeresdienst günstig ein. Die versandten Güter dienten überwiegend Kriegszwecken.

19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	14 416	38 452	52 868	1146	26 287	27 433	80 301
1915	18 774	24 092	42 866	2307	27 184	29 491	72 357
Mithin 1916							
{ mehr	—	14 360	10 002	—	—	—	7 944
{ weniger	4 358	—	—	1161	897	2 058	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,3 % zu-, in der Abfuhr um 7,0 % ab-, im ganzen um 11,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 11 407 t), Gerste (+ 2937 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 1437 t), Mais (Kukuruz) (+ 1858 t), Roggenmehl (+ 324 t), Steinkohlen (+ 5935 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 402 t), tierischer Dünger (— 2420 t), andere künstliche Düngemittel (— 650 t), Schlacken zur Verhütung (— 588 t), Hafer (— 1443 t), Bau- und Nutzholz (— 1673 t), Kartoffeln (— 317 t), Küchengewächse, Gemüse (— 460 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 739 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 2799 t), Verbrauchszucker (— 422 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 318 t), sonstige Güter (— 1141 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 304 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 3606 t), Ton, Lehm usw. (— 4746 t), Kartoffeln (— 210 t), Papier und Pappe (— 253 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (— 696 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 256 t), sonstige Güter (— 2809 t); zugenommen haben: Grubenholz (+ 321 t), Bau- und Nutzholz (+ 244 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 2408 t), Pflastersteine aller Art (+ 7598 t), Steinkohlen (+ 357 t), Wein (+ 233 t).

Die Zunahme des Verkehrs ist in der Hauptsache auf Massengüter, wie Sand, Kies, Holz, Kohlen und Frucht zurückzuführen, welche durch den infolge des Krieges hervorgerufenen Wagenmangel mit Schiffen befördert werden mußten. Der Stückgüterverkehr ist dagegen beträchtlich zurückgegangen; die Ursache hierfür liegt darin, daß die Zufuhr aus dem Ausland infolge des Krieges fast vollständig ruhte.

20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	2096	159 242	161 338	101	100 792	100 893	262 231
1915	68	112 335	112 403	2301	104 927	107 228	219 631
Mithin 1916	mehr	2028	46 907	48 935	—	—	42 600
	weniger	—	—	—	2200	4 135	6 335

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,5 % zu-, in der Abfuhr um 5,9 % ab-, im ganzen um 19,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Sonstige Erden, Traß (+ 676 t), Kalk, gebrannter (+ 47 697 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 350 t), Steinkohlen (+ 2096 t); abgenommen haben: Bau- und Nutzholz (— 672 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1144 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 3703 t), Pflastersteine aller Art (— 10 135 t), sonstige Güter (— 117 t); zugenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 640 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 6982 t).

Die erhebliche Mehrzufuhr an Kalksteinen ist auf die gesteigerte Produktion der Zementfabrik in Ramersdorf zurückzuführen. Eine Zufuhr von Jute hat infolge des Krieges nicht stattgefunden; auch war die Abfuhr von Jutewaren dadurch sehr gering. Die Abnahme von Zement bei der Abfuhr ist hauptsächlich auf die Erschwerung der Ausfuhrgenehmigung nach Holland zurückzuführen.

21. Hafen zu Bonn.

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		
1916	3168	4810	7 978	361	879	1240	9 218
1915	5684	6829	12 513	748	1139	1887	14 400
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	2516	2019	4 535	387	260	647	5 182

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr 36,2 %, in der Abfuhr 34,3 %, im ganzen 36,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 183 t), Fische und Schalthiere (— 137 t), Bau- und Nutzholz (— 384 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 344 t), gebrannter Kalk (— 743 t), Kartoffeln (— 205 t), Küchengewächse, Gemüse (— 110 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 811 t), Papier und Pappe (— 306 t), Stärke, Traubenzucker (— 128 t), Verbrauchszucker (— 539 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 164 t), sonstige Güter (— 804 t); zugenommen haben: Gerste (+ 153 t), Mais (Kukuruz) (+ 149 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 250 t), Steinkohlen (+ 223 t).

Bei der Abfuhr haben besonders abgenommen: Bier (— 17 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 25 t), Obst und Beeren (— 21 t), Küchengewächse, Gemüse (— 111 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 59 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 31 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 59 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 89 t), sonstige Güter (— 215 t); zugenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 15 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 18 t), Umschließungen, gebraucht (+ 17 t).

Die Verkehrsabnahme gegen das Vorjahr erstreckt sich auf fast alle Güter und findet ihre Erklärung in dem wirtschaftlichen Rückgang infolge des Krieges.

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		
1916	48 343	11 298	59 641	1 001 643	24 335	1 025 978	1 085 619
1915	13 495	7 387	20 882	881 690	12 324	894 014	914 896
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	34 848	3 911	38 759	119 953	12 011	131 964	170 723

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 185,6 %, in der Abfuhr um 14,8 %, im ganzen um 18,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Hafer (+ 8478 t), Mais (Kukuruz) (+ 303 t), Bau- und Nutzholz (+ 936 t), Weizenmehl (+ 848 t), Roggenmehl (+ 5155 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 1700 t), Steinkohlen (+ 28 848 t), Steinkohlenkoks (+ 552 t); abgenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (— 2942 t), Ton, Lehm usw. (— 970 t), Schlacken zur Verhüttung (— 343 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 339 t), gebrannter Kalk (— 3169 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 298 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 147 932 t), Chemikalien und Drogen (+ 1600 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 2978 t), Korb- und Floßweiden (+ 1950 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 496 t), Steinkohlenkoks (+ 3299 t); abgenommen haben:

Braunkohlen, rohe (— 2807 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1318 t), Kartoffeln (— 1196 t), Steinkohlen (— 18 282 t), Steinkohlenbriketts (— 2395) t.

Die Zunahme bei der Zufuhr besteht hauptsächlich in größeren Mengen Steinkohlen aus dem Ruhrgebiet, welche mit der Eisenbahn ab Wesseling weiterbefördert wurden. Letzteres hat seinen Grund besonders in dem an der Ruhr herrschenden Wagenmangel, und sodann in der Anregung der Militärbehörde, für Massengüter nach Möglichkeit den Wasserweg zu benutzen.

Die Steigerung in der Abfuhr ist in der Hauptsache auf den immer mehr zunehmenden Schiffsversand von Braunkohlenbriketts nach dem Oberrhein zurückzuführen; auch hat der Versand von Braunkohlenbriketts nach Holland zugenommen. Für letzteres sind dieselben Gründe maßgebend, wie für die Mehrzufuhr von Steinkohlen.

