

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255483](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255483)

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 ³⁾ |
| 8. Worms, | 21. Bonn, | 33. Alsum mit Schwelgern, |
| 9. Gernsheim, | 22. Wesseling, | 34. Walsum, |
| 10. Nierstein, | 23. Cöln u. 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

| | 1917 | 1916 | | |
|----------------------|--------------|---------------|---------------------|-----------|
| die Zufuhr | 17 378 967 t | 17 768 290 t, | mithin 1917 weniger | 389 323 t |
| „ Abfuhr | 16 319 256 t | 15 523 288 t, | „ 1917 mehr | 795 968 t |
| Zusammen | 33 698 223 t | 33 291 578 t, | mithin 1917 mehr | 406 645 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 II* 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 2,1 % Abnahme gegen 5,3 % Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 5,1 % gegen 1,0 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 1,2 %, gegen 3,2 % Zunahme im Vorjahr.

Die Zufuhr und Abfuhr wird wieder getrennt in Berg- und Talverkehr angeschrieben. In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

| | 1917 | 1916 | | |
|---------------------|--------------|--------------|------------------|-------------|
| der Verkehr zu Berg | 21 455 733 t | 20 050 477 t | mithin 1917 mehr | 1 405 256 t |
| „ „ zu Tal | 12 242 490 t | 13 241 101 t | „ 1917 weniger | 998 611 t |
| Zusammen | 33 698 223 t | 33 291 578 t | mithin 1917 mehr | 406 645 t |

mithin in der Richtung zu Berg 7 % Zunahme, in der Richtung zu Tal 7,5 % Abnahme, gegen 6 % Abnahme und 21,1 % Zunahme im Vorjahr.

In den minderwichtigen deutschen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis für jeden Uferstaat in einer Summe mitgeteilt.

Dieser Verkehr betrug im Berichtsjahr nach Beilage IIa Ziffer II:

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| 38. in Elsaß-Lothringen | 18 822 t |
| 39. „ Baden | 5 836 t |
| 40. „ Bayern | 680 t |
| 41. „ Hessen | 34 459 t |
| 42. „ Preußen | 411 309 t |

Zusammen 1917 454 133 t
gegen 1916 288 439 t

Sonach gegen das Vorjahr 165 694 t oder 57,4 % Zunahme, gegenüber 19,2 % Zunahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe 1

| | |
|---------------------|--------------|
| im Berichtsjahr | 34 152 356 t |
| „ Vorjahr | 33 580 017 t |
| mithin in 1917 mehr | 572 339 t, |

also ergibt sich eine Zunahme von 1,7 %, gegen 3,3 % im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde usw. 1, Rindvieh usw. 3, Schafe usw. —, Schweine usw. —, Geflügel usw. — Stück.

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

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

es betrug nach Beilage IIa Summe 2

| die Zufuhr vom deutschen Rhein her | 1917 | 1916 | | |
|---|-------------|--------------|---------------------|-------------|
| Rhein her | 6 761 827 t | 8 495 710 t | mithin 1917 weniger | 1 733 883 t |
| die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin | 606 433 t | 1 649 578 t | „ 1917 weniger | 1 043 145 t |
| Zusammen | 7 368 260 t | 10 145 288 t | mithin 1917 weniger | 2 777 028 t |

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 27,4 % gegen 18,4 % Zunahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 20,4 % abgenommen, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 63,2 % abgenommen, gegen 46,2 % Zu- und 41,8 % 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 | 1917 | 1916 | | |
|---|---------|------|------------------|--------|
| her | 3049 t, | — | mithin 1917 mehr | 3049 t |
| die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin | — | — | — | — |
| Zusammen | 3049 t, | — | mithin 1917 mehr | 3049 t |

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 304 900 %, im ganzen um 304 900 % zugenommen, gegen 100 % 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 | 1917 | 1916 | | |
|---|---------------------------|---------------|---------------------|-------------|
| Rhein her | 6 764 876 t | 8 495 710 t, | mithin 1917 weniger | 1 730 834 t |
| Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin | 606 433 t | 1 649 578 t, | „ 1917 „ | 1 043 145 t |
| Zusammen | 7 371 309 t ¹⁾ | 10 145 288 t, | mithin 1917 weniger | 2 773 979 t |

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 27,3 %, gegen 18,4 % Zunahme im Vorjahr. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 20,4 %, in der Abfuhr 62,6 %, gegen 48,1 % und 41,8 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen

| | |
|---|--------------|
| und überseeischen Häfen mit | 7 371 309 t |
| den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit | 34 152 356 t |

so ergibt sich im Jahr 1917 als **Gesamthafenverkehr 41 523 665 t**
gegen 1916 43 725 305 t

Sonach 1917 **weniger 2 201 640 t,**

oder 5 % Abnahme, gegen 6,5 % Zunahme 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 | 6 778 644 t | 652 438 t | 7 431 082 t |
| Aufzeichnungen in Lobith | 6 764 867 t | 606 433 t | 7 371 300 t |
| In Emmerich { | mehr 13 777 t | 46 005 t | 59 782 t |
| { | weniger — | — | — |

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 16 613 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 . 2 390 208 t
hierzu der Gesamthafenverkehr mit 41 523 665 t
mithin **Gesamtverkehr auf dem Rhein 43 913 873 t**

oder gegen das Vorjahr mit 45 968 338 t **weniger 2 054 465 t** oder 4,5 % Abnahme, gegen 6,4 %
Zunahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1917 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 | - 37 729 784 | - 46,6 |
| 1916 | 43 725 305 | 2 243 033 | 45 968 338 | + 2 754 729 | + 6,4 |
| Summe 1909—1916 | 600 843 529 | 26 938 940 | 627 782 469 | - 22 596 875 | - 17,1 |
| Durchschnitt 1909—1916 | 75 105 441 | 3 367 368 | 78 472 809 | - 2 824 609 | - 2,1 |
| 1917 | 41 523 665 | 2 390 208 | 43 913 873 | - 2 054 465 | - 4,5 |
| 1917 gegen 1909/16 | mehr weniger | — — | — — | — 770 144 | — — |

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 Vermittlung des Güter- und Personenverkehrs zwischen zwei oder mehreren verschiedenen Uferplätzen ein- und ausgehen;
2. die Fahrten der Fähranstalten;
3. die Leichterungen;
4. der Verkehr zwischen den Häfen-, Lösch- und Ladestellen derselben Gemeinde und zwischen denen mehrerer Gemeinden, die als wirtschaftliche Einheit anzusehen sind (sogenannter Nahverkehr).

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

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

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

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

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

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

B. Verkehr in den deutschen Rheinhäfen.

I. Wichtigere Häfen.

1. Hafen zu Straßburg.

| J a h r | Z u f u h r | | Z u s a m m e n | A b f u h r | | Z u s a m m e n | G e s a m t- V e r k e h r. |
|-------------|------------------|----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | | z u B e r g t | z u T a l t | | |
| 1917 | 653 669 | 364 | 654 033 | — | 378 764 | 378 764 | 1 032 797 |
| 1916 | 680 787 | — | 680 787 | — | 286 501 | 286 501 | 967 288 |
| Mithin 1917 | | 364 | — | — | 92 263 | 92 263 | 65 509 |
| | mehr weniger | 27 118 | — 26 754 | — — | — — | — — | — — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,9 % ab-, in der Abfuhr um 32,2 % zu-, im ganzen um 6,8 % zugenommen.

Eine Abnahme in der Zufuhr hat insbesondere bei Braunkohlenbriketts (16 993 t weniger), Eisen und Stahl in Stäben (3120 t weniger), Holzzeugmasse, Holzmehl (1696 t weniger), Steinkohlen (59 779 t weniger), Steinkohlenbriketts (18 358 t weniger), Steinkohlenkoks (4289 t weniger) und bei Teer, Pech und Asphalt (2313 t weniger) stattgefunden.

Eine Steigerung in der Zufuhr ist insbesondere bei Roheisen aller Art (1462 t mehr), Kies, Sand (15 293 t mehr), Roggen (3240 t mehr), gebrannten Mauersteinen, Dachziegel (1663 t mehr), Pflastersteinen (42 076 t mehr), Torf, Torfstreu (1000 t mehr), Zuckor roh (3927 t mehr), Verbrauchszucker (7025 t mehr) und bei Stückgütern (Sammalgüter) (1489 t mehr) eingetreten.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Zufuhr im Jahr 1917 gegenüber dem Jahr 1916 in Tonnen wie folgt:

Borke, Lohe, Gerbstoffe 45 t (937 t), Braunkohlenbriketts 24 439 t (414 32 t), Zement 750 t (— t), Roheisen aller Art 1489 t (27 t), Eisen und Stahl in Stäben 777 t (3897 t), Eisenbahnschienen 816 t (84 t), eiserne Eisenbahnschwellen — t (889 t), eiserne Röhren und Säulen 209 t (797 t), Kies, Sand 16 155 t (862 t), Roggen 3830 t (590 t), Gerste 800 t (— t), Holzzeugmasse, Holzmehl 703 t (2399 t), Kartoffeln 2241 t (— t), Weizenmehl 2908 t (1652 t), Roggenmehl 1522 t (874 t), gebrannte Mauersteine, Dachziegel 1663 t (— t), Pflastersteinen 42 076 t (— t), Steinkohlen 316 995 t (376 774 t), Steinkohlenbriketts 1050 t (19 408 t), Steinkohlenkoks 198 722 t (203 011 t), Tabak, Tabakrippen 37 t (727 t), Teer, Pech, Asphalt 553 t (2866 t), Torf, Torfstreu 1000 t (— t), Zucker, roh 8136 t (4209 t), Verbrauchszucker 9824 t (2799 t), Stückgüter (Sammalgüter) 1520 t (31 t).

Eine Zunahme in der Abfuhr ist hauptsächlich bei Zement (3835 t mehr), Kalisalzen zum Düngen (40 593 t mehr), Eisenerz (59 572 t mehr), Roggen (700 t mehr), Hafer (800 t mehr), Gerste (16 794 t mehr), Rüben, Zuckerrüben (830 t mehr), Pflastersteine (984 t mehr) eingetreten, dagegen ist eine Abnahme bei Borke, Lohe, Gerbstoffe (9622 t weniger), Eisen und Stahlbruch (6642 t weniger), Weizen und Spelz (2605 t weniger), hölzernen Eisenbahnschwellen (3433 t weniger), Bau- und Nutzholz, gesägt, weich (6541 t weniger), Küchengewächse (2451 t weniger), Bau-, Bruch- und Werksteine (1794 t weniger) zu verzeichnen.

Bei den wichtigeren Gütern stellte sich die Abfuhr im Jahr 1917 im Vergleich zum Vorjahr in Tonnen wie folgt:

Borke, Lohe, Gerbstoffe 849 t (10 471 t), Zement 3835 t (— t), Kalisalze zum Düngen 40 593 t (— t), Eisen- und Stahlbruch 1285 t (7927 t), Eisenerz 291 489 t (231 917 t), Weizen und Spelz 600 t (3205 t), Roggen 700 t (— t), Hafer 800 t (— t), Gerste 20 784 t (3990 t), anderes Getreide — t (1078 t), hölzerne Eisenbahnschwellen — t (3433 t), Bau- und Nutzholz, gesägt, weich

743 t (7284 t), Weizenmehl 1780 t (347 t), Küchengewächse — t (2451 t), Papier und Pappe 7 t (723 t), Rüben, Zuckerrüben 830 t (— t), Pflastersteine 984 t (— t), Bau-, Bruch- und Werksteine 140 t (1934 t), Steinkohlen 2067 t (1440 t), Teer, Pech, Asphalt 1957 t (2208 t), Stückgüter (Sammalgüter) 1263 t (291 t), Heu und Stroh 660 t (— t).

In dem oben dargestellten Gesamtergebnis des Verkehrs sind die im sogenannten Nahverkehr (vgl. Seite 74 Ziffer 4) im Gemeindebezirk Straßburg zur Ausladung gelangten 61 579 t Kies und Sand (im Vorjahr 2387 t) aus dem Rhein und dem Kleinen Rhein nicht enthalten.

2. Hafen zu Kehl.

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 | | |
| 1917 | 525 195 | 6711 | 531 906 | 19 485 | 107 365 | 126 850 | 658 756 |
| 1916 | 736 026 | 5787 | 741 813 | 10 645 | 28 256 | 38 901 | 780 714 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | | — | 8 840 | 79 109 | 87 949 | — |
| | 210 831 | — | 209 907 | — | — | — | 121 958 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,30 % ab-, in der Abfuhr um 226,08 % zu-, im ganzen um 15,62 % 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 | | |
| 1917 | 525 195 | 6711 | 531 906 | 13 874 | 107 365 | 121 239 | 658 145 |
| 1916 | 736 026 | 5787 | 741 813 | 10 645 | 28 256 | 38 901 | 780 714 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | | — | 3 229 | 79 109 | 82 338 | — |
| | 210 831 | — | 209 907 | — | — | — | 127 569 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,30 % ab-, in der Abfuhr um 211,66 % zu-, im ganzen um 16,34 % abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhren findet in der Hauptsache ihre Begründung in der nahezu vollständigen Schifffahrtsunterbrechung in den wasserarmen Monaten Februar und März und in der Behinderung der Schifffahrt durch zeitweiligen Eisgang in diesen Monaten sowie in dem erheblichen Ausfall an Brennstoffen, der 220 547 t ausmacht. Ausfälle in der Zufuhr sind ferner bei folgenden Güterarten zu verzeichnen: Roheisen 1138 t, eiserne Röhren und Säulen 843 t, Holzzeugmasse 3314 t, Tabak 1560 t. Gestiegen sind die Zufuhrmengen bei Rohschienen um 2200 t, Eisen und Stahl um 1640 t, Platten und Bleche um 587 t, Erde gewöhnliche um 10 219 t, Rohzucker um 1055 t, Zucker raff. um 6046 t und Farben um 140 t.

Die erhebliche Steigerung des Talverkehrs ist auf außergewöhnliche, durch den Krieg hervorgerufene Verhältnisse zurückzuführen.

Die Minette wurde zur Entlastung der Eisenbahnen den oberrheinischen Häfen zugefahren und das Kalisalz, welches sonst im Straßburger Hafen, als dem natürlichen Umschlagshof, zur Behandlung kommt, mußte teilweise hierher verwiesen werden, weil die Straßburger Anlagen infolge außergewöhnlich starker Inanspruchnahme den gesamten Kaliumschlag nicht bewältigen konnten.

Zunahmen in der Abfuhr haben auch folgende Güterarten erfahren: Chemikalien 2029 t, Roheisen 2402 t, Erde gewöhnlich 2031 t, Schlacken zur Verhüttung 3924 tm, Weizen 800 t, Roggen 2144 t, Hafer 823 t, Papier 734 t, und sonstige Güter 2379 t.

Eine Abnahme im Talverkehr ist zu verzeichnen bei Eisen, alt, um 1250 t, Eisenschwellen, Holz 833,5 t, Bauholz weiches 1026 t, Bauholz gesägt 2803 t, Pflastersteine 3282 t und Teer 680 t.

3. Hafen zu Lauterburg.

| J a h r | Z u f u h r | | Zusammen t | A b f u h r | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|--------------|-------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 147 231 | — | 147 231 | — | 202 828 | 202 828 | 350 059 |
| 1916 | 243 913 | 66 | 243 979 | — | 2537 | 2537 | 246 516 |
| Mithin 1917 | | | | | 200 291 | 200 291 | 103 543 |
| | mehr | — | — | — | — | — | — |
| | weniger | 96 682 | 96 748 | — | — | — | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,7 % ab-, in der Abfuhr um 789,5 % zu-, im ganzen um 42,0 % zugenommen.

Die Zufuhr an Steinkohlen ist im Jahre 1917 um 64 468 t, an Steinkohlenbriketts um 6957 t und an Steinkohlenkoks um 31 484 t geringer gewesen als im Vorjahr. Dagegen hat die Zufuhr an Braunkohlenbriketts um 6227 t zugenommen.

Die Zunahme in der Abfuhr ist auf die Mehrverfrachtung von 148 802 t Eisenerz und Kies und Sand von 53 597 t zurückzuführen, dagegen ist eine Abnahme in der Abfuhr bei Grubenholz von 1549 t und bei Bau- und Nutzholz, beschlagen, hart von 600 t zu verzeichnen.

4. Hafen zu Karlsruhe.

| J a h r | Z u f u h r | | Zusammen t | A b f u h r | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|--------------|-------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 798 942 | 17 222 | 816 164 | 10 654 | 308 813 | 319 467 | 1 135 631 |
| 1916 | 1 101 342 | 16 354 | 1 117 696 | 844 | 258 479 | 259 323 | 1 377 019 |
| Mithin 1917 | | | | | 50 334 | 60 144 | — |
| | mehr | 868 | — | 9 810 | — | — | — |
| | weniger | 302 400 | 301 532 | — | — | — | 241 388 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,98 % ab-, in der Abfuhr um 23,19 % zu-, im ganzen um 17,53 % abgenommen.

Eine nennenswerte Zunahme ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Braunkohlenbriketts um 74 116 t

B. In der Abfuhr:

bei Kies und Sand „ 192 437 t

Dagegen ist eine nennenswerte Abnahme zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

| | | |
|-------------------------------------|----|-----------|
| bei Roh- und Schweißeisen | um | 6 862 t |
| bei Steinkohlen | „ | 314 906 t |
| bei Koks | „ | 48 200 t |

B. In der Abfuhr:

| | | |
|------------------------------------|---|----------|
| bei Holz aller Art | „ | 78 267 t |
| bei Brucheisen aller Art | „ | 50 920 t |

Die Zunahme in der Zufuhr von Braunkohlenbriketts erklärt sich daraus, daß die Neuanlagen der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke zum ersten Mal ein volles Jahr in Betrieb waren; die Zunahme in der Abfuhr von Kies und Sand ist auf den vermehrten Bedarf der Militärverwaltung zurückzuführen.

