

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255493](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255493)

IV. Güterverkehr.

A. Im allgemeinen.

Der in Beilage IIa zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

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

In den wichtigeren deutschen Rheinhäfen:

1. Straßburg,	14. Biebrich,	26. Neuß,
2. Kehl,	15. Schierstein,	27. Düsseldorf,
3. Lauterburg,	16. Budenheim,	28. Crefeld,
4. Karlsruhe,	17. Bingen,	29. Uerdingen,
5. Speyer,	18. Oberlahnstein,	30. Rheinhausen,
6. Mannheim mit Rheinau,	19. Coblenz,	31. Duisburg,
7. Ludwigshafen,	20. Beuel,	32. Homberg ²⁾
8. Worms,	21. Bonn,	33. Alsum mit Schwelgern,
9. Gernsheim,	22. Wesseling,	34. Walsum,
10. Nierstein,	23. Cöln 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

	1918	1917	
die Zufuhr	19 596 498 t	17 378 967 t,	mithin 1918 mehr 2 217 531 t
„ Abfuhr	17 300 674 t	16 319 256 t,	„ 1918 mehr 981 418 t
Zusammen	36 897 172 t	33 698 223 t,	mithin 1918 mehr 3 198 949 t.

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

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

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

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

Die Verkehrszunahme in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 12,8 % Zunahme gegen 2,1 % Abnahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 6,0 % gegen 5,1 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 9,5 %, gegen 1,2 % Zunahme im Vorjahr.

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

	1918	1917	
der Verkehr zu Berg	27 016 878 t	21 455 733 t	mithin 1918 mehr 5 561 145 t
„ „ zu Tal	9 880 294 t	12 242 490 t	„ 1918 weniger 2 362 196 t
Zusammen	36 897 172 t	33 698 223 t	mithin 1918 mehr 3 198 949 t

mithin in der Richtung zu Berg 25,9% Zunahme, in der Richtung zu Tal 11,1% Abnahme, gegen 7 % Zunahme und 7,5 % Abnahme im Vorjahr.

In den minderwichtigen deutschen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen 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	180 t
39. „ Baden	7 454 t
40. „ Bayern	353 t
41. „ Hessen	26 379 t
42. „ Preußen	530 116 t

Zusammen 1918 564 482 t
gegen 1917 454 133 t

Sonach gegen das Vorjahr 110 339 t oder 22,1 % Zunahme, gegenüber 57,4 % Zunahme im Vorjahr.

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

im Berichtsjahr	37 461 654 t
„ Vorjahr	34 152 356 t
mithin in 1918 mehr	3 309 298 t

also ergibt sich eine Zunahme von 9,7 %, gegen 1,7 % im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde, Rindvieh, Schafe, Schweine, Geflügel usw. 17 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

	1918	1917	
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	4 783 955 t	6 761 827 t	mithin 1918 weniger 1 977 872 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	292 591 t	606 433 t	„ 1918 weniger 313 842 t
Zusammen	5 076 546 t	7 368 260 t	mithin 1918 weniger 2 291 714 t

Die Verkehrsabnahme betrug somit im ganzen 31,1 % gegen 27,4 % Abnahme im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 29,3 % abgenommen, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 51,8 % abgenommen, gegen 20,4 % und 63,2 % Abnahme im Vorjahr.

Von den nachstehenden überseeischen Häfen wird der Verkehr von und nach dem deutschen Rhein (Rhein-Seeverkehr) von der Preußischen Haupt-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

	1918	1917	
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	415 t,	3049 t,	mithin 1918 weniger 2634 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	—	—	—
Zusammen	415 t,	3049 t,	mithin 1918 weniger 2634 t.

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 86,4 %, im ganzen um 86,4 % abgenommen, gegen 304900 % Zunahme im Vorjahr.

Der Verkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen von und nach dem deutschen Rhein (Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze) betrug nach Beilage IIa Summe 4:

	1918	1917	
Zufuhr vom deutschen Rhein her	4 784 370 t	6 764 876 t,	mithin 1918 weniger 1 980 506 t
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	292 591 t	606 433 t,	„ 1918 „ 313 842 t
Zusammen	5 076 961 t ¹⁾	7 371 309 t,	mithin 1918 weniger 2 294 348 t.

Die Verkehrsabnahme beträgt somit 31,1 %, gegen 27,3 % im Vorjahr. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 29,2 %, in der Abfuhr 51,8 %, gegen 20,4 % und 62,6 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen

und überseeischen Häfen mit	5 076 961 t ¹⁾
den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen mit	37 461 654 t

so ergibt sich im Jahr 1918 als **Gesamthafenverkehr 42 538 615 t**
gegen 1917 41 523 665 t

Sonach 1918 **mehr 1 014 950 t,**

oder 2,4 % Zunahme, gegen 5 % Abnahme im Vorjahr.