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

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	126 662	296 673	423 335	37 102	312 897	349 999	773 334
1915	203 323	252 642	455 965	73 369	61 599	134 968	590 933
Mithin 1916							
{ mehr	—	44 031	—	—	251 298	215 031	182 401
{ weniger	76 661	—	32 630	36 267	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,2 % ab-, in der Abfuhr um 159,3 % zu-, im ganzen um 30,9 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 8773 t), Zement (— 6259 t), Chemikalien und Drogen (— 4020 t), phosphorsaurer Kalk (— 3064 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 19 247 t), Zinkerze (— 3313 t), Bau- und Nutzholz (— 15 416 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 4759 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 6347 t), Bitter- und Glaubersalz (— 7766 t), Stärke, Traubenzucker (— 5775 t), Zink, Zinkbrocken (— 3146 t), sonstige Güter (— 8388 t); zugenommen haben dagegen hauptsächlich: Luppen von Schweißisen (+ 3961 t), Weizen und Spelz (+ 10 430 t), Hafer (+ 14 898 t), Mais (Kukuruz) (+ 3994 t), Roggenmehl (+ 2460 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 3216 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 5655 t), Steinkohlen (+ 33 333 t), Teer, Pech, Harz (+ 2595 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Platten und Bleche aus Eisen (+ 5929 t), Eisen und Stahldraht (+ 3261 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 36 980 t), Schwefelkies (+ 59 100 t), Weizen und Spelz (+ 7734 t), Bau- und Nutzholz (+ 4836 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 13 029 t), Pflastersteine aller Art (+ 133 018 t); abgenommen haben dagegen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 2321 t), Braunkohlenbriketts (— 5000 t), Chemikalien und Drogen (— 8457 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 3030 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 5432 t), Kartoffeln (— 5951 t), Weizenmehl (— 2484 t), Papier und Pappe (— 2907 t), Verbrauchszucker (— 2409 t), sonstige Güter (— 3154 t).

Der Umschlag von Gütern im allgemeinen gegen das Jahr 1915 hat zugenommen, obwohl der Hafen seit Ausbruch des Krieges für Privatgüter gesperrt und die große Mehrzahl der Schuppen der Schiffs- und Speditionsgeschäfte für militärische Zwecke in Anspruch genommen wurde. Dadurch gingen dem Hafen große Transporte verloren. Daß die Verkehrsziffern sich dennoch auf einer unter den derzeitigen Verhältnissen stattlichen Höhe hielten, hat seinen Grund darin, daß hauptsächlich Massengüter umgeschlagen wurden, während früher mehr Stückgüter, die weniger von Gewicht sind, zum Umschlag gelangten.

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.

24. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal			
1916	238 946	118 774	357 720	5902	138 398	144 300	502 020	
1915	181 798	29 160	210 958	4651	87 272	91 923	302 881	
Mithin 1916	mehr weniger	57 148 —	89 614 —	146 762 —	1251 —	51 126 —	52 377 —	199 139 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 69,6 %, in der Abfuhr um 57,0 %, im ganzen um 65,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Zement (+ 4425 t), Chemikalien und Drogen (+ 5220 t), Schwefelkies (+ 42 280 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 15 298 t), Bau- und Nutzholz (+ 2025 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 6325 t), Schwefelsäure (+ 4923 t), Steinkohlen (+ 77 887 t); abgenommen haben: phosphorsaurer Kalk (— 9031 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 6879 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schwefelkies (+ 2005 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 56 447 t), Schwefelsäure (+ 2019 t); abgenommen haben: Chemikalien und Drogen (— 4285 t), Chilesalpeter (— 1969 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1497 t).

Die Zunahme des Verkehrs ist auf die möglichste Ausnutzung des Wasserweges gegenüber der Eisenbahn zurückzuführen.

25. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1916	192 490	4513	197 003	6 252	5 751	12 003	209 006
1915	202 534	8382	210 916	25 926	12 001	37 927	248 843
Mithin 1916	mehr weniger	10 044 3869	13 913	19 674	6 250	25 924	39 837

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,6 %, in der Abfuhr um 68,4 %, im ganzen um 16,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 26 287 t), Weizen und Spelz (— 471 t), Gerste (— 1956 t), Mais (Kukuruz) (— 1200 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1934 t), Rübensirup, Melasse (— 522 t), Soda aller Art (— 2173); zugenommen haben hauptsächlich: Ton, Lehm usw. (+ 659 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 1100 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 1723 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 2897 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 468 t), Steinkohlen (+ 19 150 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 1196 t), Chemikalien und Drogen (— 818 t), Mais (Kukuruz) (— 453 t), Bau- und Nutzholz (— 13 948 t), Papier und Pappe (— 599 t), Soda aller Art (— 5303 t), sonstige Güter (— 4684 t); zugenommen haben: andere Müllereierzeugnisse (+ 999 t).

Der Rückgang im Gesamtversand gegen das Vorjahr ist zurückzuführen teils auf geringere Bautätigkeit und Wagenmangel, auf Mangel an inländischen Produkten und Rohmaterialien

sowie das Ausbleiben ausländischer Produkte. Eine erhebliche Mehrzufuhr ist bei Steinkohlen zu verzeichnen, dadurch begründet, daß die Kohlenzufuhr wegen der geringen Entfernung des Rheinisch-Westfälischen Kohlengrubenbezirks bisher ausschließlich mit der Eisenbahn erfolgte. Infolge der stetigen Wagensperre sahen sich die Fabrikunternehmungen zu Reisholz jedoch genötigt, einen Teil des Kohlenbedarfs auf dem bedeutend teureren und umständlicheren Wasserweg zu beziehen. Auch bei einzelnen anderen Gütern wurde durch den Wagenmangel der Wasserweg begünstigt.

26. Hafen zu Neuß.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1916	23 569	75 867	99 436	144 275	131 678	275 953	375 389
1915	27 397	71 734	99 131	272 515	42 249	314 764	413 895
Mithin 1916	mehr weniger	— 4 133	305	— 128 240	89 429 —	— 38 811	— 38 506

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,3 % zu-, in der Abfuhr um 12,3 % ab-, im ganzen um 9,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1518 t), Roggen (+ 3137 t), Bau- und Nutzholz (+ 1471 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 4499 t), Steinkohlen (+ 16 971 t), Steinkohlenkoks (+ 1271 t); dagegen haben abgenommen: Zement (— 1082 t), tierischer Dünger (— 2800 t), phosphorsaurer Kalk (— 1410 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 1873 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 2085 t), Hafer (— 1037 t), Lein- und Ölsamen (— 3938 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1563 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 5677 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 1016 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Schwefelkies (— 1245 t), Bau- und Nutzholz (— 2170 t), Weizenmehl (— 1526 t), Steinkohlen (— 130 454 t), Steinkohlenkoks (— 2667 t), sonstige Güter (— 1044 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 2235 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 13 029 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 66 812 t), Weizen und Spelz (+ 7602 t), Roggen (+ 2335 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 10 434 t).

Die größte Zunahme ist bei dem Umschlag von Kies zu verzeichnen, und zwar durch die großen Mengen Kies, welche die Heeresverwaltung für die Westfront nötig hatte.