Die geringeren Zufuhren von Steinkohlen und Koks waren durch die Kriegsverhältnisse, zum Teil auch durch den Wasserstand bedingt. Die Abnahme bei Roheisen, Brucheisen und Holz beruht darauf, daß viele Sendungen auf dem Bahnweg erfolgten.

Vom gesamten Hafenverkehr entfallen:

| | | |
|--|------|-------|
| auf Steinkohlen, Koks und Briketts | rund | 66 % |
| „ Holz aller Art | „ | 8,5 % |
| „ Kies, Sand und Erde | „ | 17 % |

5. Hafen zu Speyer.

| J a h r | Z u f u h r | | | Z u s a m m e n | A b f u h r | | Z u s a m m e n | G e s a m t - V e r k e h r | | | | | | |
|-------------|---|----------------|--------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|---|-------|---|------|------|-------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | t | | z u B e r g t | z u T a l t | | | t | | | | | |
| 1917 | 6 966 | 8576 | 15 542 | — | 5628 | 5628 | 21 170 | | | | | | | |
| 1916 | 13 394 | 7642 | 21 036 | — | 7728 | 7728 | 28 764 | | | | | | | |
| Mithin 1917 | <table> <tr> <td>{ mehr</td> <td>—</td> <td>934</td> </tr> <tr> <td>{ weniger</td> <td>6 428</td> <td>—</td> </tr> </table> | | { mehr | — | 934 | { weniger | 6 428 | — | — | 5 494 | — | 2100 | 2100 | 7 594 |
| { mehr | — | 934 | | | | | | | | | | | | |
| { weniger | 6 428 | — | | | | | | | | | | | | |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,1 %, in der Abfuhr um 27,2 %, im ganzen um 26,4 % abgenommen.

Die Abnahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Braunkohlenbriketts und Steinkohlen, die Abnahme der Abfuhr in Straßenschotter und Eisenbahnschwellen.

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 | | | | | | |
|-------------|--|----------------|-----------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|---|---------|--------|--------|--------|---------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | t | | z u B e r g t | z u T a l t | | | t | | | | | |
| 1917 | 3 831 279 | 236 125 | 4 067 404 | 100 495 | 754 269 | 854 764 | 4 922 168 | | | | | | | |
| 1916 | 3 998 839 | 320 878 | 4 319 717 | 44 164 | 794 929 | 839 093 | 5 158 810 | | | | | | | |
| Mithin 1917 | <table> <tr> <td>{ mehr</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>{ weniger</td> <td>167 560</td> <td>84 753</td> </tr> </table> | | { mehr | — | — | { weniger | 167 560 | 84 753 | — | 252 313 | 56 331 | 40 660 | 15 671 | 236 642 |
| { mehr | — | — | | | | | | | | | | | | |
| { weniger | 167 560 | 84 753 | | | | | | | | | | | | |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,84 % ab-, in der Abfuhr um 1,87 % zu-, im ganzen um 4,59 % abgenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

| J a h r | Z u f u h r | | Zusammen | A b f u h r | | Zusammen | Gesamt- Verkehr |
|-------------|-----------------|-------------|-----------|--------------|-------------|-------------|--------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 3 811 127 | 82 131 | 3 893 258 | 68 349 | 602 322 | 670 671 | 4 563 929 |
| 1916 | 3 984 935 | 87 886 | 4 072 821 | 23 518 | 557 922 | 581 440 | 4 654 261 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — — | — — | 44 831 — | 44 400 — | 89 231 — | — 90 332 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,41 % ab-, in der Abfuhr um 15,35 % zu-, im ganzen um 1,94 % abgenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1917 und 1916:

| Name der Häfen | Gesamtverkehr | | Z u f u h r | | | | A b f u h r | | | |
|---|---------------|-----------|--------------|-------------|---------------|----------------------------|--------------|-------------|---------------|----------------------------|
| | 1917 t | 1916 t | 1917 | | | 1916 zu- sammen t | 1917 | | | 1916 zu- sammen t |
| | | | zu Berg t | zu Tal t | zusammen t | | zu Berg t | zu Tal t | zusammen t | |
| Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen . . . | 3 073 452 | 3 059 122 | 2 020 645 | 229 093 | 2 249 738 | 2 308 790 | 95 401 | 728 313 | 823 714 | 750 332 |
| Rheinauhafen . . . | 1 848 716 | 2 099 688 | 1 810 634 | 7 032 | 1 817 666 | 2 010 927 | 5 094 | 25 956 | 31 050 | 88 761 |
| Zusammen | 4 922 168 | 5 158 810 | 3 831 279 | 236 125 | 4 067 404 | 4 319 717 | 100 495 | 754 269 | 854 764 | 839 093 |

a) Rheinau:

| J a h r | Z u f u h r | | Zusammen | A b f u h r | | Zusammen | Gesamt- Verkehr |
|-------------|-----------------|-------------|-----------|--------------|-------------|-------------|--------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 1 810 634 | 7032 | 1 817 666 | 5 094 | 25 956 | 31 050 | 1 848 716 |
| 1916 | 2 003 994 | 6933 | 2 010 927 | 13 557 | 75 204 | 88 761 | 2 099 688 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — 99 | — — | 8 463 — | 49 248 — | 57 711 — | — 250 972 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,61 % ab-, in der Abfuhr um 65,02 % ab-, im ganzen um 11,95 % abgenommen.

Im einzelnen wird zu der Verkehrsbewegung mitgeteilt:

Der Gesamtverkehr im Rheinauhafen hat im Jahre 1917 eine Abnahme gegenüber jenem des Jahres 1916 erfahren.

Die Mindestzufuhr entfällt in der Hauptsache auf die zu Berg angefahrenen nachbenannten Güter: Steinkohlen 2466 t, Steinkohlenbriketts 18 516 t, Braunkohlenbriketts 33 106 t, Steinkohlen-Teerpech 3558 t, Koksasche 891 t.

Dagegen sind in der Mehrzufuhr zu Berg folgende Warengattungen vertreten: Steinkohlenkoks 122 835 t, Rasenerz 543 t, Rohzucker 8091 t, Steinschrot 7493 t.

In der Ankunft zu Tal ergibt sich ein weniger in Kies von 4631 t.

Zu Tal ist eine Minderabfuhr in nachstehenden Artikeln zu verzeichnen:

Zement 9881 t, Steinkohlen 44 413 t, Sulfat 4503 t, Eisenerz 4321 t, Glaubersalz 851 t.

Dagegen ist eine Mehrabfuhr in derselben Richtung festzustellen in:

Schwefelkies-Abbränden 1426 t, Steinsalz 1145 t, Braunkohlen-Briketts 1375 t, Grubenholz 1697 t.

Zu Berg steht eine Minderabfuhr in Steinkohlen von 12 063 t einer Mehrabfuhr in Koksasche von 3590 t gegenüber.

Die Abnahme des Talverkehrs, besonders in Zement und in chemischen Produkten, ist auf die Folgen des Krieges zurückzuführen.

b) Mannheim.

1. Düngemittel aller Art. Zufuhr 484 t (— 2184 t); Abfuhr 268 t (— 125 t).

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

2. Lumpen aller Art. Zufuhr 2762 t (+ 2560 t); Abfuhr 2001 t (+ 1975 t).

Die Zunahme in der Zufuhr sowie in der Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß infolge des herrschenden Wagenmangels die Transporte größtenteils auf dem Wasserwege erfolgten.

3. Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 2313 t (— 2447 t); Abfuhr 1126 t (— 2654 t).

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

4. Andere unedle Metalle, roh oder als Bruch. Zufuhr 3002 t (— 525 t); Abfuhr 512 t (— 2359 t).

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

5. Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 25 806 t (— 11 698 t); Abfuhr 3909 t (— 2665 t).

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

6. Zement, Traß und Kalk. Zufuhr 10 810 t (— 24 424 t); Abfuhr 36 527 t (— 15 020 t).

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

7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 36 649 t (— 4997 t); Abfuhr 24 459 t (+ 16 237 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf die verminderte Bautätigkeit infolge des Krieges zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr dagegen findet ihre Erklärung in der Ausfuhr größerer Mengen Kies und Schotter nach Belgien.

8. Weizen und Spelz. Zufuhr 10 527 t (— 1085 t); Abfuhr 917 t (— 7572 t).

Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf die Ausschaltung des Getreidehandels infolge des Krieges zurückzuführen.

9. Roggen. Zufuhr — t (— 5632 t); Abfuhr 2143 t (+ 601 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf die gleiche Ursache wie bei Weizen und Spelz zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr hat ihren Grund darin, daß größere Mengen hier eingelagerten Roggens auf dem Wasserweg an auswärtige Mühlen verschickt wurden.

10. Hafer. Zufuhr 11 507 t (+ 8823 t); Abfuhr 6297 t (— 2690 t).

Die vermehrte Zufuhr ist eine Folge der reichen Ernte in Mitteldeutschland und Elsaß-Lothringen, während die verminderte Abfuhr ihre Erklärung in der vermehrten Herstellung von Hafergrützen usw. am hiesigen Platze findet.

11. Gerste. Zufuhr 7780 t (+ 7304 t); Abfuhr 3107 t (— 6651 t).

Die vermehrte Zufuhr ist eine Folge der reichen Ernte in Mitteldeutschland und Elsaß-Lothringen, während die verminderte Abfuhr ihre Erklärung in der vermehrten Herstellung von Gerstengrützen usw. am hiesigen Platze findet.

12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 3265 kg (— 7108 kg); Abfuhr 9637 kg (— 5017 kg).

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

13. Ölsaat. Zufuhr 1102 t (+ 1034 t); Abfuhr 725 t (+ 680 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf die vermehrte Einfuhr aus Rumänien zurückzuführen, während die größere Abfuhr daher rührt, daß von den hier gelagerten Ölsaaten größere Mengen zur Verarbeitung nach auswärtigen Fabriken auf dem Wasserweg verfrachtet worden sind.

14. Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 31 t (— 1742 t); Abfuhr 43 t (— 309 t).

Die verminderte Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß Süddeutschland infolge der eigenen guten Obsternte nicht auf Zufuhr angewiesen war. Der Rückgang in der Abfuhr findet seine Erklärung darin, daß durch die reichliche Eindeckung der Bevölkerung mit Obst und Verarbeitung großer Mengen zu Marmelade für den Versand nicht mehr viel übrig blieb.

15. Häute, Felle, Pelzwerk. Zufuhr 227 t (+ 198 t); Abfuhr 214 t (+ 91 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr, die nur unbedeutend ist, dürfte auf die zur Entlastung der Eisenbahn erfolgte bessere Ausnützung der Wasserstraßen zurückzuführen sein.

16. Harte Stämme (Bau-, Nutz- und Schiffsholz). Zufuhr 56 t (— 778 t); Abfuhr 56 t (— 983 t).

Die verminderte Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

17. Harte Schnittwaren. Zufuhr 231 t (+ 231 t); Abfuhr 3880 t (+ 1323 t).

Die Steigerung in der Zu- und Abfuhr, die übrigens nur unbedeutend ist, findet ihre Erklärung in der Ablenkung der Transporte von der Eisenbahn auf den Wasserweg, zum Teil auch in der großen Nachfrage der Kriegsindustrie.

18. Weiche Stämme. Zufuhr 28 455 t (— 6858 t); Abfuhr 8272 t (— 7848 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist auf die Abwendung des Floßverkehrs vom hiesigen Platze nach Mainz und Gustavsburg zurückzuführen.

19. Weiche Schnittwaren. Zufuhr 4396 t (+ 3942 t); Abfuhr 37 496 t (+ 7760 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den großen Bedarf der Heeresverwaltung zurückzuführen.

20. Instrumente, Maschinen- und Maschinenteile. Zufuhr 589 t (+ 77 t); Abfuhr 1971 t (— 332 t).

Die unbedeutende Zunahme in der Zufuhr ist auf die Überleitung des Verkehrs auf die Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen zurückzuführen.

Der Rückgang in der Abfuhr beruht auf dem Mangel an Absatzmöglichkeit nach dem Auslande infolge des Krieges.

21. Wein. Zufuhr 579 t (— 52 t); Abfuhr 413 t (— 13 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist auf das durch Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1917 erlassene allgemeine Einfuhrverbot zurückzuführen.

Der Rückgang der Ausfuhr ist als unbedeutende Verkehrsschwankung anzusehen.

22. Mehl und Mühlenfabrikate. Zufuhr 1956 t (+ 43 t); Abfuhr 11 538 t (+ 7607 t).

Die Steigerung der Zu- und Abfuhr ist auf die zur Entlastung der Eisenbahn erfolgte stärkere Inanspruchnahme der Wasserwege zurückzuführen.

23. Reis. Zufuhr — t; Abfuhr — t.

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

24. Salz. Zufuhr 153 726 t (— 79 116 t); Abfuhr 339 689 t (— 36 948 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die verminderte Leistungsfähigkeit der Salzwerke zurückzuführen.

25. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 260 t (— 5703 t); Abfuhr 1096 t (— 2315 t). Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

26. Rohtabak. Zufuhr 1317 t (— 12 340 t); Abfuhr 3002 t (— 3216 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß infolge des Krieges Tabak nur in beschränktem Umfange aus Holland eingeführt werden konnte und der Tabak durch die Deutsche Tabakhandelsgesellschaft hauptsächlich über Bremen geleitet worden ist. Der geringeren Zufuhr von Tabak entspricht auch der geringere Abgang.

27. Petroleum. Zufuhr 172 t (— 8 t); Abfuhr 1189 t (— 6426 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist unbedeutend; die verminderte Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß am hiesigen Platze nur noch geringere Vorräte vorhanden waren, die mangels Zufuhren nicht ergänzt werden konnten.

28. Steinkohlen. Zufuhr 1 734 764 t (+ 55 957 t); Abfuhr 48 727 t (+ 30 759 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß zur Entlastung der Eisenbahn größere Mengen, die früher durch die Bahn befördert worden sind, der Schifffahrt zur Beförderung zufließen.

29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 4477 t (+ 1154 t); Abfuhr 1019 t (+ 829 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß zur Entlastung der Eisenbahn größere Mengen, die früher durch die Bahn befördert worden sind, der Schifffahrt zur Beförderung zufließen.

30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel, Tonröhren. Zufuhr 4034 t (+ 2166 t); Abfuhr 5621 t (+ 401 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß zur Entlastung der Eisenbahn größere Mengen, die früher durch die Bahn befördert worden sind, der Schifffahrt zur Beförderung zufließen.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

| J a h r | Z u f u h r | | Z u s a m m e n | A b f u h r | | Z u s a m m e n | G e s a m t - V e r k e h r |
|-------------|------------------|----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | | z u B e r g t | z u T a l t | | |
| 1917 | 1 424 774 | 76 733 | 1 501 507 | 7368 | 548 842 | 556 205 | 2 057 712 |
| 1916 | 1 198 502 | 99 662 | 1 298 164 | 3274 | 489 817 | 493 091 | 1 791 255 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 226 272 — | 203 343 — | 4089 — | 59 025 — | 63 114 — | 266 457 — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,7 %, in der Abfuhr um 12,8 %, im ganzen um 14,9 % zugenommen.

Die Wasserstandsverhältnisse des Rheins können auch im Berichtsjahre, wenn auch nicht in dem Maße wie im vorhergegangenen Jahre, für den Schiffsverkehr als günstige bezeichnet werden. Einem Jahresmittel von 3,77 m nach Ludwigshafener Pegel steht ein solches von 4,08 m im Jahre 1916 gegenüber. Eine Kleinwasserperiode war nur in der 2. Hälfte Februar und 1. Hälfte März mit einem mittleren Wasserstande von 2,41 m und Ausgangs Dezember mit einem solchen von 2,23 m zu beobachten. In den letzten Tagen des Januar bis in die 2. Hälfte des Februar wurde die Schifffahrt durch starken Eisgang gestört und mußte ganz eingestellt werden. Bei dieser den Schiffsverkehr so überaus schädigenden Einwirkung und angesichts der bei der Fortdauer des Krieges immer schwieriger gewordenen und den Wasserverkehr wesentlich beeinflussenden Wagengestellung, sowie bei dem Mangel an geschulten Arbeitskräften ist es um so erfreulicher, daß auch im Jahre 1917

eine nicht unbeträchtliche Mehrung des Güterumschlags gegenüber dem Jahre 1916 zu verzeichnen ist und eine Gesamtumschlagsziffer von weit über 2 Millionen Tonnen erreicht werden konnte, ein Beweis, von welcher großer wirtschaftlichen Bedeutung gerade in Kriegszeiten die Wasserstraßen sind, wo der Eisenbahnwagenpark in hohem Maße den Heereszwecken zu dienen hat. So hat denn von diesem Gesichtspunkte aus auch die Militärverwaltung der Ausnützung der Wasserstraßen ihre besondere Aufmerksamkeit sowohl im Interesse der Heeresverwaltung selbst wie zur Versorgung der Bevölkerung und der Industrie zugewandt.

Die Mehrung in der Zufuhr wurde hauptsächlich durch die bedeutende Mehrzufuhr zu Berg von Steinkohlenkoks, in der Abfuhr durch große Abgänge zu Tal von Eisenerz verursacht.

Was nun den hiesigen Hafenverkehr im einzelnen anbelangt, so wird bezüglich des noch bestehenden Auslandsverkehrs bemerkt, daß der Verkehr mit Holland und Belgien infolge des ruhenden Seeverkehrs und der Beschränkung des Warenaustausches ein noch schwächerer war wie im Jahre 1916. Die Zufuhr von den Seehäfen beschränkte sich bei Rotterdam hauptsächlich auf geringe Einfuhren von Kartoffelmehl, Verbrauchszucker und Tabak aus Holland, bei Antwerpen von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks und Farberden aus Belgien.