¹⁾ Zieht man bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze die Anschreibungen der beiden Zollstellen in Emmerich und Lobith (Beilage III^b und IV^b) in Betracht, so erhält man das nachstehende Ergebnis:

	Zufuhr vom deutschen Rhein	Abfuhr nach dem deutschen Rhein	Gesamtverkehr
Aufzeichnungen in Emmerich	4 622 319 t	303 838 t	4 926 157 t
Aufzeichnungen in Lobith	4 784 370 t	292 591 t	5 076 961 t
In Emmerich	mehr —	11 247 t	—
	weniger 162 051 t	—	150 804 t.

Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstrecke nach dem Rhein bzw. Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 17 804 Tonnen. (Siehe Beilage III c.)

Von dem Gesamthafenverkehr mit 42 538 615 t
fallen nach den Beilagen IIIa und IVa auf den Verkehr mit Nebenflüssen 1 122 525 t

Somit Hafenvverkehr mit dem Rhein 41 416 090 t

Hierzu der in Beilage IIb zusammengestellte Durchgangsverkehr von und nach
den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins im Berichtsjahr 9 801 127 t

Gibt zusammen 51 217 217 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein 25 608 609 t
oder gegen das Vorjahr mit 21 526 180 t mehr 4 082 429 t oder 18,9 % Zunahme gegen 4,6 % Abnahme
im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1918 ergibt sich aus
der nachstehenden Übersicht:

Gesamtverkehr auf dem Rhein¹⁾

J a h r	Hafenvverkehr mit dem Rhein	Durchgangsverkehr von und nach den Neben- flüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	%
1909	70 723 985 _s	3 480 552 _s	37 102 268 _s	+ 13 595 138 _s	+ 5,4
1910	81 142 038 _s	3 870 067 _s	42 506 053	+ 5 403 784 _s	+ 14,3
1911	85 271 825 _s	3 864 776 _s	44 563 301	+ 2 062 248	+ 4,8
1912	95 754 205 _s	4 088 264	49 921 234 _s	+ 5 352 933 _s	+ 12,0
1913	104 861 597 _s	4 263 552	54 562 574 _s	+ 4 641 339 _s	+ 9,3
1914	76 988 185 _s	2 986 006	39 987 095 _s	- 14 575 478 _s	- 26,7
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015 _s	- 46,5
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660 _s	+ 1 178 580 _s	+ 5,5
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480 _s	- 4,6
Summe 1909—1917	638 963 750	29 329 148	334 146 448	- 1 980 950	- 26,5
Durchschnitt 1909—1917	70 995 972	3 258 794	37 127 383	- 220 106	- 3,0
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	+ 4 082 429	+ 18,9
1918 gegen 1909/17	mehr weniger	— —	— 11 518 774	4 302 535	—

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

¹⁾ Die Änderung der Zahlen ist in der Berichtigung, Seite 297 begründet und nachgewiesen.

(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 Baggerarbeiten und Strombauten oder sonst zu einem anderen Zweck als zur Vermittelung des Güter- und Personenverkehrs zwischen zwei oder mehreren verschiedenen Uferplätzen ein- und ausgehen;
2. die Fahrten der Fähranstalten;
3. die Leichterungen;
4. der Verkehr zwischen den Häfen-, Lösch- und Ladestellen derselben Gemeinde und zwischen denen mehrerer Gemeinden, die als wirtschaftliche Einheit anzusehen sind (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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	842 761	212	842 973	750	324 275	325 025	1 167 998
1917	653 669	364	654 033	—	378 764	378 764	1 032 797
Mithin 1918	189 092	—	188 940	750	—	—	135 201
	{ mehr	—	—	—	54 489	53 739	—
	{ weniger	152	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,9 % zu-, in der Abfuhr um 14,2 % ab-, im ganzen um 13,1 % zugenommen.

I. Arrivages.

A. Augmentations importantes par rapport aux chiffres de 1917:

Ecorces pour tanneries	+ 8 372 t;	Briques	+ 3 147 t;
Fer brut	+ 13 708 t;	Pavets	+ 117 410 t;
Cellulose	+ 4 136 t;	Charbon	+ 35 081 t;
Sucre brut	+ 2 336 t;	Coke	+ 18 362 t;

B. Diminutions importantes:

Terre ordinaire	— 12 724 t;	Briquettes	— 990 t;
Blé	— 10 017 t;	Sucre raffiné	— 8 745 t.
Seigle	— 1 310 t;		

II. Expéditions.

A. Augmentations importantes:

Engrais potassiques	+ 13 193 t;	Messageries	+ 1 859 t.
-------------------------------	-------------	-----------------------	------------

B. Diminutions importantes:

Ciment	— 2 835 t;	Orge	— 7 675 t;
Minerai de fer	— 47 938 t;	Goudron	— 1 957 t.