Der höhere Erzumschlag wurde dadurch erzielt, daß große Sendungen von den Gruben im besetzten französischen Gebiet zeitweise über den hiesigen Hafen nach der Phönix-Aktien-Gesellschaft, Duisburg, zum Umschlag kamen.

Der erhöhte Getreideumschlag ist begründet durch die Zufuhr für die am hiesigen Platz errichteten Zweigstellen der Proviantämter Cöln und Düsseldorf.

Der geringere Umschlag in Kohlen, Koks usw. wird hauptsächlich auf den bestehenden Wagenmangel zurückzuführen sein, welcher besonders im letzten Viertel des Berichtsjahres den Kohlenumschlag von den Zechen im Wurmgebiet nach den Plätzen am Oberrhein sehr beeinträchtigte.

Gegen Ende des Jahres 1916 wurde bekanntlich ein großer Teil des Ruhrkohlenverkehrs durch die Verkehrsschwierigkeiten im Betrieb der Staatsbahn auf den Wasserweg über den Rhein-Herne-Kanal verwiesen. Da die Umleitung erst gegen Ende des Jahres den Verkehr am hiesigen Platz beeinflusste, tritt der in der letzten Zeit einsetzende starke Kohlenumschlag für das Berichtsjahr noch nicht in Erscheinung.

27. Hafen zu Düsseldorf (einschließlich Düsseldorf-Heerd).
Rhein

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t			
1916	53 270	243 338	296 608	59 595	112 601	172 196	468 804	
1915	74 315	286 466	360 781	50 328	80 300	130 628	491 409	
Mithin 1916	{ mehr weniger	21 045	43 128	64 173	9 267	32 301	41 568	22 605

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,8 % ab-, in der Abfuhr um 31,8 % zu-, im ganzen um 4,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 1355 t), Chemikalien und Drogen (— 1393 t), tierischer Dünger (— 1106 t), phosphorsaurer Kalk (— 1104 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1238 t), Eisen- und Stahldraht (— 1360 t), Blei-, Kobalt-, Nickel-erze (— 1403 t), Fische und Schalthiere (— 1532 t), Garne und Twiste (— 2649 t), Hafer (— 4955 t), Bau- und Nutzholz (— 57 041 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1868 t), Kartoffeln (— 4373 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 12 984 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 3035 t), Stärke, Traubenzucker (— 2415 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 4941 t), Heu und Stroh (— 3025 t), sonstige Güter (— 1469 t); zugenommen haben dagegen: Zement (+ 1380 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2988 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 17 461 t), Roggen (+ 1964 t), Gerste (+ 1816 t), Mais (Kukuruz) (+ 2601 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1635 t), Soda aller Art (+ 1947 t), Steinkohlen (+ 26 304 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Dach-, Stein- und Teerpappe (+ 698 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 57 195 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 518 t), Bau- und Nutzholz (+ 29 317 t); dagegen haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 2426 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1645 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 13 253 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 947 t), eiserne Röhren und Säulen (— 2181 t), Eisen- und Stahlwaren (— 1582 t), Holzzeug-masse, Strohmasse (— 882 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 971 t), Papier und Pappe (— 1961 t), Steinkohlen (— 13 532 t), sonstige Güter (— 4401 t).

Das Berichtsjahr 1916, das 21. Betriebsjahr des rechtsrheinischen Düsseldorfer Hafens seit seiner Eröffnung im Jahr 1896, blieb mit seinem Gesamtergebnis im Güterumschlag, gleich wie das Vorjahr, bedeutend gegen die in den letzten Friedensjahren erreichten Verkehrszahlen zurück.

28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t			
1916	65 055	84 395	149 450	12 805	10 658	23 463	172 913	
1915	91 056	64 282	155 338	31 071	48 544	79 615	234 953	
Mithin 1916	{ mehr weniger	26 001	20 113	5 888	18 266	37 886	56 152	62 040

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,8 %, in der Abfuhr um 70,5 %, im ganzen um 26,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 1019 t), tierischer Dünger (— 7047 t), phosphorsaurer Kalk (— 41 243 t), andere künstliche Düngemittel (— 3659 t), sonstige Erden, Traß (— 3086 t), Lein- und Ölsamen (— 3796 t), andere Müllereierzeug-nisse (— 1229 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 4155 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1640 t).

Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 1215 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (— 8663 t), sonstige Güter (— 3617 t); zugenommen haben: Braunkohlen, rohe (+ 2631 t), Zement (+ 14 133 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2244 t), Ton, Lehm usw. (+ 1702 t), Weizen und Spelz (+ 2667 t), Roggen (+ 4550 t), Bau- und Nutzholz (+ 5324 t), Steinkohlen (+ 43 719 t), Steinkohlenkoks (+ 1065 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 509 t), tierischer Dünger (— 10 625 t), andere künstliche Düngemittel (— 702 t), Bau- und Nutzholz (— 2015 t), Roggenmehl (— 485 t), Papier und Pappe (— 868 t), Steinkohlen (— 53 940 t); zugenommen haben: phosphorsaurer Kalk (+ 400 t), Weizen und Spelz (+ 3614 t), Roggen (+ 8614 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 464 t), Schwefelsäure (+ 1900 t).

29. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t- V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1916	29 652	17 098	46 750	28 050	2 212	30 262	77 012
1915	37 799	23 436	61 235	34 354	10 186	44 540	105 775
Mithin 1916							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	8 147	6 338	14 485	6 304	7 974	14 278	28 763

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,7 %, in der Abfuhr um 34,3 %, im ganzen um 27,2 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Schwefelkies (— 1214 t), Hafer (— 1637 t), Gerste (— 4929 t), Lein- und Ölsamen (— 13 352 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 6662 t), sonstige Güter (— 1301 t); zugenommen haben dagegen: Weizen und Spelz (+ 1602 t), Roggen (+ 1740 t), Bau- und Nutzholz (+ 1428 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1681 t), Steinkohlen (+ 4356 t), Steinkohlenkoks (+ 1095 t), Zucker, roh (+ 5927 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 537 t), Roggen (— 611 t), Hafer (— 1329 t), Lein- und Ölsamen (— 4505 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 991 t), Steinkohlen (— 585 t), Verbrauchszucker (— 8115 t), Farben (— 218 t); zugenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 130 t), Weizen und Spelz (+ 668 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1815 t), Papier und Pappe (+ 133 t).

Die Abnahme bei Hafer ist darauf zurückzuführen, daß die Militärverwaltung das Lagerhaus der Firma Schon & Co. im Crefelder Hafen gemietet hat, infolgedessen wird in Uerdingen kein Hafer mehr gelagert.

Die Zufuhr von Gütern aus dem neutralen Ausland, namentlich aus Holland, war fast völlig eingestellt; die Ausfuhr dorthin beschränkte sich auf einzelne Fälle von Papier- und Tapetensendungen. Die Zunahme bei einzelnen Güterarten hat in dem großen Wagenmangel ihren Grund, wodurch die Güter mehr auf den Wasserweg angewiesen waren.