Beim Vergleich der Verkehrsziffern von 1917 mit dem Vorjahre zeigen sich folgende bemerkenswerte Schwankungen:

Mehrungen in der Bergzufuhr: Hafer (+ 2899 t), Gerste (+ 2212 t), Roggenmehl (+ 3933 t), Stahlknüppel (+ 1620 t), Rohzucker (+ 40 801 t), Braunkohlenbriketts (+ 12 975 t), Steinkohlenkoks (+ 231 103 t), Kalk zum Brennen (+ 2149 t).

Die Mehrungen von Hafer, Gerste und Roggenmehl, wie auch die nachstehend bezeichneten Minderungen bei Getreide und Mühlenfabrikaten in der Bergzufuhr und die Schwankungen bei diesen Artikeln in der Talzu- und Abfuhr finden vornehmlich ihren Grund in den durch den Kriegszustand geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen und den im Zusammenhang damit im Interesse der Ernährungsfrage getroffenen einschneidenden Maßnahmen.

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

Rohzucker aus Norddeutschland konnte im Jahre 1916 noch in größeren Mengen mit der Bahn versandt werden, während im Berichtsjahre wegen Wagenmangel der Transport mehr zu Wasser erfolgte.

An Braunkohlenbriketts und Steinkohlenkoks lag auch im Berichtsjahre für die jetzt gut beschäftigte Kriegsindustrie ein erhöhter Bedarf vor, bei Koks ist die große Mehrung auch auf die gesteigerte Produktion dieses Artikels in den Kokereien im Interesse der Gewinnung von Steinkohlenteerölen zurückzuführen und wurde auf die Versorgung der Industrie mit Koks besonders Bedacht genommen.

Die Mehrzufuhr von Kalk entspricht dem erhöhten Verbräuche in der chemischen Industrie.

Mehrungen in der Talzufuhr: Gerste (+ 7898 t), Roggenmehl (+ 1931 t). Bei der Anfuhr von Gerste kam lediglich elsässische Gerste in Betracht, von Roggenmehl fehlte 1916 die Zufuhr.

Den vorgenannten Mehrungen stehen folgende Minderungen gegenüber:

In der Bergzufuhr: Weizen (— 2675 t), Roheisen (— 4104 t), eiserne Röhren (— 2493 t), Steinkohlen (— 31 004 t), Pflastersteine (— 1240 t), Guano (— 2000 t), Kartoffelmehl (— 7130 t), Tabak (— 1263 t), Verbrauchszucker (— 1874 t), Steinkohlenbriketts (— 17 774 t).

Die Minderung bei Roheisen beruht auf dem Versand größerer dringlicher Posten ab Werk mit der Bahn, bei Röhren auf Einschränkung der Produktion zugunsten der Kriegsindustrie.

Bei Steinkohlen, dem für die Industrie wie für die Bevölkerung unentbehrlichen Artikel, machten sich die infolge des Krieges bestehenden Schwierigkeiten in der Wagengestellung für die Zufuhren ab Zeche zu den Rheinhäfen besonders geltend, an Pflastersteinen lag im Berichtsjahre wenig Bedarf vor, und konnte dieser noch durch Vorräte aus früheren Jahren gedeckt werden.

Bei dem mangels Einfuhr geringen Vorrat an Guano kamen nur kleinere Posten direkt mit der Bahn zum Versand.

Kartoffelmehl, Tabak und Verbrauchszucker wurden im Jahre 1916 in größeren Mengen aus Holland eingeführt, während im Berichtsjahre die Einfuhr dieser Waren eine nur schwache war. Ebenso gingen Steinkohlenbriketts im Vorjahre in beträchtlicheren Mengen aus Belgien hier zum Umschlag ein.

Minderungen in der Talzufuhr: Weizen (— 4896 t), Kies (— 28 332 t).

Bei Kies fehlen bei der Talzufuhr die im Vorjahre hier auf Bahn umgeschlagenen nach dem Westen gegangenen erheblichen Sendungen, die 1917 direkt mit Schiff gingen.

Für die Verkehrszunahme in der Talabfuhr kamen nachstehende nennenswerte Mehrungen in Betracht:

Roggen (+ 3375 t), Weizenmehl (+ 1708 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 9467 t), Eisenerz (+ 209 252 t), Klebsand (+ 11 990 t), Chemikalien (+ 7027 t), Schwefelkiesabbrände (+ 7604 t), aus Nr. 22f. eisenhaltige Rückstände (+ 17 417 t), Schwefelsäure (+ 1408 t).

Eisenerze sind in großen Mengen aus dem besetzten französischen Minettgebiet bei Briey zugegangen und hier zum Umschlag gekommen.

Die Mehrung von Klebsand ist auf den infolge der gesteigerten Produktion der Rüstungsindustrie erhöhten Verbrauch der rheinisch-westfälischen Hüttenwerke zurückzuführen.

Die Verwertung von eisenhaltigen Rückständen kam erst im Berichtsjahre infolge des Mangels an Eisenerzen in Betracht.

In dem erhöhten Versand von Chemikalien, Schwefelkiesabbränden und Schwefelsäure findet der infolge des Kriegs starke Beschäftigungsgrad der chemischen Industrie seinen Ausdruck.

Für die Verkehrsabnahme in der Talabfuhr kommen folgende nicht unerhebliche Minderungen in Betracht: Hafer (— 4972 t), Mais (— 2209 t), Stabeisen (— 10 129 t), Eisenblech (— 4105 t), eiserne Röhren (— 3680 t), Eisendraht (— 4162 t), Eisen- und Stahlbruch (— 100 590 t), Stahlknüppel (— 8538 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 9232 t), Schwerspat (— 3532 t), feuerfeste Steine (— 3466 t), feuerfester Ton (— 11 707 t), Steinschrotten und Grus (— 43 334 t), aus Nr. 22f Gasreinigungsmasse (— 1593 t).

Der Ausfall an verarbeitetem Eisen dürfte wohl seinen Grund darin finden, daß die Eisenindustrie im Interesse der Rüstungsindustrie wesentliche Einschränkungen erfahren hat und sich hauptsächlich für den Kriegsbedarf eingerichtet hat.

Stahlknüppel wurden im Berichtsjahre nach dem Mittelrhein ab Werk mehr mit der Bahn versandt.

Stahlabfälle sind 1917 größtenteils ausgeblieben, sie fanden zum Teil in den Saarwerken selbst Verwendung, teils erfolgte der Versand direkt mit der Bahn.

Hölzerne Eisenbahnschwellen und Schwerspat gingen im Vorjahre in größeren Lieferungen nach Holland, auch hatte der Versand von Schwerspat im Berichtsjahre sehr unter dem Wagenmangel zu leiden.

Feuerfeste Steine wurden 1917 in der Hauptsache mit der Bahn an besonders kriegswichtige Betriebe nach dem Saargebiet geliefert und war deshalb der Versand auf dem Wasserwege nach dem Mittelrhein im Vergleich zu früher ein geringerer, zumal auch die Produktion infolge Arbeiter- und Kohlenmangel zurückblieb.

Bei Ton liegt eine teilweise Verschiebung im Absatzgebiet vor.

Die Lieferungen der auch 1917 für den Heeresbedarf hier umgeschlagenen Steinschrotten und -Grus wurden während des Jahres eingestellt, was einen nicht unbedeutenden Ausfall zur Folge hatte. Bezüglich der Minderung an Gasreinigungsmasse ist zu bemerken, daß im Berichtsjahre größere Mengen von der Erzeugungsstelle am Mittelrhein aus zum Versand kamen.

In der Bergzufuhr 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 und die in den Zahlen der einleitenden Tabelle nicht inbegriffen ist, beträgt:

| | |
|--|------------|
| in der Zufuhr von Mannheim und Rheingönheim zusammen | = 49,271 t |
| „ „ Abfuhr „ Ludwigshafen nach Mannheim | = 45 t |
| „ „ „ „ Rheingönheim nach Mannheim | = 1 173 t |
| insgesamt also = | 50 489 t. |

Sie setzt sich zusammen wie folgt:

Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen a. Rh.: 37 908 t, und zwar: Braunkohlenbriketts 4577 t, Eisenwaren 2 t, Gips 1358 t, Weizen 3914 t, Roggen 244 t, Gerste 5508 t, Roggenmehl 6671 t, Papier 1 t, Steinkohlen 14 633 t, Steinkohlenbriketts 998 t, Tabak 1 t, sonstige Güter (Waschpulver und Seife) 1 t.

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen a. Rh.: Backsteine 11 363 t.

Abfuhr von Ludwigshafen a. Rh. nach Mannheim: 45 t, und zwar Weizen 35 t, Steinkohlenkoks 10 t.

Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim: Backsteine 1173 t.

Im Vergleich mit dem Vorjahre hat der gesamte Nahverkehr um 20 886 t zugenommen, was seinen Grund hauptsächlich in der größeren Zufuhr von Weizen, Gerste, Roggenmehl, Steinkohlen und Braunkohlenbriketts findet.

8. Hafen zu Worms.

| J a h r | Z u f u h r | | Z u s a m m e n t | A b f u h r | | Z u s a m m e n t | G e s a m t- V e r k e h r t | |
|-------------|-----------------|--------------|----------------------|--------------|-------------|----------------------|------------------------------------|--------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | | |
| 1917 | 341 592 | 15 406 | 356 998 | 36 160 | 311 651 | 347 811 | 704 809 | |
| 1916 | 212 941 | 14 181 | 227 122 | 21 428 | 265 198 | 286 626 | 513 748 | |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 128 651 — | 1 225 — | 129 876 — | 14 732 — | 46 453 — | 61 185 — | 191 061 — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 57,1 % zu, in der Abfuhr um 21,3 % zu, im ganzen um 37,2 % zugenommen.

Die Zufuhr ist gestiegen bei Braunkohlenbriketts (+ 6655 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1788 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 809 t), Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchten (+ 1224 t), Mais (+ 1391 t), Lumpen (+ 603 t), Rüben, Futter- und Zuckerrüben (+ 1963 t), Soda aller Art (+ 917 t), Steinkohlen (+ 14 586 t), Steinkohlenkoks (+ 125 727 t), sonstigen Gütern (+ 1235 t).

Die Mehrzufuhr an Braunkohlenbriketts ist durch größere Bezüge eines ansässigen selbstverbrauchenden Werkes und stärkeren Absatz der Handlungen von Briketts für Hausbrandzwecke hervorgerufen; Zum Teil ist sie auch durch umfangreichere Wasserbeförderung zur Entlastung der Eisenbahn entstanden. In der gesteigerten Zufuhr an Eisen und Stahl in Stäben sowie an Platten und Blechen aus Eisen kommt die ausgiebige Beschäftigung eines mit Heereslieferungen befaßten Werkes zum Ausdruck. Bei der Mehrzufuhr an Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten kommen Bohnen in Betracht, die für die Heeresverwaltung einer Mühle zum Schälen zugeführt wurden. Mais wurde ebenfalls in größerer Menge zur Verarbeitung auf Maismehl und Maisschrot sowie zur Entkeimung

und Ölgewinnung angebracht. Bei Lumpen sowie Rüben, Futter- und Zuckerrüben und Soda aller Art kommt die stärkere Beförderung auf dem Wasserweg zur Entlastung der Eisenbahn für das Mehr in Betracht. Die Mehrzufuhr an Steinkohlen ist darauf zurückzuführen, daß nach langjähriger Unterbrechung die Eisenbahn ihren Stationen wieder Dienstkohlen im Schiffsverkehr zugeführt hat. Die Wasserzufuhr sollte die Bahn entlasten. Bei der Mehrzufuhr an Steinkohlenkoks handelte es sich wieder um Hochofenkoks, der nach Lothringen auf die Bahn umgeschlagen wurde. Die Steigerung bei sonstigen Gütern ist ebenfalls dem Übergang von Bahngütern zur Wasserbeförderung zuzuschreiben.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich bemerkbar gemacht bei Erde, Kies, Sand (— 18 372 t), Weizen und Spelz (— 11 165 t), Roggen (— 1020 t), Papier und Pappe (— 717 t).

Die Wenigerzufuhr an Erde, Kies, Sand ist eine Folge der geringen Bautätigkeit. Auch die Kieslieferungen an die Heeresverwaltung fielen aus. Bei Weizen und Roggen sind die rumänischen Getreidelieferungen weggefallen. Papier und Pappe gingen infolge Ausfuhrverbots in der Verladung zurück.

Die Abfuhr hat sich erhöht bei Braunkohlenbriketts (+ 608 t), Chemikalien und Drogen (+ 559 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 49 421 t), Hafer (+ 1542 t), Gerste (— 5262 t), Weizenmehl (+ 1311 t), Roggenmehl (+ 5801 t), Rüben, Futter- und Zuckerrüben (+ 995 t), sonstigen Gütern (+ 675 t).

Bei der Mehrabfuhr an Braunkohlenbriketts handelt es sich um Koksstücke, die, von Lothringen kommend, über den Hafen verschifft wurde. Eisenerz (Minette) wurde, wie im vorausgegangenen Jahr, zur Abkürzung des Bahnwegs in größeren Mengen umgeschlagen. Das Mehr in der Abfuhr von Chemikalien und Drogen, Gerste, Weizen und Roggenmehl, Zuckerrüben und sonstigen Gütern findet seine Begründung hauptsächlich darin, daß zur Entlastung der Bahn der Wasserweg stärker benutzt wurde. Gerste mußte außerdem nach der Ernte größtenteils in Lagerbehandlung genommen werden. Sie gelangte dann zur Schiffsverladung, während sie früher mehr mit der Bahn unmittelbar ihren Bestimmungsorten zugeführt wurde. An Hafer hat die Heeresverwaltung größere Mengen nach dem Niederrhein verladen lassen.

Ausfälle in der Abfuhr haben sich ergeben bei Erde, Kies, Sand (— 556 t), Teer, Lehm (— 1593 t), Kupfererzen (— 2468 t), Weizen und Spelz (— 800 t), Küchengewächsen, Gemüsen (— 853 t).

Die bei Erde, Kies, Sand usw. und Teer sich ergebenden Ausfälle sind auf geringere Verladungen nach dem Niederrhein zurückzuführen. Die geringere Abfuhr an Kupfererzen (es handelte sich um Schwefelkiesabbrände) und Küchengewächsen (Gemüsekonserven) ist durch die Kriegsverhältnisse verursacht. Die Wenigerabfuhr an Weizen ist auf zufällige Ursachen zurückzuführen.

Die Zufuhren im Nahverkehr beliefen sich auf 22 400 t gegen 24 213 t im vorausgegangenen Jahr. Es kommen Erde, Sand, Kies (21 964 t) und Zuckerrüben (436 t) in Betracht. Die Zuckerrüben wurden auch zu Wasser wieder abgefahren.

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 | | |
| 1917 | 62 856 | 21 651 | 84 507 | 436 | 490 | 926 | 85 433 |
| 1916 | 42 315 | 15 756 | 58 071 | 6 | 1848 | 1854 | 59 925 |
| Mithin 1917 | mehr 20 541 | 5 895 | 26 436 | 430 | — | — | 25 508 |
| | weniger — | — | — | — | 1358 | 928 | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 45,4 % zu-, in der Abfuhr um 50,1 % ab-, im ganzen um 42,6 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Rüben, Futter- und Zuckerrüben (+ 11 541 t), Steinkohlen (+ 21 826 t), Steinkohlenkoks (+ 5047 t).

Die Zuckerfabrik hat im Berichtsjahr ihren Betrieb wieder aufgenommen, der im vorausgegangenen Jahr stillgelegen hatte. Die vermehrte Zufuhr an Zuckerrüben, zum Teil auch an Steinkohlen und Steinkohlenkoks steht damit im Zusammenhang. Steinkohlen und Koks wurden außerdem für die Rheinische Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft am städtischen Kran in größerer Menge umgeschlagen.

Zurückgegangen in der Zufuhr sind Erde, Sand, Kies (— 12 369 t), durch Darniederliegen der Bautätigkeit und Einstellung des Baggereibetriebs.

Die Abfuhr weist einen Ausfall bei Kupfererzen und Kupferstein (— 1442 t) auf.

Es handelt sich dabei um Schwefelkiesabbrände, von denen sich mangels Zufuhr an Schwefelkies weniger ergeben haben.

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 | | |
| 1917 | 3929 | 4674 | 8 603 | 134 | 57 292 | 57 426 | 66 029 |
| 1916 | 5905 | 8161 | 14 066 | 68 | 24 214 | 24 282 | 38 348 |
| Mithin 1917 | | | | 66 | 33 078 | 33 144 | 27 681 |
| | mehr | — | — | — | — | — | — |
| | weniger | 1976 | 3487 | — | — | — | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,8 % ab-, in der Abfuhr um 13,7 % zu-, im ganzen um 72,2 % zugenommen.

In der Zufuhr hat sich ein Ausfall ergeben bei Erde, Kies, Sand (— 3088 t), Steinkohlen (— 2677 t).

Die Wenigerzufuhr an Erde, Kies, Sand ist eine Folge eingeschränktester Bautätigkeit. Steinkohlen wurden fast ausschließlich mit der Bahn angeliefert.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Kalksteinen (+ 31 997 t) und Wein (+ 781 t).

Die Gutehoffnungshütte hat in ihrem Steinbruchbetrieb eine außerordentlich rege Tätigkeit entwickelt und erhebliche Kalksteinanlagen nach dem Niederrhein verladen. In der Gemarkung Dexheim hat sie einen neuen Steinbruch angelegt. Wein wurde infolge Gütersperre bei der Eisenbahn mehr mit dem Schiff verladen.

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 | | |
| 1917 | 34 298 | 1578 | 35 876 | 275 | 38 069 | 38 344 | 74 220 |
| 1916 | 36 044 | 3935 | 39 979 | — | 49 267 | 49 267 | 89 246 |
| Mithin 1917 | | | | 275 | — | — | — |
| | mehr | — | — | — | — | — | — |
| | weniger | 1 746 | 2357 | — | 11 198 | 10 923 | 15 026 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,3 % ab, in der Abfuhr um 22,2 % ab, im ganzen um 16,8 % abgenommen.