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		
1918	859 231	11 651	870 882	6 419	59 663	66 082	936 964
1917	525 195	6 711	531 906	19 485	107 365	126 850	658 756
Mithin 1918	334 036	4 940	338 976	—	—	—	278 208
	{ mehr	—	—	13 066	47 702	60 768	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63,73 % zu-, in der Abfuhr um 47,91 % ab-, im ganzen um 42,23 % zugenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	859 231	11 651	870 882	4 312	59 504	63 816	934 698
1917	525 195	6 711	531 906	13 874	107 365	121 239	653 145
Mithin 1918	mehr weniger	334 036 —	4 940 —	338 976 —	— 9 562	— 47 861	281 553 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63,73 % zu-, in der Abfuhr um 47,36 % ab-, im ganzen um 43,11 % zugenommen.

Die Schifffahrt war bei einem günstigen Wasserstand das ganze Jahr über recht lebhaft. Sie wurde indessen jäh unterbrochen beim Waffenstillstand infolge Lahmlegung durch die Entente.

Die erhebliche Zunahme des Verkehrs in den Zufuhren entfällt in der Hauptsache auf die Mehrverfrachtung von Brennstoffen (Kohlen und Koks). Dieses Mehr beträgt gegenüber dem Vorjahr 300 173 t und es ist darin begründet, daß die Versorgung der Schweiz mit Brennstoffen zur Entlastung der Eisenbahnen in erheblich größerem Umfang als früher ab den oberrheinischen Plätzen Kehl und Straßburg stattfand.

Eine Zunahme bei den Zufuhren ist ferner bei folgenden Güterarten zu verzeichnen: Roheisen 6861 t, Eisen und Stahl 3416 t, Platten und Bleche 4595 t, Achsen und Bandagen 1071 t, Ton 606 t, Bauholz 1076 t, Holzzeugmasse 3875 t, Papier und Pappe 577 t, Steine 18 552 t und Farben 578 t. Einen Rückgang haben in der Zufuhr erfahren: Eisenbahnschienen 484 t, Erde, gewöhnliche 5633 t, Steinkohlenbriketts 5400 t, Rohrzucker 769 t und Zucker raff. 1761 t.

Die Abnahme des Verkehrs in den Abfuhren hängt mit der Wenigerverschiffung von Kalisalzen — 10 355 t — aus dem Oberelsaß und von Minetteerzen — 42 319 t — aus dem Becken von Briey zusammen. Eine Steigerung im Talverkehr liegt bei den Güterarten Chemikalien mit 8592 t und Kupfererzen mit 2137 t vor.

Allgemein ist zu bemerken, daß, von den starken Brennstoffzufuhren abgesehen, der gesamte Verkehr auch im Jahre 1918 infolge Fehlens der Überseegüter durch den Krieg stark zu leiden hatte.

3. Hafen zu Lauterburg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	260 570	—	260 570	—	86 918	86 918	347 488
1917	147 231	—	147 231	—	202 828	202 828	350 059
Mithin 1918	mehr weniger	113 339 —	— —	113 339 —	— 115 910	— 115 910	— 2 571

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 77 % zu-, in der Abfuhr um 57,2 % ab-, im ganzen um 0,8 % abgenommen.

I. Arrivages. Une augmentation importante par rapport aux chiffres de 1917 a été observé sur les briquettes de lignite (+ 6324 t), coke de charbon (+ 113 200 t) et bois de chauffage (+ 2893 t).

II. Expéditions. Une diminution importante a été observée sur le minerai de fer (—61 884 t), seule marchandise expédiée par le port de Lauterbourg.

4. Hafen zu Karlsruhe.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	1 088 995	9 777	1 098 772	1 641	133 438	135 079	1 233 851
1917	798 342	17 222	815 564	10 654	308 813	319 467	1 135 031
Mithin 1918	{ mehr weniger	290 653 —	283 208 —	— 9 013	— 175 375	— 184 388	98 820 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,63 % zu-, in der Abfuhr um 57,72 % ab-, im ganzen um 8,65 % zugenommen.