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1916	191 142	320 396	511 538	1359	12 037	13 396	524 934
1915	294 501	151 590	446 091	3358	22 388	25 746	471 837
Mithin 1916							
{ mehr	—	168 806	65 447	—	—	—	53 097
{ weniger	103 359	—	—	1999	10 351	12 350	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,7 % zu-, in der Abfuhr um 48,0 % ab-, im ganzen um 11,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: phosphorsaurer Kalk (+ 19 265 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 12 281 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 9754 t), Manganerze, Braunstein (+ 5307 t), gebrannter Kalk (+ 17 170 t), Steinkohlen (+ 19 591 t), Steinkohlenkoks (+ 7960 t); abgenommen haben: Zement (- 837 t), Roheisen aller Art (- 11 282 t), Schwefelkies (- 1656 t), Schlacken zur Verhüttung (- 8602 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (- 2738 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (- 6279 t), Eisenbahnschwellen, eiserne (- 1400 t), Eisen- und Stahldraht (- 1801 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (- 915 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (- 5241 t); zugenommen haben dagegen: Zement (+ 2350 t), Eisenbahnschienen (+ 526 t), Stärke, Traubenzucker (+ 410 t).

31. Duisburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1916	1 394 550	2 032 849	3 427 399	4 684 668	2 269 191	6 953 859	10 381 258
1915	1 162 614	1 812 833	2 975 447	5 766 753	2 194 847	7 961 600	10 937 047
Mithin 1916	mehr 231 936	weniger 220 016	451 952	1 082 085	74 344	1 007 741	555 789

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,1 % zu-, in der Abfuhr um 12,7 % ab-, im ganzen um 5,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Eisen- und Stahlbruch (+ 40 183 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 168 169 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 31 025 t), Hafer (+ 23 633 t), Grubenholz (+ 34 210 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 8542 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 22 238 t), Steinkohlen (+ 546 452 t), Zucker, roh (+ 19 405 t); abgenommen haben dagegen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (- 9956 t), tierischer Dünger (- 10 225 t), Thomasmehl (- 34 397 t), phosphorsaurer Kalk (- 9279 t), Roheisen aller Art (- 49 537 t), Luppen von Schweißisen (- 15 555 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (- 134 435 t), Zinkerze (- 8982 t), Schwefelkies (- 30 481 t), Mais (Kukuruz) (- 15 627 t), Lein- und Ölsamen (- 9395 t), Bau- und Nutzholz (- 28 149 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (- 11 094 t), Erdöl und andere Mineralöle (- 11 112 t), Zink, Zinkbrocken (- 15 594 t), sonstige Güter (- 10 925 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (- 20 291 t), Kalisalze zum Düngen (- 14 544 t), Roheisen aller Art (- 19 486 t), Eisen und Stahl in Stäben (- 36 728 t), Schlacken zur Verhüttung (- 9004 t), Fische und Schaltiere (- 8436 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (- 17 021 t), Steinkohlen (- 1 655 640 t), Steinkohlenbriketts (- 8386 t), Teer, Pech, Harz (- 10 275 t), Verbrauchszucker (- 9350 t); zugenommen haben besonders: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 59 183 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 196 554 t), Weizen und Spelz (+ 11 479 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 10 886 t), Bau- und Nutzholz (+ 29 644 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 18 614 t), Pflastersteine aller Art (+ 345 580 t), Steinkohlenkoks (+ 111 367 t), Zucker, roh (+ 15 695 t).

Die Zunahme bei der Zufuhr zu Berg ist auf die vermehrte Kohleanfuhr von Belgien und aus dem Rhein-Herne-Kanal zurückzuführen. Die vermehrte Zufuhr zu Tal ist in der Hauptsache durch die Anfuhr von Kies vom Oberrhein, welcher im Duisburg-Ruhrorter Hafen von Schiff zu Schiff nach Belgien umgeschlagen wurde, begründet.

Die Abnahme bei der Abfuhr zu Berg ist auf die geringere Kohlenabfuhr, welche in den letzten Monaten des Berichtsjahres infolge des Wagenmangels und den hierdurch bedingten Übergang der Kohlenabfuhr auf den Rhein-Herne-Kanal hervorgerufen wurde, zurückzuführen. Daß die Abfuhr zu Tal trotz des weiteren Rückgangs der Kohlenabfuhr nach Holland und Belgien zugenommen hat, ist durch die Versorgung des militärisch besetzten Gebiets mit Wegebaumaterialien, Holz und dergleichen begründet.

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 1916	5 816 522 t
„ „ 1915	7 259 829 t

also 1916 weniger 1 443 307 t,

b) die Kohleanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1916 . . . 875 738 t, gegen 317 290 t im Jahr 1915, sonach 1916 mehr 558 448 t,

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1916 t	1915 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich	893	2 156
Cöln bis Coblenz ausschließlich	22 793	30 537
Coblenz	—	453
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	47 500	99 768
den Mainhäfen	616 570	774 401
Mainz bis Mannheim ausschließlich	745 405	928 036
Mannheim und oberhalb	2 963 388	3 501 146
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	83 484	107 266
Emden (Rhein-Herne-Kanal)	176 156	65 432
Holland	720 736	991 174
Belgien	144 938	574 153
Zusammen	5 521 863 ¹⁾	7 074 522 ²⁾
also 1916 weniger	1 552 659	

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

Jahr	Zufuhr			Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t			
1916	2234	24 620	26 854	716 466	389 534	1 106 000	1 132 854	
1915	302	21 176	21 478	543 995	390 215	934 210	935 688	
Mithin 1916	mehr weniger	1932	3 444	5 376	172 471	—	171 790	177 166
		—	—	—	681	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,0 %, in der Abfuhr um 18,4 %, im ganzen um 18,5 % zugenommen.

¹⁾ Außerdem 195 267 t Bootekohlen.

²⁾ Außerdem 176 506 t Bootekohlen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 804 t), Weizen und Spelz (+ 1100 t), Bau- und Nutzholz (+ 165 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 2048 t), Steinkohlen (+ 2232 t); abgenommen hat: Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1061 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3713 t), Steinkohlen (+ 65 642 t), Steinkohlenkoks (+ 105 074 t); abgenommen haben Schlacken zur Verhüttung (— 2639 t).

Die Zunahme des Verkehrs, hauptsächlich in den letzten Monaten des Berichtsjahres, ist teils auf Wagenmangel, teils auf größere Ausnutzung des Schiffsraumes behufs Entlastung der Eisenbahn zurückzuführen.