Die Zufuhr ist zurückgegangen bei Erde, Kies, Sand, Mergel (— 590 t), sonstigen Erden und Traß (— 2357 t), Steinkohlen (— 672 t).

Sämtliche Ausfälle sind durch eingeschränkten Geschäftsbetrieb der Zementfabrik herbeigeführt:

Die Abfuhr weist aus der gleichen Ursache bei Zement einen Ausfall (— 13 283 t) auf. Im Nahverkehr wurden 120 t Sand und Kies zugeführt gegen 278 t im vorausgegangenen Jahre.

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 | | |
| 1917 | 1 004 315 | 2029 | 1 006 344 | 20 114 | 64 987 | 85 101 | 1 091 445 |
| 1916 | 728 005 | 1638 | 729 643 | 692 | 45 972 | 46 664 | 776 307 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 276 310 391 | 276 701 | 19 422 | 19 015 | 38 437 | 315 138 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 37,9 % zu, in der Abfuhr um 82,4 % zu, im ganzen um 40,6 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gebessert bei Erde, Sand, Kies, Mergel (+ 900 t), weichem unbearbeitetem Stammholz (+ 7481 t), Steinkohlen (+ 134 995 t), Steinkohlenkoks (+ 138 857 t), Torf, Torfstreu (+ 3607 t), Verbrauchszucker (+ 1997 t).

Das Mehr bei Erde, Kies, Sand, Mergel hat sich durch den Kiesbedarf der Eisenbahn für Bauzwecke auf der Riedbahnstrecke ergeben. Weiches Stammholz hat die Brückenbauanstalt in größerer Menge bezogen. Die Steigerung bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks ist dadurch hervorgerufen, daß die Eisenbahn viel Dienstkohlen auf dem Wasserweg bezog, was in früheren Jahren weniger der Fall gewesen ist. Torfstreu ist in größeren Mengen von Holland kommend auf die Bahn umgeschlagen worden und nach Österreich weitergegangen. An Zucker hat die Zentraleinkaufsgesellschaft einen größeren Posten bezogen und eingelagert.

Ein Ausfall hat sich in der Zufuhr ergeben bei tierischem Dünger (— 600 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 596 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 4564 t), Obst und Beeren (— 3295 t), Küchengewächsen, Gemüse (— 535 t), Papier und Pappe (— 503 t), Teer, Pech, Harz (— 1366 t).

Im vorausgegangenen Jahr war eine Sendung Guano angebracht worden; im Berichtsjahr fiel die Zufuhr aus. Der Ausfall bei tierischem Dünger erklärt sich dadurch. Bei Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten war das Gleiche mit rumänischen Bohnen der Fall. Bei Kaffee, Kakao, Tee sind die Umladungen von Kaffee nach Österreich weggefallen. Ebenso fielen die Umladungen von Feigen aus, die im vergangenen Jahr nach Österreich stattfanden. Bei Küchengewächsen, Gemüse blieb die Zufuhr von Zwiebeln aus. An Papier und Pappe fiel die Zufuhr von Stroh-pappe weg. Der Ausfall an Teer, Pech und Harz gründet sich darauf, daß die Brikettsfabriken fast kein Pech mit dem Schiff bezogen haben.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei Eisen und Stahl in Stäben (+ 3303 t), weichem unbearbeitetem Stammholz (+ 3484 t), gesägtem weichem Holz (+ 4920 t), Pflastersteinen aller Art (+ 34 428 t), Bau-, Bruch-, Werksteinen (+ 1817 t), gehobelten Hölzern und Holzwaren (+ 742 t).

Die stärkere Abfuhr an Eisen und Stahl in Stäben ist größeren Verladungen von Brückenbestandteilen für den Bau der Brücke bei Remagen durch die Brückenbauanstalt zu verdanken. Weiches Stammholz und gesägtes weiches Holz wurden für die Heeresverwaltung in größeren Mengen verschifft. Das Gleiche war bei Pflastersteinen (Steinschotter) und Bau-, Bruch- und Werksteinen

der Fall. Bei dem Mehr an gehobelten Hölzern hat es sich um Rüstholz gehandelt, das ebenfalls nach der Brückenbaustelle bei Remagen verladen wurde.

Ein Weniger in der Abfuhr hat sich ergeben an Eisen- und Stahlbruch (— 2594 t), Gerste (— 800 t), Mais (— 963 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (— 711 t), Rundholz zu Zellstoff (— 2819 t), unbearbeitetem harten Stammholz (— 568 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 576 t), sonstigen Gütern (— 983 t).

Der Ausfall an Eisen- und Stahlbruch ist darauf zurückzuführen, daß die Eisenbahn kein Alteisen verladen hat, was im Vorjahr der Fall war. Gerste und Mais hatten in 1916 die Heeresverwaltung nach dem Niederrhein verschifft; im Berichtsjahr kamen derartige Beförderungen nicht vor. Ebenso sind die Verladungen von hölzernen Eisenbahnschwellen nach der Imprägnieranstalt bei Bingen ausgefallen. Rundholz zu Zellstoff hat die Kostheimer Zellulose- und Papierfabrik weniger als früher bezogen. Verladungen von hartem Stammholz nach Holland kamen im Berichtsjahr nicht vor. Auch die Ausfuhr von Tonwaren, Porzellan und Steingut dahin ist ausgefallen. Das Weniger bei sonstigen Gütern ist zufälliger Art.

Im Nahverkehr wurden zugeführt 33 352 t gegen 16 142 t im vorausgegangenen Jahr. Es handelte sich dabei um Sand und Kies (33 341 t) und Rüben, Futter- und Zuckerrüben (11 t). Abgeführt wurden 11 t, während im vorausgegangenen Jahr keine Abfahrten stattfanden.

13. Hafen zu Mainz.

| 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 | | |
| 1917 | 355 935 | 262 037 | 617 972 | 41 039 | 274 500 | 315 539 | 933 511 |
| 1916 | 323 366 | 382 895 | 706 261 | 72 346 | 311 259 | 383 605 | 1 089 866 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 32 569 — | — 120 858 | — 88 289 | 31 307 36 759 | — 68 066 | — 156 355 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,5 % ab, in der Abfuhr um 17,7 % ab, im ganzen um 14,3 % abgenommen.

In der Zufuhr hat sich ein Zuwachs ergeben bei Chemikalien und Drogen (+ 770 t), phosphorsaurem Kalk (+ 513 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 717 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 872 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 579 t), Brennholz, Reisig, Spänen (+ 708 t), Papier und Pappe (+ 601 t), Soda aller Art (+ 1189 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 945 t), Steinkohlen (+ 15 219 t), Steinkohlenkoks (+ 11 446 t), Wein (+ 1644 t), Verbrauchszucker (+ 2143 t), Stückgütern (+ 952 t), sonstigen Gütern (+ 1195 t).

Zu einem großen Teil sind diese Steigerungen darauf zurückzuführen, daß der Eisenbahngüterverkehr eingeschränkt und öfters gesperrt war, wodurch sich viele Beförderungen dem Wasserweg zuwandten.

Brennholz wurde wegen befürchteter Kohlenknappheit in größeren Mengen zugeführt. Soda gelangte in größeren Posten talwärts zur Zufuhr und wurde auf auswärtige Plätze verteilt. Gebrannte Steine und Ziegel waren für zwei Fabrikneubauten erforderlich. Steinkohlen und Steinkohlenkoks kamen wegen zeitweiliger Sperre der Mainschiffahrt für Mainorte zum Umschlag. Die Mehrzufuhr an Zucker hängt mit der Errichtung eines Zuckerverteilungslagers am Platze zusammen. Auch an ausländischem Zucker wurde eine größere Ladung zugeführt.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei Braunkohlenbriketts (— 1601 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 85 647 t), Kupfererzen (— 2203 t), Weizen und Spelz (— 12 545 t), harten

Stämmen (— 4763 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 2531 t), Kalksteinen (— 18 929 t), Steinkohlenbriketts (— 826 t), Tabak (— 636 t).

Bei Braunkohlenbriketts sind die früheren Verladungen zur Bahn nach einer Nachbarstadt weggefallen. Die Zufuhr an Erde, Kies, Sand, Mergel hat sich durch Einschränkung des Transports von Mergel nach den Zementwerken zu Amöneburg verringert. Die Einfuhr an Kupfererzen ist infolge des Kriegs weggefallen. An Kaffee, Kakao, Tee fielen die Umladungen von Kaffee nach Österreich aus. Kalksteine wurden für die Zementbereitung weniger verbraucht. Für den Ausfall an Steinkohlenbriketts ist die Ursache nicht aufgeklärt. Tabak ist durch die Kriegsverhältnisse kein Gegenstand der Schiffsbeförderungen mehr.

Die Abfuhr ist gestiegen bei Eisen und Stahl in Stäben (+ 583 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 823 t), Erde, Kies, Sand (+ 60 651 t), Schwefelkies (+ 1638 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 2228 t), gebranntem Kalk (+ 717 t), Küchengewächsen, Gemüse (+ 3479 t), Papier und Pappe (+ 1444 t), Schwefelsäure (+ 1433 t), Stärke und Traubenzucker (+ 545 t), Steinkohlenkoks (+ 742 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 564 t), Wein (+ 1567 t) Stückgütern (+ 1740 t), gebrauchten Umschließungen (+ 885 t), sonstigen Gütern (+ 1739 t).

Wie bei der Zufuhr haben die Steigerungen bei der Abfuhr in Gütersperren bei der Eisenbahn vielfach ihren Grund. Insbesondere trifft dies zu für Eisen und Stahl in Stäben, Eisen- und Stahlwaren, Papier und Pappe, Tonwaren und Porzellan, Wein, Stückgüter (Sammelmüter), gebrauchte Umschließungen und sonstige Güter. Zur Entlastung der Bahn sind Anordnungen und Vereinbarungen zwischen der Eisenbahn und den Schifffahrtsgesellschaften getroffen, wonach alle nach Orten mit Schiffsstationen bestimmten Güter auf den Wasserweg verwiesen werden sollen.

Die bedeutende Mehrabfuhr an Erde, Sand, Kies, Mergel hat in der Beförderung großer Kiesmengen nach dem besetzten Belgien ihren Grund. Bei Schwefelkies handelt es sich um Abbrände, die wie die Schlacken zur Verhüttung nach Hochöfen am Niederrhein verladen wurden. Der Zuwachs bei Küchengewächsen, Gemüse wird einer Verladung von Gemüsekonserven durch die Armeekonservenfabrik nach rheinabwärtigen Häfen zugeschrieben.

Ein Ausfall in der Abfuhr hat sich ergeben bei Bier (— 1122 t), Zement (— 74 575 t), phosphorsaurem Kalk (— 1582 t), Eisen- und Stahlbruch (— 577 t), Kupfererzen, Kupferstein (— 1989 t), Fleisch und Speck (— 1045 t), Weizen und Spelz (— 12 684 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (— 7349 t), unbearbeiteten harten Stämmen (— 1831 t), desgleichen weichen Stämmen (— 47 813 t).

Einschränkung des Brauereibetriebs und Wegfall der Bierausfuhr hat das Weniger bei der Abfuhr von Bier herbeigeführt. Bei Zement ist die Ausfuhr ebenfalls erheblich zurückgegangen, daher der Ausfall. Zur Herstellung von Superphosphat hat es am nötigen Rohstoff gefehlt, die Abfuhr an phosphorsaurem Kalk hat sich infolgedessen verringert. Die Verladung von Alteisen durch eine benachbarte Schiffs-Bauanstalt ist im Berichtsjahr ausgefallen. Ebenso fiel die Verladung von kupferhaltigen Schwefelkiesabbränden weg. Die Ausfälle an Eisen- und Stahlbruch und an Kupfererzen erklären sich hierdurch. An Fleisch und Speck hat die Armeekonservenfabrik weniger verladen; sie gab ihre Sendungen mehr zur Bahnbeförderung auf. Bei Weizen und Spelz sind die Abfahren vom Lager weggefallen. Der Umschlag von hölzernen Eisenbahnschwellen, die im vorausgegangenen Jahr aus benachbarten Waldungen hierher gelangten und hier verladen wurden, wurde eingestellt. Für unbearbeitete harte Stämme und weiche Stämme (es handelt sich um Floßholz) war die Ausfuhr nach Holland infolge Ausfuhrverbots beschränkt.

Die Güterbewegungen im Nahverkehr beliefen sich auf 11 590 t in der Zufuhr und auf 756 t in der Abfuhr, zusammen auf 12 346 t gegen 16 820 t im vorausgegangenen Jahr.

In Betracht kommen Zement (740 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (10 834 t), Grubenholz (228 t), Roggenmehl (410 t), Kleie (34 t), Papier und Pappe (90 t) und Steinkohlen (10 t).

14. Hafen zu Biebrich.

| J a h r | Z u f u h r | | Z u s a m m e n | A b f u h r | | Z u s a m m e n | G e s a m t - V e r k e h r | |
|-------------|-------------------|----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|------------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | | z u B e r g t | z u T a l t | | | |
| 1917 | 15 908 | 5 602 | 21 510 | 561 | 2596 | 3157 | 24 667 | |
| 1916 | 13 789 | 12 583 | 26 372 | 131 | 2289 | 2420 | 28 792 | |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | 2 119 — | — 6 981 | — 4 862 | 430 — | 307 — | 737 — | — 4 125 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,4 % ab-, in der Abfuhr um 30,5 % zu-, im ganzen um 14,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 7386 t), Fische und Schaltiere (— 77 t), Malz (— 69 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 241 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 753 t), Küchengewächse, Gemüse (— 97 t), Papier und Pappe (— 121 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 147 t), Farben (— 74 t); zugenommen haben hauptsächlich: Chemikalien und Drogen (+ 95 t), Grubenholz (+ 397 t), Schwefelsäure (+ 114 t), Steinkohlen (+ 3163 t), Steinkohlenkoks (+ 174 t), Wein (+ 79 t).

Bei der Abfuhr haben besonders zugenommen: Zement (+ 197 t), Chemikalien und Drogen (+ 661 t), Roheisen aller Art (+ 40 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 75 t), Lumpen (+ 61 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 37 t), Teer, Pech, Harz (+ 113 t); abgenommen haben dagegen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 52 t), Fleisch und Speck (— 40 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 100 t), Wein (— 288 t), Farben (— 47 t); sonstige Güter (— 107 t).

15. Hafen zu Schierstein.

| J a h r | Z u f u h r | | Z u s a m m e n | A b f u h r | | Z u s a m m e n | G e s a m t - V e r k e h r | |
|-------------|-------------------|----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|------------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | | z u B e r g t | z u T a l t | | | |
| 1917 | 6493 | 21 538 | 28 031 | 1605 | 15 696 | 17 301 | 45 332 | |
| 1916 | 597 | 29 249 | 29 846 | 942 | 20 900 | 21 842 | 51 688 | |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | 5896 — | — 7 711 | — 1 815 | 663 — | — 5 204 | — 4 541 | — 6 356 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,1 %, in der Abfuhr um 20,8 %, im ganzen um 12,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 92 t), Bau- und Nutzholz (— 7055 t); zugenommen haben: Brennholz, Reisig, Spähne (+ 261 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 274 t), Steinkohlen (+ 4797 t).

Bei der Abfuhr hat abgenommen: Bau- und Nutzholz (— 4867 t); zugenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 326 t).

16. Hafen zu Budenheim.

| J a h r | Z u f u h r | | Z u s a m m e n | A b f u h r | | Z u s a m m e n | G e s a m t - V e r k e h r |
|-------------|-------------------|----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | | z u B e r g t | z u T a l t | | |
| 1917 | — | — | — | — | 147 671 | 147 671 | 147 671 |
| 1916 | — | — | — | — | 154 617 | 154 617 | 154 617 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | — — | — — | — — | — 6 946 | — 6 946 | — 6 946 |

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

Der Ausfall entfällt auf die geringere Abfuhr von Kalksteinen, von denen aus Mangel an Arbeitskräften weniger gebrochen und nach dem Niederrhein abgefahren wurden.

17. Hafen zu Bingen.

| J a h r | Z u f u h r | | Z u s a m m e n | A b f u h r | | Z u s a m m e n | G e s a m t - V e r k e h r | |
|-------------|-------------------|----------------|-----------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|-------------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | | z u B e r g t | z u T a l t | | | |
| 1917 | 78 604 | 10 464 | 89 068 | 5565 | 60 406 | 65 971 | 155 039 | |
| 1916 | 31 985 | 17 788 | 49 773 | 9263 | 116 407 | 125 670 | 175 443 | |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | 46 619 — | — 7 324 | 39 295 — | — 3698 | — 56 001 | — 59 699 | — 20 404 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 78,9 % zu, in der Abfuhr um 47,5 % ab, im ganzen um 11,6 % abgenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Zement (+ 1331 t), Erde, Kies, Sand (+ 1017 t), Farberden, Graphit (+ 2409 t), Hafer (+ 2128 t), Steinkohlen (+ 38 808 t), Steinkohlenkoks (+ 6229 t), Wein (+ 816 t).

An Zement sowie an Erde, Kies, Sand war infolge Erweiterung einer Eisenerzgrube im Hinterlande ein größerer Bedarf. Bei Farberden und Graphit handelte es sich um Kreide, die in der Kriegsindustrie in größerer Menge verwendet worden sein soll. Hafer gelangte für den Heeresbedarf zum Umschlag. Steinkohlen hat die Eisenbahn auf dem Wasserweg bezogen, die sie früher durch ihre eigenen Beförderungsmittel herbeischaffte. Die wasserwärtigen Kokszufuhren dienten zur Entlastung der Bahn. Das Gleiche trifft für die Mehrzufuhr an Wein zu.

Ausfälle haben sich in der Zufuhr ergeben bei Eisen- und Stahldraht (— 928 t), Manganerzen (— 1517 t), Weizen und Spelz (— 7864 t), unbearbeitetem weichen Stammholz (— 3444 t).

Mit Eisen- und Stahldraht wurden die verarbeitenden Werke geringer beliefert. Auch bei Manganerzen ist der Ausfall auf beschränkte Zuweisung zurückzuführen. Bei Weizen und Spelz fielen die Zufuhren rumänischen Weizens weg. Der Wenigerzufuhr an unbearbeitetem weichen Stammholz liegt ein Mangel an Arbeitskräften für die Holzfällung und Flößerei zugrunde.

Die Abfuhr ist gestiegen bei Steinen und Platten aus Zement (+ 632 t), Gerste (+ 2052 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (+ 1989 t), Kalksteinen (+ 1425 t), Wein (+ 1622 t).

Bei der Mehrabfuhr an Zementplatten hat es sich um eine besonders bewilligte Ausfuhr nach Holland gehandelt. Der Zuwachs bei Gerste ist der Errichtung einer Sammelstelle für Getreide durch die Reichsgetreidegesellschaft zuzuschreiben. Hölzerne Eisenbahnschwellen sind mit besonderer Bewilligung nach Holland ausgeführt worden. Kalksteine wurden für die Kriegsindustrie in größeren Mengen verladen. Die stärkere Verladung an Wein war zur Entlastung der Bahn geboten.

Ausfälle haben sich in der Abfuhr ergeben bei Eisenerz, außer Schwefelkies (— 50 352 t), Weizen und Spelz (— 3257 t), unbearbeitetem hartem Holz (— 1999 t), gesägtem hartem Holz (— 632 t), Pflastersteinen aller Art (— 5169 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 5591 t).

Die Verladungen an Eisenerz sind wegen Frachtunterschiede ausgefallen. Die Beförderungen von rumänischem Weizen nach dem Niederrhein fielen weg. Hartes Stammholz und gesägtes hartes Holz kamen aus Mangel an Eisenbahnwagen weniger zur Beförderung. An Pflastersteinen sowie an Bau-, Bruch- und Werksteinen hatte die Heeresverwaltung einen geringeren Bedarf.

Im Nahverkehr wurden 12 048 t Sand und Kies zugefahren gegen 19 649 t im vorausgegangenen Jahr.

18. Hafen zu Oberlahnstein.

| 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 | | |
| 1917 | 34 651 | 112 544 | 147 195 | 519 | 401 033 | 401 552 | 548 747 |
| 1916 | 4 155 | 102 554 | 106 709 | 1418 | 431 619 | 433 037 | 539 746 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 30 496 — | 9 990 — | 40 486 — | — 899 | — 30 586 | 9 001 — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,0 % zu-, in der Abfuhr um 7,3 % ab-, im ganzen um 1,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 80 t), Braunkohlenbriketts (+ 3500 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 9521 t), Kalk gebrannter (+ 156 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 312 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 105 t), Steinkohlen (+ 16 540 t), Steinkohlenkoks (+ 1822 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 235 t); abgenommen haben dagegen: Bier (— 83 t), Hafer (— 100 t), Glas und Glaswaren (— 458 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 137 t), Umschließungen, gebraucht (— 863 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Farberden, Graphit (— 488 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 350 t), Pflastersteine aller Art (— 33 663 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 22 028 t), sonstige Güter (— 3169 t); zugenommen haben dagegen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 15 243 t), Kalk, gebrannter (+ 12 388 t), Papier und Pappe (+ 127 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 533 t).

19. Hafen zu Coblenz.

| J a h r | Z u f u h r | | Z u s a m m e n t | A b f u h r | | Z u s a m m e n t | G e s a m t- V e r k e h r t |
|-------------|------------------|----------------|----------------------|------------------|----------------|----------------------|------------------------------------|
| | z u B e r g t | z u T a l t | | z u B e r g t | z u T a l t | | |
| 1917 | 139 072 | 12 712 | 151 784 | 3871 | 20 262 | 24 133 | 175 917 |
| 1916 | 14 416 | 38 452 | 52 868 | 1146 | 26 287 | 27 433 | 80 301 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 124 656 — | — 25 740 | 98 916 — | 2725 — | — 6 025 | 95 616 — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 187,1 % zu-, in der Abfuhr um 12,0 % ab-, im ganzen um 119,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 6765 t), Fleisch und Speck (+ 1469 t), Hafer (+ 582 t), Roggenmehl (+ 1854 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 2055 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 337 t), Steinkohlen (+ 109 647 t), Steinkohlenbriketts (+ 1696 t), Steinkohlenkoks (+ 4033 t), Wein (+ 397 t), Verbrauchszucker (+ 869 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 520 t), sonstige Güter (+ 1701 t); abgenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 25 432 t), Gerste (— 2931 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 1504 t), Mais (Kukuruz) (— 1861 t), Weizenmehl (— 340 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 343 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 1459 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 175 t), Grubenholz (— 1038 t), Bau- und Nutzholz (— 202 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 2416 t), Pflastersteine aller Art (— 6051 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 600 t), Steinkohlen (— 353 t); zugenommen haben dagegen: Roheisen aller Art (+ 260 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 854 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 204 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 296 t), Papier und

Pappe (+ 437 t), Röhren von Ton und Zement (+ 363 t), Rübensirup, Melasse (+ 433 t), Wein (+ 665 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 912 t), Umschließungen, gebraucht (+ 425 t), sonstige Güter (+ 1779 t).

Bemerkenswert ist der Umschlag von Kohlen bei der Zufuhr. Die Kohlen wurden früher mit der Eisenbahn bezogen; der infolge des Kriegs eingetretene Wagenmangel drängte jedoch die Kohlen vom Schienen- auf den Wasserweg. Ferner hat die 1914 erfolgte Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals eine große Anzahl bedeutender Zechen in unmittelbare Verbindung mit der Schifffahrtsstraße gebracht. Hierdurch ist der Kohlenbezug auf dem Wasserwege rationeller geworden als in früheren Jahren, wo die Kohlen erst mit der Bahn nach Duisburg befördert und dort ins Schiff umgeschlagen werden mußten.

20. Hafen zu Beuel.

| 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 | | |
| 1917 | 1874 | 175 050 | 176 924 | 1742 | 92 919 | 94 661 | 271 585 |
| 1916 | 2096 | 159 242 | 161 338 | 101 | 100 792 | 100 893 | 262 231 |
| Mithin 1917 | | 15 808 | 15 586 | 1641 | — | — | 9 354 |
| | { mehr weniger | 222 | — | — | 7 873 | 6 232 | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,7 % zu-, in der Abfuhr um 6,0 % ab-, im ganzen um 3,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Ton, Lehm usw. (+ 3320 t), sonstige Erden, Traß (+ 122 t), Kalk, gebrannter (+ 12 328 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 942 t); abgenommen haben: gebrannte Steine und Ziegel (— 904 t), Steinkohlen (— 222 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 25 379 t); zugenommen haben: Zement (+ 2059 t), Pflastersteine aller Art (+ 17 244 t).

An der Zunahme des Verkehrs ist hauptsächlich die Verladestelle bei der Zementfabrik des Bonner Bergwerks- und Hütten-Vereins in Ramersdorf beteiligt; es kamen bedeutend mehr Kalksteine an, während andererseits der Versand an Zement von dem Werke größer war. Überwiegend waren es Lieferungen nach Holland und an die Front. — Eine Einfuhr von Jute aus dem Auslande hat auch im vergangenen Jahr wegen des Krieges nicht stattgefunden.

21. Hafen zu Bonn.

| 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 | | |
| 1917 | 13 835 | 7437 | 21 272 | 1439 | 1922 | 3361 | 24 633 |
| 1916 | 3 168 | 4810 | 7 978 | 361 | 879 | 1240 | 9 218 |
| Mithin 1917 | | 2627 | 13 294 | 1078 | 1043 | 2121 | 15 415 |
| | { mehr weniger | — | — | — | — | — | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr 166,6 %, in der Abfuhr 171,0 %, im ganzen 167,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 226 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 203 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 273 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 309 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 1573 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 238 t), Papier

und Papp (+ 468 t), Steinkohlen (+ 6293 t), Steinkohlenkoks (+ 221 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 442 t), Wein (+ 399 t), Stückgüter (Sammalgüter) (+ 354 t), sonstige Güter (+ 1224 t); abgenommen haben dagegen: Mais (Kukuruz) (- 150 t), Bau- und Nutzholz (- 1047 t), Kaffee, Kakao, Tee (- 176 t), Kartoffeln (- 143 t), Erdöl und andere Mineralöle (- 244 t).

Bei der Abfuhr sind nur Zunahmen zu verzeichnen, und zwar: Bier (+ 226 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 251 t), Papier und Papp (+ 517 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 125 t), Wein (+ 109 t), Stückgüter (Sammalgüter) (219 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 103 t), sonstige Güter (+ 344 t).

22. Hafen zu Wesseling.

| J a h r | Z u f u h r | | Zusammen | A b f u h r | | Zusammen | Gesamt-Verkehr |
|-------------|--------------|-------------|----------|--------------|-------------|-----------|----------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 38 427 | 6 102 | 44 529 | 953 580 | 117 665 | 1 071 245 | 1 115 774 |
| 1916 | 48 343 | 11 298 | 59 641 | 1 001 643 | 24 335 | 1 025 978 | 1 085 619 |
| Mithin 1917 | | | | | 93 330 | 45 267 | 30 155 |
| | mehr | — | — | — | — | — | — |
| | weniger | 9 916 | 5 196 | 15 112 | 48 063 | — | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,3 % ab-, in der Abfuhr um 4,4 % zu-, im ganzen um 2,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Chemikalien und Drogen (- 599 t), Hafer (- 4694 t), Mais (Kukuruz) (- 303 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (- 1153 t), Bau- und Nutzholz (- 646 t), Weizenmehl (- 848 t), Roggenmehl (- 4650 t), Steinkohlen (- 5868 t); zugenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (+ 650 t), Eisen- und Stahldraht (+ 500 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 700 t), Manganerze, Braunstein (+ 708 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 770 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+ 6979 t), Braunkohlenbriketts (+ 63 066 t), Chemikalien und Drogen (+ 6488 t), Ton, Lehm usw. (+ 300 t), Kalk, gebrannter (+ 1066 t); abgenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (- 695 t), Schlacken zur Verhüttung (- 2978 t), Grubenholz (- 198 t), Korb- und Floßweiden (- 1950 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (- 496 t), Steinkohlen (- 21 324 t), Steinkohlenbriketts (- 880 t), Steinkohlenkoks (- 4022 t).

Die Abnahme in der Zufuhr betraf besonders Steinkohlen aus dem Ruhrgebiet infolge des Löschverbots (Kriegsmaßnahmen), sowie Mehl und Hafer für die Militärverwaltung. Die Steigerung in der Abfuhr ist auf den größeren Schiffsversand von Braunkohlenbriketts nach Süddeutschland und Holland zurückzuführen.

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

| J a h r | Z u f u h r | | Zusammen | A b f u h r | | Zusammen | Gesamt-Verkehr |
|-------------|--------------|-------------|----------|--------------|-------------|----------|----------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 211 561 | 153 125 | 364 687 | 44 246 | 323 607 | 367 853 | 732 540 |
| 1916 | 126 662 | 296 673 | 423 335 | 37 102 | 312 897 | 349 999 | 773 334 |
| Mithin 1917 | | | | | 10 710 | 17 854 | — |
| | mehr | — | — | 7 144 | — | — | — |
| | weniger | — | 143 547 | 58 648 | — | — | 40 794 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,0 % ab-, in der Abfuhr um 5,1 % zu-, im ganzen um 5,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 7088 t), Zement (— 4996 t), Luppen von Schweißbeisen (— 6270 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 54 697 t), Weizen und Spelz (— 18 292 t), Hafer (— 16 623 t), Gerste (— 4547 t), Mais (Kukuruz) (— 4204 t), Bau- und Nutzholz (— 24 493 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 3225 t), Kartoffeln (— 3263 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 7739 t); zugenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (+ 1911 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 1588 t), Ton, Lehm usw. (+ 1667 t), Manganerze, Braunerstein (+ 1768 t), Roggen (+ 5962 t), Roggenmehl (+ 2403 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 2684 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 8306 t), Steinkohlen (+ 72 506 t), Steinkohlenkoks (+ 7944 t), Teer, Pech, Harz (+ 1696 t), Zucker, roh (+ 4388 t), Verbrauchszucker (+ 1506 t), sonstige Güter (+ 3463 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Bier (+ 1106 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 3955 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 3097 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 39 521 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 4168 t), Schwefelkies (+ 49 956 t), Hafer (+ 2714 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 3544 t), sonstige Güter (+ 2796 t); abgenommen haben dagegen: Platten und Bleche aus Eisen (— 10451 t), Eisen- und Stahldraht (— 3157 t), Weizen und Spelz (— 14376 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 1042 t), Bau- und Nutzholz (— 4774 t), Bitter- und Glaubersalz (— 5637 t), Pflastersteine aller Art (— 48 802 t), Verbrauchszucker (— 1036 t), Farben (— 2455 t).

24. Hafen zu Leverkusen.

| J a h r | Zufuhr | | Zusammen t | Abfuhr | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-----------------|-------------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 359 636 | 165 988 | 525 624 | 10 160 | 108 666 | 118 826 | 644 450 |
| 1916 | 238 946 | 118 774 | 357 720 | 5 902 | 138 398 | 144 300 | 502 020 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 120 690 47 214 | 167 904 — | 4 258 — | — 29 732 | — 25 474 | 142 430 — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 47,0 % zu-, in der Abfuhr um 17,7 % ab-, im ganzen um 28,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 8027 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 6549 t), Schwefelkies (+ 62 567 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1030 t), Schwefelsäure (+ 10 540 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 20 985 t), Steinkohlen (+ 78 609 t), Steinkohlenkoks (+ 4684 t); abgenommen haben dagegen: Zement (— 3325 t), Schlacken zur Verhüttung (— 15 298 t), Bau- und Nutzholz (— 1336 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 596 t), Pflastersteine aller Art (— 720 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 1668 t), sonstige Güter (— 1098 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Schwefelkies (— 2010 t), Schlacken zur Verhüttung (— 31 880 t), Schwefelsäure (— 2360 t), Umschließungen, gebraucht (— 620 t), Farben (— 1267 t); zugenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (+ 3945 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 690 t), unedle Metalle, Waren daraus (+ 347 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 6872 t), sonstige Güter (+ 530 t).

25. Hafen zu Reisholz.

| J a h r | Zufuhr | | Zusammen | Abfuhr | | Zusammen | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-----------------|-------------|-------------|--------------|-------------|------------|----------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 141 249 | 8674 | 149 923 | 10 996 | 2 822 | 13 818 | 163 741 |
| 1916 | 192 490 | 4513 | 197 003 | 6 252 | 5 751 | 12 003 | 209 006 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — 4161 | — 47 080 | 4 744 — | — 2 929 | 1 815 — | — 45 265 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,0 % ab-, in der Abfuhr um 15,1 % zu-, im ganzen um 21,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: andere künstliche Düngemittel (— 347 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 60 512 t), Bau- und Nutzholz (— 974 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1049 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1548 t), Stärke, Traubenzucker (— 533 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 742 t); zugenommen haben dagegen: Zement (+ 711 t), Ton, Lehm usw. (+ 397 t), Weizen und Spelz (+ 1057 t), Gerste (+ 5309 t), Soda aller Art (+ 1635 t), Steinkohlen (+ 9306 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 100 t), Chemikalien und Drogen (+ 1005 t), Kleie (+ 312 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 455 t), Steinkohlen (+ 399 t), Umschließungen, gebraucht (+ 140 t), sonstige Güter (+ 1897 t); abgenommen haben dagegen: Bau- und Nutzholz (— 1460 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 350 t), Papier und Pappe (— 744 t), Soda, aller Art (— 220 t).

26. Hafen zu Neuß.

| J a h r | Zufuhr | | Zusammen | Abfuhr | | Zusammen | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-----------------|-------------|------------|--------------|-------------|-------------|----------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 42 416 | 59 457 | 101 873 | 227 039 | 118 812 | 345 851 | 447 724 |
| 1916 | 23 569 | 75 867 | 99 436 | 144 275 | 131 678 | 275 953 | 375 389 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 18 847 — | 2 437 — | 82 764 — | — 12 866 | 69 898 — | 72 335 — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,5 %, in der Abfuhr um 25,3 %, im ganzen um 19,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Gerste (+ 656 t), Lein- und Ölsamen (+ 840 t), Lumpen (+ 1140 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1778 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 655 t), Steinkohlen (+ 15 503 t), Steinkohlenkoks (+ 1545 t), Zucker, roh (+ 3560 t), Umschließungen, gebraucht (+ 342 t); abgenommen haben dagegen: Zement (— 4993 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1518 t), Weizen und Spelz (— 1105 t), Roggen (— 3137 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 517 t), Bau- und Nutzholz (— 5521 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 698 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 4714 t), Pflastersteine aller Art (— 1976 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Braunkohlen, rohe (+ 7524 t), Braunkohlenbriketts (+ 161 805 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 374 t), Gerste (+ 887 t), Lumpen (+ 865 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 301 t), Steinkohlenbriketts (+ 7314 t), Steinkohlenkoks (+ 33 542 t), Verbrauchszucker (+ 975 t); abgenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (— 2505 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 1135 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 32 351 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 15 179 t), Weizen und Spelz (— 7983 t), Roggen (— 885 t), Bau- und Nutzholz (— 310 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 10 434 t), Steinkohlen (— 73 095 t), Umschließungen, gebraucht (— 499 t).