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

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	
1916	87 135	789 046	876 181	476 372	245 584	721 956	1 598 137
1915	258 834	535 374	794 208	559 411	359 850	919 261	1 713 469
Mithin 1916							
f mehr	—	253 672	81 973	—	—	—	—
weniger	171 699	—	—	83 039	114 266	197 305	115 332

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,3 % zu-, in der Abfuhr um 21,5 % ab-, im ganzen um 6,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahlbruch (+ 22 247 t), Farberden, Graphit (+ 1159 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 89 500 t), Steinkohlen (+ 57 785 t); abgenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (— 2639 t), Thomasmehl (— 1624 t), Roheisen aller Art (— 5861 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 54 644 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 10 111 t), Ton, Lehm usw. (— 2380 t), Manganerze, Braunstein (— 3285 t), Grubenholz (— 4495 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1240 t), Schwefelsäure (— 1460 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 700 t), andere künstliche Düngemittel (— 3933 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 31 187 t), Steinkohlen (— 211 870 t); zugenommen haben dagegen: Eisen- und Stahldraht (+ 2297 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 42 534 t), Steinkohlenkoks (+ 5808 t), Teer, Pech, Harz (+ 790 t).

34. Hafen zu Walsum (Aktienverein „Gutehoffnungshütte“).

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	
1916	36 267	205 057	241 324	596 981	217 250	814 231	1 055 555
1915	80 245	120 746	200 991	506 996	311 385	818 381	1 019 372
Mithin 1916							
f mehr	—	84 311	40 333	89 985	—	—	36 183
weniger	43 978	—	—	—	94 135	4 150	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,1 % zu-, in der Abfuhr um 0,5 % ab-, im ganzen um 3,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahlbruch (+ 1822 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 12 996 t), Manganerze, Braunstein (+ 13 036 t), Steinkohlenkoks (+ 2816 t); abgenommen haben Schlacken zur Verhüttung (— 12 509 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (— 13 597 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 8768 t), Eisenbahnschienen (— 7719 t); zugenommen haben dagegen: Roheisen aller Art (+ 1460 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 615 t), Steinkohlen (+ 24 493 t).

35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1916	911	200	1111	153 047	29 420	182 467	183 578
1915	3808	307	4115	114 265	19 106	133 371	137 486
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —	38 782	10 314	49 096	46 092
		2897	107	3004	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 73,0 % ab-, in der Abfuhr um 36,8 % zu-, im ganzen um 33,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1659 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 118 t), Papier und Pappe (— 55 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 40 t), Pflastersteine aller Art (— 745 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (— 951 t); zugenommen haben: Tabak, roh, Tabakrippen (+ 69 t), Zucker, roh (+ 504 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4359 t), Bau- und Nutzholz (+ 696 t), Steinkohlenkoks (+ 45 674 t); abgenommen haben Steinkohlen (— 1607 t).

36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1916	9025	143 249	152 274	100	1380	1480	153 754
1915	5800	93 345	99 145	2899	4344	7243	106 388
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —	2799	2964	5763	47 366
		3225	49 904	53 129	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 53,6 % zu-, in der Abfuhr um 80,0 % ab-, im ganzen um 44,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr sind nur Zunahmen zu verzeichnen, und zwar: Kalk, gebrannter (+ 19 203 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 620 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 30 690 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 2616 t).

Bei der Abfuhr hat nur abgenommen Soda aller Art (— 5763 t).

37. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal		
1916	65 590	202 858	268 448	2605	106 515	109 120	377 568
1915	128 609	189 047	317 656	1388	1 500	2 888	320 544
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —	1217	105 015	106 232	57 024
		63 019	13 811	49 208	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,5 % ab-, in der Abfuhr um 3678,4 % zu-, im ganzen um 17,8 % zugenommen.

Bei der Einfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Kalisalze zum Düngen (— 678 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 40 701 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 220 t), Hafer (— 670 t), Lein- und Ölsamen (— 672 t), hölzerne Eisenbahnschienen (— 403 t), Bau- und Nutzholz (— 1660 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 204 t), Kartoffeln (— 742 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 3977 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 197 t), Verbrauchszucker (— 212 t), Farben (— 350 t), Heu und Stroh (— 3496 t); zugenommen haben dagegen: Roggen (+ 1314 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 221 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 775 t), Steinkohlen (+ 2324 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 359 t), sonstige Güter (+ 684 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 107 677 t), Roggen (+ 310 t), hölzerne Eisenbahnschienen (+ 145 t), Papier und Pappe (+ 70 t), Soda aller Art (+ 64 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 184 t); abgenommen haben: Ton, Lehm usw. (— 77 t), Bau- und Nutzholz (— 64 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 590 t), Steinkohlen (— 969 t), Steinkohlenbriketts (— 123 t), sonstige Güter (— 371 t).

Die Abweichungen im Verkehr gegen frühere Jahre dürften ausschließlich auf den Krieg zurückzuführen sein.

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 — 1916 und 1915 — in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum.

Auch im Jahr 1916 standen die Verkehrsbeziehungen unter dem hemmenden Einfluß des Krieges. Der starke Rückgang, der im Vorjahr im Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen gegenüber den letzten Friedensjahren zu verzeichnen war, hat sich während des Berichtsjahres noch etwas vergrößert. Der Gesamtverkehr²⁾ des Jahres 1916 blieb hinter dem des Vorjahres um nahezu 600 000 t, hinter dem im Jahr 1914 um annähernd 14 000 000 t zurück. Der Ausfall gegen 1915 entfällt ausschließlich auf die Abfuhr, die sich um 1 055 000 t verringert hat, während sich die Anfuhr um 460 000 t erhöhen konnte, wenn sie auch im Vergleich zu 1914 noch immer ein Weniger von 4 396 000 t aufweist. Der Rückgang in der Gesamtabfuhr gegenüber 1914 beziffert sich auf nahezu 9 500 000 t. Die Verringerung der Anfuhr gegen 1914 wurde hauptsächlich durch das fast vollständige Versiegen der Einfuhr von Gütern über die ausländischen Häfen verursacht. Der Ausfall in der Abfuhr aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen lag in den schon im vorjährigen Bericht hervorgehobenen Umständen begründet. Wie sehr die Mitte des Jahres 1914 erfolgte Inbetriebnahme des Rhein-Herne-Kanals in Verbindung mit amtlichen Kriegsmaßnahmen dem Verkehr der Rhein-Ruhr-Häfen abträglich gewesen ist, ist daran erkennbar, daß in den ersten neun Monaten des Jahres 1916 von den Kanalhäfen an Kohlen bereits über 2 400 000 t unmittelbar nach dem Rhein verladen wurden, während sich in früheren Jahren der gesamte Kohlenumschlagverkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen abwickelte.

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.

Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in den Jahren 1916 und 1915.