Die Verkehrszunahme im Hafen zu Neuß ist auf den seit April 1917 neu aufgenommenen Braunkohlenbrikettumschlag zurückzuführen, welcher auf Veranlassung des Herrn Reichskommissars für die Kohlenverteilung zur Entlastung der Staatseisenbahnen über den Hafen geleitet wurde. Die Brikettensendungen gehen von den Gruben des Rheinischen Braunkohlenbrikettsyndikates zu Cöln ein und werden in Neuß von den Bahnwagen auf Schiffe verladen und nach den Häfen am Oberrhein verfrachtet. Die nächstgrößere Verkehrszunahme ist bei dem Umschlage von Steinkohlenkoks und Rohbraunkohle zu verzeichnen. Der höhere Umschlag ist auf den durch den allgemeinen Kohlenmangel bedingten gesteigerten Verbrauch von Koks und Kohlen zurückzuführen. Weiter ist noch eine Zunahme des Kies- und Sandumschlags zu verzeichnen, welcher durch die großen Anforderungen der Heeresverwaltung begründet ist.

Dem erhöhten Umschlag der oben bezeichneten Güter steht eine Abnahme im Umschlag folgender Güter gegenüber:

Eisenerztransporte, welche im Jahre 1916 im Hafen zu Neuß umgeschlagen wurden, fielen im Jahre 1917 ganz aus, weil die Sendungen über andere Umschlagsplätze vorteilhafter verfrachtet werden konnten. Der Rückgang im Eingang von Pflastersteinen war durch die Einstellung der Pflasterarbeiten während des Krieges verursacht.

Durch Störungen und Stockungen im Staatsbahnbetriebe, sowie durch militärische Maßnahmen war der Staatsbahnhof Neuß im Herbst 1917 längere Zeit für den Güterverkehr gesperrt, wodurch der Hafenumschlag besonders in den Steinkohlenzufuhren aus dem Aachener Kohlenbezirk empfindlich betroffen wurde.

Der Rückgang im Holzverkehr ist in der Kriegslage begründet.

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

| J a h r | Z u f u h r | | | A b f u h r | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|----------------|-------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | Zusammen t | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 121 024 | 224 283 | 345 307 | 71 476 | 137 902 | 209 378 | 554 685 |
| 1916 | 53 270 | 243 338 | 296 608 | 59 595 | 112 601 | 172 196 | 468 804 |
| Mithin 1917 | mehr 67 754 | — | 48 699 | 11 881 | 25 301 | 37 182 | 85 881 |
| | weniger — | 19 055 | — | — | — | — | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,4 %, in der Abfuhr um 21,6 %, im ganzen um 18,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Steine, Platten von Zement (+ 2160 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2105 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 9165 t), Hafer (+ 3571 t), Roggenmehl (+ 5771 t), Kleie (+ 2353 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 2073 t), Salz, (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 2086 t), Steinkohlen (+ 42 767 t), Steinkohlenkoks (+ 2966 t), Zucker, roh (+ 10 282 t), Verbrauchszucker (+ 2149 t); abgenommen haben dagegen hauptsächlich: Zement (— 1826 t), Weizen und Spelz (— 3529 t), Gerste (— 4090 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 1990 t), Mais (Kukuruz) (— 3349 t), Bau- und Nutzholz (— 19 547 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 3113 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1487 t) Pflastersteine aller Art (— 3726 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Braunkohlen rohe (+ 1310 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1083 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 918 t), Dampfkessel, Maschinen usw. (+ 744 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 12 030 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 56 417 t), Brenn-

holz, Reisig, Spähne (+ 1284 t), Lumpen (+ 1665 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 1074 t), Umschließungen, gebraucht (+ 1538 t), sonstige Güter (+ 2069 t); abgenommen haben hauptsächlich: Platten und Bleche aus Eisen (— 20 800 t), eiserne Röhren und Säulen (— 7675 t), Eisen- und Stahldraht (— 2050 t), Rundholz zu Zellstoff (— 1314 t), Bau- und Nutzholz (— 10 613 t), Steinkohlen (— 2858 t).

28. Hafen zu Crefeld.

| J a h r | Zufuhr | | Zusammen t | Abfuhr | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|--------------|-------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 79 578 | 63 272 | 142 850 | 6 828 | 2 230 | 9 058 | 151 908 |
| 1916 | 65 055 | 84 395 | 149 450 | 12 805 | 10 658 | 23 463 | 172 913 |
| Mithin 1917 | 14 523 | — | — | — | — | — | — |
| | — | 21 123 | 6 600 | 5 977 | 8 428 | 14 405 | 21 005 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,4 %, in der Abfuhr um 61,4 %, im ganzen um 12,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Braunkohlen, rohe (— 2631 t), Zement (— 15 887 t), Chemikalien und Drogen (— 869 t), tierischer Dünger (— 1388 t), phosphorsaurer Kalk (— 8666 t), andere künstliche Düngemittel (— 1000 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1610 t), Ton, Lehm usw. (— 2039 t), Roggen (— 3734 t), Hafer (— 805 t), Gerste (— 1813 t), Kaffee, Kakao Tee (— 964 t), Soda aller Art (— 1000 t); zugenommen haben dagegen hauptsächlich: sonstige Erden, Traß (+ 2262 t), Bau- und Nutzholz (+ 5319 t), Schwefelsäure (+ 1652 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 5947 t), Steinkohlen (+ 8752 t), Steinkohlenkoks (+ 6640 t), Verbrauchszucker (+ 1014 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: tierischer Dünger (— 3099 t), Weizen und Spelz (— 4801 t), Roggen (— 8613 t), Lein- und Ölsamen (— 1230 t), Bau- und Nutzholz (— 582 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 173 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 514 t), Papier und Pappe (— 244 t), Schwefelsäure (— 1003 t); zugenommen haben dagegen hauptsächlich: phosphorsaurer Kalk (+ 572 t), Lumpen (+ 222 t), Weizenmehl (+ 411 t), Roggenmehl (+ 3089 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 331 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 496 t), Umschließungen, gebraucht (+ 125 t), sonstige Güter (+ 323 t).

29. Hafen zu Uerdingen.

| J a h r | Zufuhr | | Zusammen t | Abfuhr | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|--------------|-------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 60 256 | 17 431 | 77 687 | 30 861 | 3 533 | 34 394 | 112 081 |
| 1916 | 29 652 | 17 098 | 46 750 | 28 050 | 2 212 | 30 262 | 77 012 |
| Mithin 1917 | 30 604 | 333 | 30 937 | 2 811 | 1 321 | 4 132 | 35 069 |
| | — | — | — | — | — | — | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 66,2 %, in der Abfuhr um 13,7 %, im ganzen um 45,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Eisen- und Stahlwaren (+ 196 t), Gerste (+ 988 t), Lein- und Ölsamen (+ 1787 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 655 t), Rübensirup, Melasse (+ 979 t), Wein (+ 204 t), Zucker, roh (+ 38 553 t), Umschließungen, gebraucht (+ 163 t); abgenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 2210 t), Roggen (— 736 t), Hafer (— 4701 t), Bau- und Nutzholz (— 1595 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 2026 t), Steinkohlen (— 1418 t), Steinkohlenkoks (— 790 t), sonstige Güter (— 312 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 250 t), Weizen und Spelz (+ 3292 t), Roggen (+ 2457 t), Lein- und Ölsamen (+ 1467 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 215 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 379 t), Rübensirup, Melasse (— 172 t), Wein (+ 151 t), Zucker, roh (+ 2159 t), Umschließungen, gebraucht (+ 160 t), sonstige Güter (+ 404 t); abgenommen haben dagegen: Chemikalien und Drogen (— 185 t), Hafer (— 2530 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 3085 t), Verbrauchszucker (— 1550 t).

Die Zunahme im Umschlag ist besonders darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahr wenig Eisenbahnwagen zur Verfrachtung vorhanden waren, und daß der Versand hauptsächlich auf den Wasserweg angewiesen war; dann aber auch wurde von einzelnen Firmen in Uerdingen viel für die Heeresverwaltung gearbeitet, wozu sie vermehrter Zufuhr in Rohmaterialien benötigten. — Bei der Abnahme im Güterumschlag ist vornehmlich Kies und Sand usw., Hafer und Kaffee zu erwähnen. Bei Kies und Sand ruhte der Verkehr vollständig, weil die Bautätigkeit durch Kriegsverbot fast still gelegt war. Auch bei Hafer fand keinerlei Umschlag statt, vermutlich infolge der schlechten Haferernte. Der starke Rückgang bei Kaffee rührte daher, daß im Jahre 1916 die Gerste noch teilweise im freien Verkehr war und in Uerdinger Röstereien zu Malzkaffee verarbeitet wurde, während im Jahre 1917 die ganze Ernte vom Staat beschlagnahmt war.

Das Jahr 1917 war für den Werftverkehr in Uerdingen seit Ausbruch des Krieges das beste Wirtschaftsjahr.

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 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. | | |
| 1917 | 210 191 | 332 618 | 542 809 | — | — | — | 542 809 |
| 1916 | 191 142 | 320 396 | 511 538 | 1359 | 12 037 | 13 396 | 524 934 |
| Mithin 1917 | 19 049 | 12 222 | 31 271 | — | — | — | 17 875 |
| | mehr | — | — | 1359 | 12 037 | 13 396 | — |
| | weniger | — | — | — | — | — | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 61,1 % zu-, in der Abfuhr um 100,0 % ab-, im ganzen um 3,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Phosphorsaurer Kalk (+ 7334 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 72 903 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 6064 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 566 t), Korb- und Floßweiden (+ 946 t), Steinkohlenkoks (+ 5921 t); abgenommen haben dagegen: Roh-eisen aller Art (— 10 411 t), Manganerze, Braunstein (— 18 915 t), Schwefelkies (— 2080 t), Kalk, gebrannter (— 11 016 t), Stärke, Traubenzucker (— 450 t), Steinkohlen (— 19 591 t).

Bei der Abfuhr sind nur Abnahmen zu verzeichnen, und zwar bei: Zement (— 2350 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 3734 t), Eisenbahnschienen (— 6167 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 735 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 | | |
| 1917 | 1 365 268 | 1 269 384 | 2 634 652 | 5 404 564 | 1 680 647 | 7 085 211 | 9 719 863 |
| 1916 | 1 394 550 | 2 032 849 | 3 427 399 | 4 684 668 | 2 269 191 | 6 953 859 | 10 381 258 |
| Mithin 1917 | | | | 719 896 | — | 181 352 | — |
| | mehr | — | — | — | — | — | — |
| | weniger | 29 282 | 763 465 | — | 588 544 | — | 661 395 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,1 % ab-, in der Abfuhr um 1,9 % zu-, im ganzen um 6,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 15 264 t), Roheisen aller Art (— 20 062 t), Eisen- und Stahlbruch (— 106 629 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 79 823 t), Ton, Lehm usw. (— 31 808 t), Zinkerze (— 8724 t), Schwefelkies (— 59 127 t), Schlacken zur Verhüttung (— 14 757 t), Fische und Schaltiere (— 16 990 t), Weizen und Spelz (— 13 377 t), Hafer (— 9041 t), Gerste (— 9510 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 8757 t), Mais (Kukuruz) (— 10 842 t), Grubenholz (— 29 899 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 7839 t), Stärke, Traubenzucker (— 17 983 t), Pflastersteine aller Art (— 7712 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 14 501 t), Steinkohlen (— 556 898 t), Steinkohlenkoks (— 39 373 t); zugenommen haben dagegen hauptsächlich: Kalisalze zum Düngen (+ 11 823 t), phosphorsaurer Kalk (+ 15 923 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 135 033 t), Kupfererze, Kupfersteine (+ 50 335 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 8626 t), Bau- und Nutzholz (+ 18 927 t), Roggenmehl (+ 7185 t), Salz, (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 12 398 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 6507 t), Zucker, roh (+ 47 473 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 3499 t), Kalisalze zum Düngen (+ 75 022 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 30 978 t), Pflastersteine aller Art (+ 53 007 t), Steinkohlenkoks (+ 871 982 t), Zucker, roh (+ 43 268 t); abgenommen haben dagegen hauptsächlich: Luppen von Schweißisen (— 7263 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 17 633 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 47 718 t), Eisenbahnschienen (— 4202 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 49 363 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 18 892 t), Schwefelkies (— 4480 t), Weizen und Spelz (— 24 620 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 9427 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 8978 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 5746 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 3069 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 3228 t), Steinkohlen (— 677 894 t), Steinkohlenbriketts (— 58 747 t), Farben (— 3108 t).

Die geringe Kohlenanfuhr ist in der Hauptsache auf den Rückgang der Zufuhren aus Belgien zurückzuführen, welche Ende des Berichtsjahres gänzlich aufgehört haben. — Die Ursache des Rückgangs bei allen anderen Güterarten, welche gegen das Vorjahr erhebliche Änderungen aufweisen, ist in Kriegsmaßnahmen zu suchen.

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

- a) die Kohlenanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug:
- | | |
|------------------------|-------------|
| im Jahr 1917 | 5 738 735 t |
| „ „ 1916 | 5 816 522 t |
| also 1917 weniger | 77 787 t, |
- b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1917 268 321 t, gegen 875 738 t im Jahr 1916, sonach 1917 weniger 607 417 t,

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

| Nach | 1917 t | 1916 t |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich | 2 269 | 893 |
| Cöln bis Coblenz ausschließlich | 119 334 | 22 793 |
| Coblenz | 47 060 | — |
| Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich | 58 558 | 47 500 |
| den Mainhäfen | 704 897 | 616 570 |
| Mainz bis Mannheim ausschließlich | 919 175 | 745 405 |
| Mannheim und oberhalb | 3 248 076 | 2 963 388 |
| Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich | 47 805 | 83 484 |
| Emden (Rhein-Herne-Kanal) | 54 652 | 176 156 |
| Holland | 398 132 | 720 736 |
| Belgien | 57 246 | 144 938 |
| Zusammen | 5 657 204 ¹⁾ | 5 521 863 ²⁾ |
| also 1917 mehr | 135 341 | — |

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

| Jahr | Zufuhr | | Zusammen t | Abfuhr | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-----------------|-------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 2251 | 14 411 | 16 662 | 854 531 | 382 337 | 1 236 868 | 1 253 530 |
| 1916 | 2234 | 24 620 | 26 854 | 716 466 | 389 534 | 1 106 000 | 1 132 854 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | 17 — | — 10 192 | 138 065 — | — 7 197 | 130 868 — | 120 676 — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,0 % ab-, in der Abfuhr um 11,9 % zu-, im ganzen um 10,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Schlacken zur Verhüttung (— 8447 t), Weizen und Spelz (— 1100 t), Bau- und Nutzholz (— 357 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 2487 t), Steinkohlen (— 1049 t); zugenommen haben: Grubenholz (+ 965 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 2378 t).

Bei der Abfuhr haben Steinkohlen zugenommen, und zwar (+ 189 089 t); abgenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 4095 t), Schlacken zur Verhüttung (— 8423 t), Steinkohlenkoks (— 45 703 t).

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

| Jahr | Zufuhr | | Zusammen t | Abfuhr | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-----------------|--------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 25 924 | 1 125 491 | 1 151 415 | 614 978 | 190 987 | 805 965 | 1 957 380 |
| 1916 | 87 135 | 789 046 | 876 181 | 476 372 | 245 584 | 721 956 | 1 598 137 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — 336 445 | — 275 234 | 138 606 — | — 54 597 | 84 009 — | 359 243 — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,4 %, in der Abfuhr um 11,6 %, im ganzen um 22,5 % zugenommen.

1) Außerdem 165 660 t Bootekohlen.

2) Außerdem 195 267 t Bootekohlen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Zement (+ 2942 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 267 641 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 11 796 t), Ton, Lehm usw. (+ 4914 t), Manganerze (+ 50 586 t), Kalk gebrannter (+ 60 120 t); abgenommen haben dagegen hauptsächlich: Eisen- und Stahlbruch (— 22 247 t), Schlacken zur Verhüttung (— 31 803 t), Grubenholz (— 17 401 t), Steinkohlen (— 57 249 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 18 462 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 5488 t), Steinkohlen (+ 79 952 t), Steinkohlenkoks (+ 3333 t), sonstige Güter (+ 1005 t); abgenommen haben dagegen: Roheisen aller Art (— 3763 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 18 118 t), Eisen- und Stahldraht (— 1679 t).

Die Ursache der Zunahme beim Güterumschlag ist in der erhöhten Inanspruchnahme der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“, wie auch der Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb in Duisburg-Meiderich für unmittelbare Kriegslieferungen zu suchen, womit eine bedeutend größere Eisenerz-zufuhr (einschl. Manganerz) auf dem Rhein-Herne-Kanal, bzw. Rhein-Weser- und Dortmund-Ems-Kanal über Hannover einesteils, wie auch eine erhöhte Verschiffung französischer Minette über Straßburg-Kehl talwärts andererseits verbunden war. Die Zufuhr bergwärts von der Seeseite über Rotterdam hat 1917 fast ganz aufgehört.

In der Verschiffung von Eisen- und Stahlbruch (Abfälle von Granaten, Drehspähne) ist im Berichtsjahr insofern ein wesentlicher Rückgang eingetreten, als im letzten Jahr die Materialien auf dem Bahnweg von den nächstgelegenen Werken des niederrheinischen Industriebezirks angeliefert wurden, während 1916 solche auf dem Wasserweg von den lothringischen Werken eingingen. Die Abfuhr von Roh-, Fassoneisen und Walzdraht verringerte sich gegenüber 1916 infolge des Ausfuhrverbots.

Die erhöhte Zufuhr von Schlackensand ist auf die vermehrte Anlage von Spülversatzschächten im Bergbaubetriebe zur Verhütung von Bodensenkungen, die vermehrte Abfuhr auf Lieferungen an die Fortifikation im besetzten belgischen Gebiet zurückzuführen.

Durch großen Arbeitermangel in den Kalksteinwerken zu Wülfrath mußten die früher auf dem Bahnweg von diesem Werk bezogenen Mengen Kalksteine im Berichtsjahr auf dem Wasserweg ab St. Goarshausen in starkem Maße herangeliefert werden, einmal zur Entlastung von Wülfrath, und um eine Unterbrechung der Hochofenbetriebe in Duisburg-Meiderich zu verhüten. Hierin liegt die Mehrzufuhr von Kalk begründet.

Die Abnahme in der Anfuhr von Schwefelkiesabbränden wie auch von Grubenholz dürfte in der großen Knappheit dieser Materialien und in vermehrtem Verbrauch für direkte Heereslieferungen zu suchen sein.

Durch vermehrte Tätigkeit und Einstellung neuer Arbeitskräfte auf den Zechen der Gewerkschaft wurde eine größere Förderung von Kohlen erzielt, wodurch ein Rückgang in der Anfuhr fremder Koks-kohlen eintrat. Die Kohlenabfuhr hat dagegen eine Zunahme erfahren, was auf den bedeutend erhöhten Bedarf dieser Kohlen nach dem Oberrhein und nach Belgien zurückzuführen ist. — Der Kohlenversand nach Holland hat im Jahre 1917 eine starke Einbuße erfahren.

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 | |
| 1917 | 29 028 | 407 564 | 436 592 | 620 972 | 96 831 | 717 803 | 1 154 395 |
| 1916 | 36 267 | 205 057 | 241 324 | 596 981 | 217 250 | 814 231 | 1 055 555 |
| Mithin 1917 | | 202 507 | 195 268 | 23 991 | — | — | 98 840 |
| { mehr | — | | | — | | | |
| { weniger | 7 239 | — | — | — | 120 419 | 96 428 | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80,9 % zu-, in der Abfuhr um 11,8 % ab-, im ganzen um 9,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 123 305 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2210 t), Manganerze, Braunstein (+ 13 625 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 18 643 t), Bau- und Nutzholz (+ 654 t), Kalk, gebrannter (+ 40 673 t), Steinkohlenkoks (+ 2875 t), Teer, Pech, Harz (+ 711 t); abgenommen hat Eisen- und Stahlbruch (— 7133 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 1460 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 8155 t), Eisenbahnschienen (— 1298 t), Steinkohlen (— 97 317 t); zugenommen haben dagegen: Luppen von Schweißisen (+ 2152 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 602 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 1515 t), Steinkohlenkoks (+ 6899 t).

Die Erhöhung des Umschlags ist darauf zurückzuführen, daß die Gutehoffnungshütte infolge des Wagenmangels nach Möglichkeit die Wasserstraßen für die Erzanfuhr benutzte. Zu berücksichtigen ist dabei, daß die Hütte im Berichtsjahr auch Minette auf der Rheinstraße bezogen hat; die lothringischen Erze wurden in früheren Jahren ausschließlich auf der Eisenbahn herangeschafft. — Über Rotterdam konnten 1917 keine Erze bezogen werden.

Der Kohlen- und Koksumschlag hat sich um etwa 10 vom Hundert gegenüber dem Vorjahr verringert.

Der Eisenversand ist ebenfalls zurückgegangen, weil der Inlandsbedarf zunächst gedeckt werden mußte und auch infolge des Krieges die Ausfuhr beschränkt blieb.

35. Hafen zu Orsoy.

| J a h r | Zufuhr | | Zusammen | Abfuhr | | Zusammen | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|-------------|----------|--------------|-------------|----------|----------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | 212 | 289 | 501 | 178 527 | 11 332 | 189 859 | 190 360 |
| 1916 | 911 | 200 | 1111 | 153 047 | 29 420 | 182 467 | 183 578 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | | — | 25 480 | — | 7 392 | 6 782 |
| | 699 | — | 610 | — | 18 088 | — | — |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 55,0 % ab-, in der Abfuhr um 4,1 % zu-, im ganzen um 3,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 15 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 415 t), Zucker, roh (— 504 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 19 t); zugenommen haben dagegen: Eisen- und Stahl in Stäben (+ 16 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 247 t), Teer, Pech, Harz (+ 64 t), sonstige Güter (+ 35 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 175 t), Steinkohlen (+ 9501 t), Steinkohlenkoks (+ 6156 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 92 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 7868 t), Bau- und Nutzholz (— 696 t).

36. Hafen zu Rheinberg.

| J a h r | Zufuhr | | Zusammen | Abfuhr | | Zusammen | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|-------------|----------|--------------|-------------|----------|----------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | | zu Berg t | zu Tal t | | |
| 1917 | — | 133 770 | 133 770 | — | — | — | 133 770 |
| 1916 | 9025 | 143 249 | 152 274 | 100 | 1380 | 1480 | 153 754 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | | — | — | — | — | — |
| | 9025 | 9 479 | 18 504 | 100 | 1380 | 1480 | 19 984 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,2 %, in der Abfuhr um 100,0 %, im ganzen um 13,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Öle, Fette, Tran und Talg (— 620 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 22 426 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 2616 t); zugenommen haben dagegen: Kalk, gebrannter (+ 3970 t), Pflastersteine aller Art (+ 707 t), Steinkohlen (+ 2481 t).

Bei der Abfuhr hat ein Güterumschlag nicht stattgefunden.

37. Hafen zu Wesel.

| J a h r | Zufuhr | | | Zusammen t | Abfuhr | | Zusammen t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|--------------|-------------|--------------|---------------|-------------|---------|---------------|-------------------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | zu Berg t | | zu Tal t | | | |
| 1917 | 3 713 | 226 502 | 230 215 | 3366 | 62 301 | 65 667 | 295 882 | |
| 1916 | 65 590 | 202 858 | 268 448 | 2605 | 106 515 | 109 120 | 377 568 | |
| Mithin 1917 | | | | | | | | |
| { mehr | — | 23 644 | — | 761 | — | — | — | |
| { weniger | 61 877 | — | 38 233 | — | 44 214 | 43 453 | 81 686 | |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,2 %, in der Abfuhr um 40,0 %, im ganzen um 21,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 43 952 t), Küchengewächse, Gemüse (— 286 t), Papier und Pappe (— 276 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 2222 t), sonstige Güter (— 558 t); zugenommen haben dagegen: Grubenholz (+ 490 t), Bau- und Nutzholz (+ 377 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 105 t), Rübensirup, Melasse (+ 119 t), Pflastersteine aller Art (+ 244 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 293 t), Steinkohlen (+ 2549 t), Steinkohlenkoks (+ 1868 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 105 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 2279 t), Verbrauchszucker (+ 334 t), Heu und Stroh (+ 135 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 45 903 t), Roggen (— 310 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 272 t), Soda aller Art (— 51 t); zugenommen haben dagegen: Bier (+ 83 t), Eisen- und Stahldraht (+ 143 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 55 t), Bau- und Nutzholz (+ 1324 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 100 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (+ 581 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 300 t), Umschließungen, gebraucht (+ 116 t), Farben (+ 58 t), sonstige Güter (+ 254 t).

Im Anschluß an die Verkehrsangaben über die wichtigeren Rheinhäfen folgt nachstehend nach den Angaben der Handelskammer Duisburg-Ruhrort¹⁾ eine Übersicht nebst Erläuterungen über den Gesamtverkehr — 1917 und 1916 — in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum.

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.

Infolge der in verstärktem Maße fort dauernden hemmenden Wirkungen des Krieges auf das Wirtschaftsleben hat der Gesamtverkehr¹⁾ in den Rhein-Ruhr-Häfen im Jahre 1917 eine weitere Abwärtsbewegung erfahren. Gegenüber dem Vorjahre blieb der Gesamtverkehr um rund 460 000 t zurück, während sich im Vergleich zum Jahre 1914 eine Abnahme von mehr als 14 Millionen t ergab. Diese starke Abnahme lag nicht nur in den durch den Krieg geschaffenen Verhältnissen begründet; sie war in erheblichem Umfange auch auf die im Jahre 1914 erfolgte Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals zurückzuführen, da sich seit diesem Jahre eine immer stärkere Abwanderung des Verkehrs von den Rhein-Ruhr-Häfen nach dem Rhein-Herne-Kanal vollzogen hat. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahre entfiel unter dem Einfluß der immer weiter eingetretenen Verringerung des Handelsverkehrs mit dem neutralen Auslande sowohl auf die Anfuhr zu Berg wie auf die Abfuhr zu Tal. Im Berichtsjahr gelangten bergwärts nahezu 947 000 t weniger in die Ruhrhäfen als 1916; ebenso wurden fast 880 000 t weniger talwärts verfrachtet.

Gesamtverkehr der Rhein-Ruhr-Häfen in den Jahren 1917 und 1916.

| Name der Häfen und Ladestellen | Gesamtverkehr | | Z u f u h r | | | | A b f u h r | | | |
|---|---------------|----------|-------------|---------|---------------|---------|-------------|---------|---------------|---------|
| | 1917 | 1916 | 1917 | | | 1916 | 1917 | | | 1916 |
| | | | zu Berg | zu Tal | zu- sammen | | zu Berg | zu Tal | zu- sammen | |
| t | t | t | t | t | t | t | t | t | t | |
| Ruhrorter Hafen | 7928744 | 7295781 | 283759 | 559920 | 843679 | 1606405 | 4691425 | 1493640 | 6185065 | 5689376 |
| Duisburger Hafen | 975695 | 1757814 | 51979 | 195345 | 247324 | 614340 | 672276 | 56095 | 728371 | 1143474 |
| D.-Hochfelder Hafen | 147379 | 183147 | 31111 | 56694 | 87805 | 121075 | 16053 | 48521 | 59574 | 62072 |
| D.-Ruhrorter Eisen- bahnhofen | 336366 | 460565 | 282982 | 44971 | 327953 | 433041 | 2819 | 5954 | 8413 | 27524 |
| Duisburger Rheinufer | 602655 | 495782 | 220583 | 305232 | 525816 | 441236 | 30853 | 45986 | 76839 | 54546 |
| Verladestelle d. A.-G. Phönix (Laar) | 316401 | 253225 | 813 | 315588 | 316401 | 253225 | — | — | — | — |
| Hamborner Werft | 6774 | 3457 | 3307 | 3305 | 6613 | 3411 | 133 | 28 | 161 | 45 |
| Häfen in Alsum und Schwelgern | 2028020 | 1682014 | 24792 | 180877 | 1205669 | 948116 | 642156 | 180195 | 822351 | 733898 |
| Hafen in Walsum | 1153931 | 1047435 | 33616 | 403321 | 436937 | 241789 | 622255 | 94739 | 716994 | 805646 |
| Verladestelle der A.- G. für Maschinen- papierfabrikation Walsum | 25700 | 55277 | — | 23239 | 23239 | 48807 | 2461 | — | 2461 | 6470 |
| Hafen Rheinhausen | 715923 | 682007 | 370 542 | 343248 | 713790 | 669003 | 2063 | 70 | 2133 | 13004 |
| Verladestelle Dier- gardt | 188173 | 136376 | — | — | — | — | 186736 | 1437 | 188173 | 136376 |
| Homborg-Essen- berger Rheinufer | 70547 | 98358 | 2820 | 38895 | 41715 | 53311 | 9892 | 19040 | 28932 | 45047 |
| Hafen Rheinpreußen | 1029238 | 935193 | 965 | — | 965 | — | 665686 | 362587 | 1028273 | 935193 |
| Zusammen | 14625648 | 15086432 | 1807270 | 3470636 | 4777907 | 5433759 | 7544808 | 2302932 | 9847741 | 9652672 |

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

¹⁾ Der Übersichtlichkeit halber sind die Zahlen im Text auf volle Tausend abgerundet.

I. Eisenerz¹⁾.

| Bestimmungsort | Zufuhr | | | |
|---|---------|-----------|-----------|-----------|
| | zu Berg | zu Tal | zusammen | |
| | | | 1917 | 1916 |
| t | t | t | t | |
| Ruhrorter Hafen | — | 278 217 | 278 217 | 352 417 |
| Duisburger Hafen | 1 149 | 16 391 | 17 540 | 16 128 |
| Duisburg-Hochfelder Hafen | — | 1 307 | 1 307 | 1 943 |
| Duisburger Rheinufer | 7 026 | 190 293 | 197 319 | 144 977 |
| Verladestelle der A.-G. Phönix (Laar) | 813 | 313 430 | 314 243 | 250 795 |
| Häfen in Alsum und Schwelgern | 9 107 | 985 960 | 995 067 | 714 737 |
| Hafen in Walsum | 17 536 | 346 439 | 363 975 | 208 407 |
| Hafen in Rheinhausen | 315 118 | 330 974 | 646 092 | 528 559 |
| Homburg-Essenberger Rheinufer | — | 17 148 | 17 148 | 22 170 |
| Zusammen | 350 749 | 2 481 929 | 2 832 678 | 2 240 133 |

In der Gesamtzufuhr an Eisenerz ist gegen das Vorjahr wieder eine Steigerung eingetreten, und zwar um etwas über 590 000 t. Gegen das Jahr 1914 ist allerdings noch eine Abnahme von nahezu 3½ Millionen t zu verzeichnen. Dieser beträchtliche Rückgang erklärt sich vor allem aus dem Versiegen der Erzzufuhr über Rotterdam. Der Bergverkehr hat denn auch gegenüber dem Vorjahre weiter um mehr als 270 000 t abgenommen. Dagegen hat sich die Zufuhr von Erzen über den Rhein-Herne-Kanal von Emden, Bremen und Peine aus beträchtlich, und zwar von 332 466 t auf 719 999 t gesteigert. So erklärt sich auch die noch verhältnismäßig starke Zufuhr zu Berg für den Hafen Rheinhausen, die über den Rhein-Herne-Kanal erfolgte. Dem starken Ausfall an ausländischen Erzen, die früher über Rotterdam in die Rhein-Ruhr-Häfen gelangten, stand eine erhöhte Heranziehung des lothringischen Erzgebiets zur Versorgung der rheinisch-westfälischen Hüttenwerke gegenüber. Machte 1914 der Bergverkehr noch das Zehnfache des Talverkehrs aus, so überwog im Berichtsjahr die Anfuhr zu Tal die Anfuhr zu Berg um mehr als das Siebenfache.

II. Getreide²⁾.

| Bestimmungsort | Zufuhr | | | |
|---|---------|---------|----------|---------|
| | zu Berg | zu Tal | zusammen | |
| | | | 1917 | 1916 |
| t | t | t | t | |
| Ruhrorter Hafen | — | — | — | 19 763½ |
| Duisburger Hafen | — | 12 231 | 12 231 | 66 100 |
| Duisburg-Hochfelder Hafen | — | 182 | 182 | 44 |
| Homburg-Essenberger Rheinufer | — | 1 425 | 1 425 | 7 319 |
| Hamborner Werft | — | 1½ | 1½ | — |
| Zusammen | — | 13 839½ | 13 839½ | 93 226½ |

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

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

Gegen das Vorjahr, in dem infolge der rumänischen Getreidelieferungen ein Anwachsen der Anfuhrziffer zu verzeichnen war, wies der Getreideverkehr in den Rhein-Ruhrhäfen während des Berichtsjahres einen merklichen Rückgang auf. Die Abnahme belief sich gegenüber 1916 auf über 79 000 t, der Rückgang in der Getreidezufuhr gegen 1914 betrug rund 590 000 t. Im Berichtsjahr fand nur eine Zufuhr zu Tal statt; die Zufuhr zu Berg, die sich 1916 noch auf 43 664,5 t belief, kam völlig zum Erliegen.

III. Holz¹⁾.

| Bestimmungsort | Zufuhr | | | |
|---|--------------|-------------|-----------|-----------|
| | zu Berg t | zu Tal t | zusammen | |
| | | | 1917 t | 1916 t |
| Ruhrorter Hafen | 5 548 | 33 543 | 39 091 | 71 356 |
| Duisburger Hafen | — | 26 779 | 26 779 | 46 378 |
| Duisburg-Hochfelder Hafen | 649 | 31 498 | 32 147 | 61 476 |
| Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhof | 217 | 831 | 1 048 | 807 |
| Duisburger Rheinufer | — | 1 477 | 1 477 | 425 |
| Häfen in Alsum und Schwelgern | — | 12 007 | 12 007 | 23 033 |
| Hafen in Walsum | — | 1 513 | 1 513 | 1 154 |
| Homberg-Essenberger Rheinufer | 300 | — | 300 | 1 051 |
| Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum | — | 21 090 | 21 090 | 41 489 |
| Hafen Rheinpreußen | 965 | — | 965 | — |
| Zusammen | 7 679 | 128 738 | 136 417 | 247 169 |

Auch der Holzumschlagsverkehr hat im Berichtsjahr wieder eine bedeutende Abnahme erfahren. Der Gesamtausfall gegen 1916 bezifferte sich auf rund 117 000 t. Dieser Ausfall verteilte sich sowohl auf die Zufuhr zu Berg wie auf die Zufuhr zu Tal. Gegen 1914 wies die Gesamtzufuhr eine Abnahme von über 266 000 t auf. Allein zu Berg wurden im Berichtsjahr wegen der nahezu völligen Unterbindung der Holzeinfuhr von Übersee rund 158 000 t weniger in den Rhein-Ruhr-Häfen angefahren als im Jahre 1914.