Name der Häfen und Ladestellen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1916	1915	1916		1915 zu- sammen	1916			1915 zu- sammen	
			zu Berg	zu Tal		zu Berg	zu Tal	zu- sammen		
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	7295781	7167743	853415	752990	1606405	1056672	3598481	2090895	5689376	6111071
Duisburger Hafen	1757814	2258258	282371	331969	614340	579748	1029584	113890	1143474	1678510
D.-Hochfelder Hafen	183147	308093	32403	88672	121075	183610	28008	34064	62072	124483
D.-Ruhrorter Eisen- bahnhof	460565	392618	136885	296156	433041	392170	7460	20064	27524	448
DuisburgerRheinufer	495782	810316	187348	253888	441236	763247	30300	24246	54546	47069
Verladestelle d. A.-G. Phönix (Laar)	253225	290860	4054	249171	253225	284873	—	—	—	5987
Hamborner Werft	3457	13235	3202	209	3411	13235	45	0	45	—
Häfen in Alsum und Schwelgern	1682014	1805908	373387	574729	948116	849392	449401	284497	733898	956515
Hafen in Walsum	1047435	1013982	36276	205513	241789	201397	595727	209919	805646	812585
Verladestelle der A.- G. für Maschinen- papierfabrikation Walsum	55277	25302	785	48022	48807	16848	6470	—	6470	8454
Hafen Rheinhausen	682007	630124	338 518	330485	669003	603776	4463	8541	13004	26348
Verladestelle Dier- gardt	136376	100643	—	—	—	—	134164	2212	136376	100643
Homborg-Essen- berger Rheinufer	98358	62301	5608	47703	53511	28297	9388	35659	45047	34004
Hafen Rheinpreußen	935193	802257	—	—	—	—	576319	358874	935193	802257
Zusammen	15086432	15681642	2254252	3179507	5433759	4973266	6469810	3182862	9652672	10708375

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

I. Eisenerz¹⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	68 994	283 423	352 417	337 044
Duisburger Hafen	636	15 492	16 128	56 327
Duisburg-Hochfelder Hafen	—	1 943	1 943	1 732
Duisburger Rheinufer	14 033	130 944	144 977	425 590
Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar)	4 054	246 741	250 795	284 873
Häfen in Alsum und Schwelgern	230 228	484 509	714 737	689 388
Hafen in Walsum	35 359	173 048	207 407	193 308
Hafen in Rheinhausen	268 705	259 854	528 559	569 828
Homborg-Essenberger Rheinufer	—	22 170	22 170	10 081
Zusammen	622 009	1 618 124	2 239 133	2 568 172

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

Die Gesamtzufuhr an Eisenerzen blieb hinter der im Jahr 1915 um über 300 000 t zurück. Gegen das Jahr 1914 ist eine Abnahme von über 4 000 000 t zu verzeichnen. Dieser bedeutende Rückgang ist in erster Linie auf die Unterbrechung der Zufuhr fremder Erze auf dem Seeweg zurückzuführen. Im Gegensatz zum Verkehr in den Friedensjahren übertraf, wie schon im Vorjahr, 1916 die Erzzufuhr zu Tal die Zufuhr zu Berg, und zwar diesmal um nahezu 1 000 000 t. Die Zufuhr zu Tal stieg um 285 000 t gegen 1915; gegen 1914 belief sich der Zuwachs der talwärts verfrachteten Erzmengen auf über 1 000 000 t. Der vermehrte Talverkehr wurde in der Hauptsache durch reichere Zufuhren aus dem Minettegebiet verursacht. Diese Erzladungen wurden mit der Bahn den oberrheinischen Häfen zugeführt und von dort zu Wasser weiterbefördert.

H. Getreide¹⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	15 365	4 398	19 763	7 236
Duisburger Hafen	28 299	37 801	66 100	61 698
Duisburg-Hochfelder Hafen	—	44	44	92
Homburg-Essenberger Rheinufer	—	7 319	7 319	1 313
Zusammen	43 664	49 562	93 226	70 339

Der Getreideverkehr, der infolge der gänzlichen Stockung der Einfuhr ausländischen Getreides in besonderem Maß in Mitleidenschaft gezogen ist, weist gegen das Vorjahr wieder eine geringe Steigerung auf, die auf die Anfuhr rumänischen Getreides zurückzuführen ist. Die Zunahme belief sich gegen 1915 auf rund 23 000 t, während gegenüber dem Jahr 1914 eine Abnahme von über 500 000 t zu verzeichnen ist. Bei der geringen Zufuhr zu Berg war 1916 gleich wie im Vorjahr die Zufuhr zu Tal überwiegend.

III. Holz²⁾.

Bestimmungsort	Zufuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
t	t	t	t	
Ruhrorter Hafen	21 567	49 789	71 356	37 317
Duisburger Hafen	848	45 530	46 378	59 514
Duisburg-Hochfelder Hafen	783	60 693	61 476	73 423
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	194	613	807	259
Duisburger Rheinufer	—	425	425	4 719
Häfen in Alsum und Schwelgern	—	23 033	23 033	33 087
Hafen in Walsum	485	669	1 154	1 015
Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum	—	41 489	41 489	16 217
Homburg-Essenberger Rheinufer	1 051	—	1 051	1 475
Zusammen	24 928	222 241	247 169	227 027

Auch der Holzumschlagsverkehr hat im Jahr 1916 gegen das Vorjahr eine mäßige Zunahme, gegen 1914 dagegen einen beträchtlichen Rückgang erfahren. Der Gesamtzuwachs bezif-

¹⁾ Weizen und Spelz, Roggen, Hafer, Gerste, Mais (Kukuruz).

²⁾ Nutzholz ausschließlich Brennholz, Reisig, Späne (31 g des Güterverzeichnisses).

fernte sich gegenüber 1915 auf etwas über 20 000 t, der Gesamtausfall gegen 1914 auf über 150 000 t. Dieser Ausfall erklärt sich vor allem aus der nahezu völligen Unterbindung der Holzeinfuhr aus dem Ausland (Zufuhr zu Berg), die sich im Vergleich zum Jahr 1914 um 140 000 t verringert hat. Die Zufuhr zu Tal zeigte gegen die beiden Vorjahre keine nennenswerte Veränderung.

IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
	t	t	t	t
Ruhrorter Hafen	3 415 881	1 088 037	4 503 918	5 560 482
Duisburger Hafen	979 184	36 984	1 016 168	1 487 334
Duisburg-Hochfelder Hafen	1 484	293	1 777	26 906
Häfen in Alsum und Schwelgern	434 777	223 060	657 837	882 927
Hafen in Walsum	593 335	189 614	782 949	761 369
Hafen Rheinpreußen	576 319	358 874	935 193	802 257
Verladestelle Diergardt	134 164	—	134 164	100 261
Zusammen	6 135 144	1 896 862	8 032 006	9 621 537

Der Kohlenumschlagsverkehr zeigt gegenüber 1915 eine weitere Abnahme, und zwar von über 1 500 000 t. Im Vergleich zum Jahr 1914 stellt sich der Rückgang auf über 9 000 000 t. Oben ist schon auf den Ausfall hingewiesen worden, den der zwangsweise Übergang der Kohlenabfuhr auf den Rhein-Herne-Kanal gerade dem Kohlenumschlagsverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen verursacht hat. Die im Ruhrbezirk geförderten Kohlen mußten zudem vornehmlich für die Bedürfnisse der inländischen Verbraucher in Anspruch genommen werden, sodaß immer geringere Mengen für Ausfuhrzwecke zur Verfügung standen. Die Abfuhr zu Tal ging gegen 1915 um fast 800 000 t, gegen 1914 um nahezu 7 500 000 t zurück. Es ist im übrigen bemerkenswert, daß die meisten Privatzeehäfen 1916 eine Zunahme in der Kohlenabfuhr ausweisen können, während sämtliche öffentliche Häfen an dem Weniger der Gesamtabfuhr beteiligt sind. Bei diesen zeigen sich damit auch die durch den Rhein-Herne-Kanal bewirkten Verkehrsverschiebungen; andererseits sind ferner die Privathäfen infolge der Benutzung eigener Wagen in ihrem Betrieb von den schweren Stokungen, die zeitweise in der Gestellung der Staatsbahnwagen vorlagen und den Umschlagsverkehr der öffentlichen Häfen beeinträchtigten, unberührt geblieben.