IV. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks.

| Bestimmungsort | Abfuhr | | | |
|---|--------------|-------------|-----------|-----------|
| | zu Berg t | zu Tal t | zusammen | |
| | | | 1916 t | 1915 t |
| Ruhrorter Hafen | 4 443 744 | 474 504 | 4 918 248 | 4 503 918 |
| Duisburger Hafen | 655 625 | 27 161 | 682 786 | 1 016 168 |
| Duisburg-Hochfelder Hafen | — | 1 518 | 1 518 | 1 777 |
| Häfen in Alsum und Schwelgern | 640 066 | 166 262 | 806 328 | 657 837 |
| Hafen in Walsum | 608 064 | 92 990 | 701 054 | 782 949 |
| Hafen Rheinpreußen | 665 686 | 362 587 | 1 028 273 | 935 193 |
| Verladestelle Diergardt | 186 736 | 1 437 | 188 173 | 134 164 |
| Zusammen | 7 199 921 | 1 126 459 | 8 326 380 | 8 032 006 |

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

Der Kohlenumschlagsverkehr erfuhr gegen 1916 wieder eine mäßige Zunahme, und zwar um rund 295 000 t, während im Vorjahre ein Rückgang von 1½ Millionen t gegen 1915 zu verzeichnen gewesen war. Der Abstand gegen 1914 bezifferte sich im Berichtsjahre noch auf rund 8 900 000 t. Diese beträchtliche Spannung ist zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß bedeutende Kohlenmengen, die früher in den Duisburg-Ruhrorter Häfen umgeschlagen wurden, jetzt unmittelbar von den Häfen des Rhein-Herne-Kanals zum Rhein verladen werden (1917: 4,12 Millionen t). Die Kohlenverfrachtungen talwärts haben im Berichtsjahre weiter erheblich abgenommen. Gegen das Vorjahr gingen sie um rund 770 000 t, gegen 1914 um rund 8 210 000 t zurück. Die geförderten Kohlenmengen wurden in immer stärkerem Umfange für die Zwecke der Kriegführung den heimischen Verbrauchern, vor allem der inländischen Rüstungsindustrie zugeführt, sodaß die Sendungen nach dem neutralen Auslande mehr und mehr eingeschränkt werden mußten.

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

| Bestimmungsort | Abfuhr | | | |
|---|---------|--------|----------|----------|
| | zu Berg | zu Tal | zusammen | |
| | | | 1917 | 1916 |
| | t | t | t | t |
| Ruhrorter Hafen | 19 661 | 47 004 | 66 665 | 126 204s |
| Duisburger Hafen | 1 428 | 906 | 2 334 | 7 415 |
| Duisburg-Hochfelder Hafen | 4 854 | 2 120 | 6 974 | 10 255s) |
| Duisburg-Ruhrorter Eisenbahnhafen | 2 495 | 3 699 | 6 194 | 18 647 |
| Duisburger Rheinufer | 25 494 | — | 25 494 | 25 016 |
| Häfen in Alsum und Schwelgern | 1 983 | 9 559 | 11 542 | 39 171 |
| Hafen in Walsum | 13 951 | 1 749 | 15 700 | 22 697 |
| Hafen in Rheinhausen | 2 063 | 70 | 2 133 | 10 154s |
| Zusammen | 71 929 | 65 107 | 137 036 | 259 560s |

Die Abfuhr von Roheisen und verarbeitetem Eisen aller Art ist im Berichtsjahre weiter zurückgegangen. Der Ausfall betrug gegen 1916 über 122 000 t, gegen 1914 sogar rund 1 080 000 t. Der Hauptanteil an dem Ausfall in der Abfuhr während des Berichtsjahres gegen 1916 entfiel auf den Talverkehr. Dieser hat gegen das Vorjahr eine weitere Abnahme um rund 109 000 t erfahren. Infolge des starken Bedarfs der heimischen Kriegsindustrie konnten immer weniger Mengen Eisen für die Ausfuhr freigegeben werden. Wurden 1914 noch rund 1 000 000 t talwärts verfrachtet, so belief sich diese Menge im Jahre 1917 nur noch auf rund 65 000 t.

II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

38. In Elsaß-Lothringen:

| Jahr | Zufuhr | | |
|-------------|---------|--------|----------|
| | zu Berg | zu Tal | zusammen |
| | t | t | t |
| 1917 | 195 | 1627 | 1822 |
| 1916 | 515 | 6915 | 7430 |
| Mithin 1917 | — | — | — |
| { mehr | — | — | — |
| { weniger | 320 | 5288 | 5608 |

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 62,1 %, die Zufuhr zu Tal um 76,5 % und die Gesamtzufuhr um 75,5 % abgenommen, gegen 67,5 %, 35,3 % und 39,5 % Abnahme im Vorjahr.

39. In Baden:

| J a h r | Z u f u h r | | |
|-------------|-----------------|-------------|---------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | zusammen t |
| 1917 | 4591 | 1272 | 5 863 |
| 1916 | 8410 | 2831 | 11 241 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — — | — — |
| | 3819 | 1559 | 5 378 |

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 45,4 %, die Zufuhr zu Tal um 55,1 % und die Gesamtzufuhr um 47,8 % abgenommen, gegen 57,0 % Ab-, 17,3 % Zu- und 49,3 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern:

| J a h r | Z u f u h r | | |
|-------------|-----------------|-------------|---------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | zusammen t |
| 1917 | 680 | — | 680 |
| 1916 | 955 | — | 955 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — — | — — |
| | 275 | — | 275 |

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 28,8 % ab-, die Zufuhr zu Tal 100 % und die Gesamtzufuhr um 28,8 % abgenommen, gegen 88,2 %, 100 % und 89,5 % Abnahme im Vorjahr.

41. In Hessen:

| J a h r | Z u f u h r | | |
|-------------|-----------------|-------------|---------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | zusammen t |
| 1917 | 27 696 | 6 763 | 34 459 |
| 1916 | 26 496 | 24 527 | 51 023 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — — | — — |
| | 1 200 | 17 764 | 16 564 |

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 4,5 % zu-, die Zufuhr zu Tal um 72,4 % und die Gesamtzufuhr um 32,5 % abgenommen, gegen 19,0 % Ab-, 171,4 % und 22,2 % Zunahme im Vorjahr.

42. In Preußen:

| J a h r | Z u f u h r | | |
|-------------|-----------------|-------------|---------------|
| | zu Berg t | zu Tal t | zusammen t |
| 1917 | 411 309 | — | 411 309 |
| 1916 | 217 790 | — | 217 790 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — — | — — |
| | 193 519 | — | 193 519 |

Die Zufuhr hat demnach um 88,9 % zugenommen, gegen 38,8 % Zunahme 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 7 368 260 t¹⁾
 „ Vorjahr 10 145 288 t

sonach im Jahr 1917 weniger 2 777 028 t oder 27,4 %.

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 |
| 1917 | 47 600 | 22 | 47 622 |
| 1916 | 49 217 | 327 | 49 544 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — 305 | { — 1 922 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,3 % ab-, in der Abfuhr um 93 % ab-, im ganzen um 3,9 % abgenommen.

44. Hafen zu Tiel.

| J a h r | Z u f u h r | A b f u h r | Gesamt- Verkehr |
|-------------|-------------------|-------------|--------------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 2066 | 151 | 2217 |
| 1916 | 9079 | 31 | 9110 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { 120 — | { — 6893 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 77,2 % ab-, in der Abfuhr um 387 % zu-, im ganzen um 75,6 % abgenommen.

¹⁾ Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstrecke nach dem Rhein oder dem Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 16613 Tonnen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

| Jahr | Zufuhr t | Abfuhr t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-------------------|-------------|-------------------------|
| 1917 | 2002 | — | 2002 |
| 1916 | 3459 | — | 3459 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — — | { — 1457 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,1 %, im ganzen um 42,1 % abgenommen.

46. Hafen zu Gorinchem.

| Jahr | Zufuhr t | Abfuhr t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-------------------|-------------|-------------------------|
| 1917 | 6 681 | — | 6 681 |
| 1916 | 25 321 | 17 | 25 338 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — 17 | { — 18 657 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 73,6 %, in der Abfuhr um 17 %, im ganzen um 73,6 % abgenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

| Jahr | Zufuhr t | Abfuhr t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-------------------|-------------|-------------------------|
| 1917 | 104 053 | 9 | 104 062 |
| 1916 | 236 137 | 1517 | 237 654 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — 1508 | { — 133 592 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 56 % ab-, in der Abfuhr um 99,4 % ab-, im ganzen um 56 % zugenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

| Jahr | Zufuhr t | Abfuhr t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-------------------|-------------|-------------------------|
| 1917 | 22 400 | 51 | 22 451 |
| 1916 | 32 890 | 475 | 33 365 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — 424 | { — 10 914 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,8 %, in der Abfuhr um 89,3 %, im ganzen um 32,7 % abgenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|----------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 4564 | — | 4564 |
| 1916 | 7579 | — | 7579 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — — | { — 3015 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,8 %, im ganzen um 39,8 % abgenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|-----------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 3523 | 80 | 3603 |
| 1916 | 6696 | 95 | 6791 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — 15 | { — 3188 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 47,4 %, in der Abfuhr um 15,8 %, im ganzen um 47 % abgenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|----------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 1077 | — | 1077 |
| 1916 | 5353 | — | 5353 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — — | { — 4276 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80 %, im ganzen um 80 % abgenommen.

52. Hafen zu Vianen.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|----------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 808 | — | 808 |
| 1916 | 4033 | — | 4033 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — — | { — 3225 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 80 %, im ganzen um 80 % abgenommen.

53. Hafen zu Vreeswijk.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|----------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 55 530 | — | 55 530 |
| 1916 | 66 077 | — | 66 077 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — — | { — 10 547 |

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

54. Hafen zu Rotterdam.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|----------------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 1 371 393 | 73 573 | 1 444 966 |
| 1916 | 1 179 888 | 265 446 | 1 445 334 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { 191 505 — | { — 191 873 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,2 %^o zu-, in der Abfuhr um 72,3 %^o ab-, im ganzen um 0,02 %^o abgenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|---------------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 524 933 | 26 006 | 550 939 |
| 1916 | 634 521 | 109 370 | 743 891 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — 83 364 | { — 192 952 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,3 %^o, in der Abfuhr um 76,3 %^o, im ganzen um 25,9 %^o abgenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|--------------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 968 946 | 42 490 | 1 011 436 |
| 1916 | 1 781 109 | 45 221 | 1 826 330 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — 2 731 | { — 814 894 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 45,6 %^o, in der Abfuhr um 6 %^o, im ganzen um 44,6 %^o abgenommen.

57. Belgische Häfen.

| J a h r | Zufuhr t | Abfuhr t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-----------------|-------------|-------------------------|
| 1917 | 3 646 251 | 464 051 | 4 110 302 |
| 1916 | 4 454 351 | 1 227 079 | 5 681 430 |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — — | — — |
| | 808 100 | 763 028 | 1 571 128 |

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,1 %, in der Abfuhr um 62,2 %, im ganzen um 27,6 % abgenommen.

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

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

| | |
|------------------------|---------|
| im Jahr 1917 | 3 049 t |
| im Jahr 1916 | — |
| Mithin 1917 mehr | 3 049 t |

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

58. Hafen zu Bremen.

| J a h r | Zufuhr t | Abfuhr t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-----------------|-------------|-------------------------|
| 1917 | — | — | — |
| 1916 | — | — | — |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — — | — — |
| | — | — | — |

59. Hafen zu Hamburg.

| J a h r | Zufuhr t | Abfuhr t | Gesamt- Verkehr t |
|-------------|-----------------|-------------|-------------------------|
| 1917 | — | — | — |
| 1916 | — | — | — |
| Mithin 1917 | mehr weniger | — — | — — |
| | — | — | — |

60. Hafen zu Stettin.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|--------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | — | — | — |
| 1916 | — | — | — |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | — | — |

61. Hafen zu Danzig.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|--------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 200 | — | 200 |
| 1916 | — | — | — |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | — | 200 |

62. Hafen zu Königsberg.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|--------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | — | — | — |
| 1916 | — | — | — |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | — | — |

63. Andere deutsche Häfen.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|--------|---------------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 1 190 | — | 1 190 ¹⁾ |
| 1916 | — | — | — |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | — | 1 190 |

64. Englische Häfen.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt-Verkehr |
|-------------|-------------------|--------|----------------|
| | t | t | t |
| 1917 | — | — | — |
| 1916 | — | — | — |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | — | — |

1) Der Verkehr ging nur nach Elbing.

65. Russische und andere Häfen.

| J a h r | Zufuhr | Abfuhr | Gesamt- Verkehr |
|-------------|-------------------|----------|---------------------|
| | t | t | t |
| 1917 | 1 659 | — | 1 659 ¹⁾ |
| 1916 | — | — | — |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — — | { 1 659 — |

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 1917 7 431 082 t

„ 1916 10 145 288 t

Sonach 1917 2 714 206 t oder 26,8 % Abnahme, gegen 18,4 % Zunahme im Vorjahr.

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

| 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 |
| | 1917 | 8 947 | 652 438 | 9 414 | 6 756 793 | 18 361 |
| 1916 | 13 016 | 1 691 802 | 13 037 | 8 416 447 | 26 053 | 10 108 249 |
| Mithin 1917 | { mehr weniger | { — 1 039 364 | { — 3 623 | { — 1 659 654 | { — 7 692 | { — 2 699 018 |

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 61,8 % bei der Ausfuhr um 19,7 %, im ganzen um 26,7 % abgenommen.

Von der Abnahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland besonders folgende Güter betroffen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 164 270 t), Fische und Schaltiere (— 24 000 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 15 382 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 21 540 t), Steinkohlen (— 622 174 t), Steinkohlenbriketts (— 79 473 t), Steinkohlenkoks (— 45 572 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 38 457 t), Zucker, roh (— 17 135 t), sonstige Güter (— 11 818 t); zugenommen haben dagegen besonders: phosphorsaurer Kalk (+ 15 969 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 14 338 t), Kalk, gebrannter (+ 16 402 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 14 416 t), Verbrauchszucker (+ 22 262 t).

¹⁾ Der Verkehr ging nur nach Dänemark.

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze erstreckt sich auf: Zement (— 77 736 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 50 652 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 100 016 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 493 707 t), Bau- und Nutzholz (— 102 764 t), Plastersteine aller Art (— 418 438 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 100 660 t), Steinkohlen (— 591 653 t); zugenommen haben dagegen hauptsächlich: Braunkohlenbriketts (+ 97 434 t), Kalisalze zum Düngen (+ 151 061 t), Steinkohlenkoks (+ 126 118 t).

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

A. Bei der Einfuhr nach Deutschland:

| | | | |
|-----------------|---------|-----|------------------------------|
| ein Weniger von | 2 567 t | bei | Borke, Lohe, Gerbstoffe, |
| „ | 2 012 t | „ | Chemikalien und Drogen, |
| „ | 2 911 t | „ | tierischem Dünger, |
| „ | 2 451 t | „ | Roheisen aller Art, |
| „ | 8 730 t | „ | Zinkerzen, |
| „ | 5 575 t | „ | Schlacken zur Verhüttung, |
| „ | 6 220 t | „ | Kartoffeln, |
| „ | 7 095 t | „ | Obst und Beeren, |
| „ | 2 283 t | „ | Ölen, Fetten, Tran und Talg, |
| „ | 2 201 t | „ | Papier und Pappe, |
| „ | 4 770 t | „ | Reis, Reismehl, Reiskleie, |
| „ | 8 537 t | „ | Rüben, Futter-, Zuckerrüben, |
| „ | 2 308 t | „ | Teer, Pech, Harz, |
| „ | 2 408 t | „ | Zink, Zinkbrocken, |
| „ | 2 704 t | „ | Heu und Stroh; |
| ein Mehr von | 2 129 t | bei | Eisen und Stahl in Stäben, |
| „ | 5 883 t | „ | Erde, Kies, Sand, Mergel, |
| „ | 2 247 t | „ | Farberden, Graphit, |
| „ | 2 411 t | „ | Flachs, Hanf, Hede, Werg, |
| „ | 8 577 t | „ | Bau- und Nutzholz, |
| „ | 4 494 t | „ | Rübensirup, Melasse. |

Geflößt wurde bei der Einfuhr nichts.

B. Bei der Ausfuhr aus Deutschland.

| | | | |
|-----------------|----------|-----|------------------------------|
| ein Weniger von | 12 970 t | bei | Chemikalien und Drogen, |
| „ | 11 666 t | „ | Eisenbahnschienen, |
| „ | 2 403 t | „ | Eisenbahnschwellen, eiserne, |
| „ | 3 724 t | „ | eisernen Röhren und Säulen, |
| „ | 7 639 t | „ | Eisen- und Stahldraht, |
| „ | 3 429 t | „ | Ton, Lehm usw. |
| „ | 33 823 t | „ | hölzerne Eisenbahnschwellen, |
| „ | 6 450 t | „ | Rundholz zu Zellstoff, |
| „ | 15 342 t | „ | Papier und Pappe, |
| „ | 9 997 t | „ | Bitter- und Glaubersalz, |
| „ | 2 013 t | „ | Schwefelsäure, |
| „ | 2 311 t | „ | Soda aller Art, |
| „ | 10 090 t | „ | Alabaster, Marmor usw., |

| | | | |
|-------------|--------------|-----|--|
| ein Weniger | von 38 899 t | bei | Steinkohlenbriketts, |
| „ | „ | „ | 5 322 t „ Tonwaren, Porzellan, Steingut, |
| „ | „ | „ | 2 364 t „ Umschließungen, gebraucht, |
| „ | „ | „ | 9 579 t „ Farben, |
| „ | „ | „ | 10 237 t „ sonstigen Gütern; |
| ein Mehr | von 4 265 t | bei | Steinen, Platten von Zement, |
| „ | „ | „ | 34 484 t „ sonstigen Erden, Traß, |
| „ | „ | „ | 5 004 t „ Kupfererzen, Kupfersteinen, |
| „ | „ | „ | 3 897 t „ Schlacken zur Verhüttung, |
| „ | „ | „ | 4 557 t „ Grubenholz, |
| „ | „ | „ | 3 178 t „ Kalk, gebrannter, |
| „ | „ | „ | 2 901 t „ Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz), |
| „ | „ | „ | 7 848 t „ gebrannten Steinen und Ziegeln. |

Geflößt wurden bei der Ausfuhr 32 254 t weniger.