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Bestimmungsort	Abfuhr			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	
			1916	1915
	t	t	t	t
Ruhrorter Hafen	20 760	105 444	126 204	163 453
Duisburger Hafen	4 681	2 734	7 415	30 634
Duisburg-Hochfelder Hafen	9 884	371	10 255	7 312
Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen	7 042	11 605	18 647	448
Duisburger Rheinnufer	25 016	—	25 016	40 306
Häfen in Alsum und Schwelgern	14 500	24 671	39 171	68 786
Hafen in Walsum	2 392	20 305	22 697	51 216
Hafen in Rheinhausen	1 613	8 541	10 154	21 186
Zusammen	85 888	173 672	259 560	383 342

Die Abfuhr von Roheisen und verarbeitetem Eisen aller Art ist im Berichtsjahr weiter zurückgegangen, und zwar um annähernd 125 000 t. Die Abnahme gegenüber 1914 belief sich auf über 950 000 t. Dieser Ausfall hat seine Ursache in dem Brachliegen der überseeischen Ausfuhr, in dem gesteigerten Bedarf der heimischen Kriegswirtschaft und der durch sie bedingten Beschränkung der Ausfuhr nach Holland. Die Abfuhr zu Tal hat denn auch eine besonders starke Einbuße aufzuweisen. Während 1914 noch rund 1 000 000 t talwärts versandt wurden, belief sich diese Menge im Jahr 1916 auf nur 174 000 t.

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
1916	515	6 915	7 430
1915	1585	10 690	12 275
Mithin 1916	mehr weniger	— 3 775	— 4 845

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 67,5 %, die Zufuhr zu Tal um 35,3 % und die Gesamtzufuhr um 39,5 % abgenommen, gegen 39,2 %, 158,5 % und 82,3 % Abnahme im Vorjahr.

39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1916	8 410	2831	11 241
1915	19 546	2413	21 959
Mithin 1916	mehr weniger	— 418	— 10 718

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 57,0 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 17,3 % zu- und die Gesamtzufuhr um 49,3 % abgenommen, gegen 58,0 %, 972,4 % und 53,3 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1916	955	—	955
1915	8078	1044	9122
Mithin 1916	mehr weniger	— 1044	— 8167

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 88,2 %, die Zufuhr zu Tal um 100 % und die Gesamtzufuhr um 89,5 % abgenommen, gegen 38,7 %, 54,7 % und 41,7 % Abnahme im Vorjahr.

41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1916	26 496	24 527	51 023
1915	32 706	9 036	41 742
Mithin 1916	mehr weniger	— 15 491	— 9 281
	6 210	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 19,0 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 171,4 % zu- und die Gesamtzufuhr um 22,2 % zugenommen, gegen 53,1 %, 70,4 % und 48,4 % Abnahme im Vorjahr.

42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1916	217 790	—	217 790
1915	156 891	—	156 891
Mithin 1916	mehr weniger	60 899 —	60 899 —

Die Zufuhr hat demnach um 38,8 % zugenommen, gegen 68,8 % 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	10 145 288 t ¹⁾
„ Vorjahr	8 567 290 t

sonach im Jahr 1916 mehr 1 577 998 t oder 18,4 %.

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
1916	49 217	327	49 544
1915	36 994	2584	39 578
Mithin 1916	mehr weniger	— 2257	9 966 —

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 8394 Tonnen.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33 % zu-, in der Abfuhr um 87 % ab-, im ganzen um 25,2 % zugenommen.

44. Hafen zu Tiel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	9 079	31	9 110
1915	11 840	—	11 840
Mithin 1916	mehr weniger	31 —	— 2 730

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,4 % ab-, im ganzen um 23,1 % abgenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	3 459	—	3 459
1915	4 724	—	4 724
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— 1 265

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27 %, im ganzen um 27 % abgenommen.

46. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	25 321	17	25 338
1915	26 937	—	26 937
Mithin 1916	mehr weniger	17 —	— 1 599

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6 %, im ganzen um 6 % abgenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	236 137	1517	237 654
1915	201 356	4254	205 610
Mithin 1916	mehr weniger	34 781 2737	32 044 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,3 % zu-, in der Abfuhr um 64 % ab-, im ganzen um 15,6 % zugenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	32 890	475	33 365
1915	33 135	1563	34 698
Mithin 1916	{ mehr	—	—
	{ weniger	245	1 333

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,7 %, in der Abfuhr um 70 %, im ganzen um 3,9 % abgenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	7579	—	7579
1915	5483	—	5483
Mithin 1916	{ mehr	—	2096
	{ weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,2 %, im ganzen um 38,2 % zugenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	6696	95	6791
1915	6421	50	6471
Mithin 1916	{ mehr	45	320
	{ weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,3 %, in der Abfuhr um 90 %, im ganzen um 49 % zugenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	5353	—	5353
1915	9445	—	9445
Mithin 1916	{ mehr	—	—
	{ weniger	4092	4092

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,3 %, im ganzen um 43,3 % abgenommen.

52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	4033	—	4033
1915	2159	—	2159
Mithin 1916	{ mehr weniger	{ 1874 —	{ 1874 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 87 % im ganzen um 87 % zugenommen.

53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	66 077	—	66 077
1915	38 345	—	38 345
Mithin 1916	{ mehr weniger	{ 27 732 —	{ 27 732 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,4 % im ganzen um 72,4 % zugenommen.

54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	1 179 888	265 446	1 445 334
1915	1 274 509	1 275 178	2 549 687
Mithin 1916	{ mehr weniger	{ — 1 009 732	{ — 1 104 353

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,4 % in der Abfuhr um 78,1 % im ganzen um 43,3 % abgenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	634 521	109 370	743 891
1915	695 560	143 884	839 444
Mithin 1916	{ mehr weniger	{ — 34 514	{ — 95 553

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,8 % in der Abfuhr um 24 % im ganzen um 11,4 % abgenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1916	1 781 109	45 221	1 826 330
1915	1 697 388	122 057	1 819 445
Mithin 1916	mehr weniger	83 721 —	6 885 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5 % zu-, in der Abfuhr um 63 % ab-, im ganzen um 0,4 % zugenommen.

57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
1916	4 454 351	1 227 079	5 681 430
1915	1 689 034	1 284 390	2 973 424
Mithin 1916	mehr weniger	2 765 317 —	2 708 006 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 163 % zu-, in der Abfuhr um 4,5 % ab-, im ganzen um 91 % zugenommen.

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

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

im Jahr 1916	—
im Jahr 1915	2 643 t
Mithin 1916 weniger	2 643 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
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	mehr weniger	— —	— —

59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

61. Hafen zu Danzig.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	2 643 ¹⁾	—	2 643 ¹⁾
Mithin 1916	{ mehr weniger	2 643	2 643

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 100 %, im ganzen um 100 % 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
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1916	—	—	—
1915	—	—	—
Mithin 1916	{ mehr weniger	—	—

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 1916 10 145 288 t

„ 1915 8 569 933 t

Sonach 1916 1 575 355 t oder 18,4 % Zunahme, gegen 66,7 % 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
1916	13 016	1 691 802	13 037	8 416 447	26 053	10 108 249
1915	11 567	2 827 087	11 966	5 694 929	23 533	8 522 016
Mithin 1916	{ mehr weniger	1 449 1 135 285	1 071	2 721 518	2 520	1 586 233

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 40,2 % ab-, bei der Ausfuhr um 47,8 % zu-, im ganzen um 18,6 % zugenommen.

Von der Abnahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland besonders folgende Güter betroffen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 27 480 t), Thomasmehl (— 29 484 t), phosphorsaurer Kalk (— 55 809 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 737 471 t), Schwefelkies (— 28 127 t), Schlacken zur Verhüttung (— 49 151 t), Weizen und Spelz (— 24 295 t), Lein- und Ölsamen (— 70 387 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 99 218 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 27 004 t); zugenommen haben dagegen besonders: Steinkohlen (+ 234 288 t), Steinkohlenbriketts (+ 37 511 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 21 162 t), Zucker, roh (+ 17 342 t).

Die Hauptzunahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze erstreckt sich auf: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2 461 728 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 28 044 t), Bau- und Nutzholz (+ 37 332 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (73 802 t), Pflastersteine aller Art (+ 850 161 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 45 539 t), Steinkohlenkoks (+ 54 435 t); abgenommen haben hauptsächlich: Zement (— 20 635 t), Kalisalze zum Düngen (— 17 527 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 76 488 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 24 542 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 11 747 t), Steinkohlen (— 563 684 t).

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

A. Bei der Einfuhr nach Deutschland:

ein Weniger von	10 783 t	bei	Blei in Blöcken, Bleiwaren,
"	4 491 t	"	Borke, Lohe, Gerbstoffen,
"	6 489 t	"	Chemikalien und Drogen,
"	19 433 t	"	tierischem Dünger,
"	8 691 t	"	Roheisen aller Art,
"	6 700 t	"	Eisen und Stahl in Stäben,
"	4 535 t	"	Platten und Blechen aus Eisen,
"	4 375 t	"	unedlen Metallen, Waren daraus,
"	5 312 t	"	Ton, Lehm usw.,
"	5 065 t	"	Blei-, Kobalt-, Nickelerzen,
"	9 088 t	"	Zinkerzen,
"	4 388 t	"	Manganerzen, Braunstein,
"	5 224 t	"	Fischen und Schaltieren,
"	5 639 t	"	Gerste,
"	15 058 t	"	Mais (Kukuruz),
"	9 187 t	"	Rundholz zu Zellstoff,
"	14 086 t	"	Bau- und Nutzholz,
"	15 188 t	"	Kaffee, Kakao, Tee,
"	12 481 t	"	Kartoffeln,
"	3 343 t	"	Obst und Beeren,
"	17 963 t	"	Ölkuchen, Ölkuchenmehl,
"	7 927 t	"	Erdöl und anderen Mineralölen,
"	10 273 t	"	Rüben, Futter-, Zuckerrüben,
"	16 943 t	"	Stärke-, Traubenzucker,
"	8 274 t	"	Pflastersteinen aller Art,
"	10 553 t	"	Teer, Pech, Harz,
"	18 210 t	"	Zink, Zinkbrocken,
"	14 669 t	"	Heu und Stroh,
"	20 365 t	"	sonstigen Gütern;

ein Mehr von	4 162 t	bei	Eisen- und Stahlbruch,
„ „ „	2 543 t	„	Erde, Kies, Sand, Mergel,
„ „ „	6 892 t	„	Kalk, gebranntem,
„ „ „	11 813 t	„	Küchengewächsen, Gemüse,
„ „ „	7 007 t	„	Zucker, roh.

Geflößt wurde bei der Einfuhr nichts.

B. Bei der Ausfuhr aus Deutschland:

ein Mehr von	2 944 t	bei	Braunkohlenbriketts,
„ „ „	12 574 t	„	Ton, Lehm usw.,
„ „ „	3 022 t	„	Schlacken zur Verhüttung,
„ „ „	3 320 t	„	Grubenholz,
„ „ „	5 137 t	„	Bitter- und Glaubersalz,
„ „ „	5 416 t	„	Schwefelsäure,
„ „ „	14 954 t	„	Alabaster, Marmor usw., roh od. bearb.,
„ „ „	10 067 t	„	gebrannten Steinen und Ziegeln,
„ „ „	2 868 t	„	Tonwaren, Porzellan, Steingut,
„ „ „	3 195 t	„	Farben;
ein Weniger von	2 341 t	„	Bier,
„ „ „	9 637 t	„	Chemikalien und Drogen,
„ „ „	4 287 t	„	anderen künstl. Düngemitteln,
„ „ „	9 573 t	„	Eisenbahnschienen,
„ „ „	6 083 t	„	eisernen Röhren und Säulen,
„ „ „	5 062 t	„	sonstigen Erden, Traß,
„ „ „	2 748 t	„	Glas und Glaswaren,
„ „ „	9 970 t	„	Kalk, gebranntem,
„ „ „	2 322 t	„	Lumpen,
„ „ „	3 879 t	„	Papier und Pappe,
„ „ „	3 000 t	„	Soda aller Art,
„ „ „	4 970 t	„	Steinkohlenbriketts,
„ „ „	3 001 t	„	Tabak, roh, Tabakrippen,
„ „ „	9 348 t	„	Teer, Pech, Harz,
„ „ „	5 985 t	„	Verbrauchsucker.

Geflößt wurden bei der Ausfuhr 5901 t weniger.

1880	17 181	12 481	3 213	17 921	19 271	10 241	18 211
Kaffee, Rohkaffee	Kartoffeln	Obst mit Beeren	Öl und andere Mineralien	Ruben, Rohkaffee, Zuckererzeugnisse	Tabak, Rohkaffee, Zuckererzeugnisse	Flasche, Pech, Harz	Zink, Zinkblech