Eine nennenswerte Zunahme ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Braunkohlen, rohe	um 6 607 t
„ Braunkohlenbriketts	51 168 t
„ gebrannten Mauersteinen (Ziegelsteinen, Backsteinen) usw.	5 909 t
„ Steinkohlenkoks	233 160 t.

B. In der Abfuhr:

bei Bau- und Nutzholz, vorgerichtet, weich	um 28 274 t.
---	--------------

Dagegen ist eine nennenswerte Abnahme eingetreten:

A. In der Zufuhr:

bei Erde, Kies und Sand.	um 9 183 t.
----------------------------------	-------------

B. In der Abfuhr:

bei Erde, Kies und Sand um (10 156 + 182 801) =	192 957 t
„ altem Eisen und Altmaterial	um 10 584 t.

Die Zunahme in der Zufuhr roher Braunkohlen sowie von Steinkohlenkoks ist darauf zurückzuführen, daß der Bedarf an Brennstoffen mit Steinkohlen nicht ausreichend gedeckt werden konnte. Die Steigerung der Zufuhr gebrannter Steine sowie der Abfuhr vorgerichteter, weicher Bauhölzer und Nutzhölzer ist die Folge eines vermehrten Bedarfs der Militärverwaltung. Die vermehrte Zufuhr von Braunkohlenbriketts ist teilweise ein Ergebnis der Steigerung des Umschlages der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke.

Die Abnahme des Verkehrs bei Erde, Kies und Sand ist durch die militärischen Kriegereignisse bedingt worden, die einen starken Rückgang der für den Stellungsbau benötigten Baustoffe veranlaßt haben. Der Rückgang in der Abfuhr alten Eisens wurde dadurch veranlaßt, daß dessen Beförderung nach den rheinländischen Hütten zur Verkürzung der Beförderungsdauer noch mehr als in den Vorjahren auf dem Bahnweg erfolgte.

5. Hafen zu Speyer.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1918	16 545	5942	22 487	—	4297	4297	26 784
1917	6 966	8576	15 542	—	5628	5628	21 170
Mithin 1918	mehr weniger	9 579 —	6 945 —	— —	— 1331	— 1331	5 614 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,7 % zu-, in der Abfuhr um 23,6 % ab-, im ganzen um 26,6 % zugenommen.

Die Zunahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Braunkohlenbriketts, Kies und gebrannten Steinen, die Abnahme der Abfuhr betraf Zementplatten und Zuckerrüben.

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1918	4 833 967	160 473	4 994 440	85 680	807 163	892 843	5 887 283
1917	3 831 279	236 125	4 067 404	100 495	754 269	854 764	4 922 168
Mithin 1918	mehr weniger	1 002 688 —	927 036 —	— 14 815	52 894 —	38 079 —	965 115 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,79 % zu-, in der Abfuhr um 4,25 % zu-, im ganzen um 19,61 % zugenommen.

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
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1918	4 805 892	50 409	4 856 301	40 196	706 028	746 224	5 602 525
1917	3 811 127	82 131	3 893 258	68 349	602 322	670 671	4 563 929
Mithin 1918	mehr weniger	994 765 —	963 043 —	— 28 153	103 706 —	75 553 —	1 038 596 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,74 % zu-, in der Abfuhr um 11,27 % zu-, im ganzen um 22,76 % zugenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1918 und 1917:

N a m e d e r H ä f e n	G e s a m t v e r k e h r		Z u f u h r			A b f u h r				
	1918	1917	1918		1917 z u - s a m m e n	1918			1917 z u - s a m m e n	
			z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l	z u s a m m e n		
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen	3 619 513	3 073 452	2 696 239	156 475	2 852 714	2 249 738	74 551	692 248	766 799	823 714
Rheinauhafen	2 267 770	1 848 716	2 137 728	3 998	2 141 726	1 817 666	11 129	114 915	126 044	31 050
Zusammen	5 887 283	4 922 168	4 833 967	160 473	4 994 440	4 067 404	85 680	807 163	892 843	854 764

a) Rheinau:

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	2 137 728	3998	2 141 726	11 129	114 915	126 044	2 267 770
1917	1 810 634	7032	1 817 666	5 094	25 956	31 050	1 848 716
Mithin 1918	327 094	—	324 060	6 035	88 959	94 994	419 054
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	3034	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,83 % zu-, in der Abfuhr um 305,94 % zu-, im ganzen um 22,67 % zugenommen.

Die Rheinauhäfen haben gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme des Gesamtverkehrs zu verzeichnen.

Die Mehrzufuhr entfällt hauptsächlich auf die nachbenannten zu Berg angefahrenen Güter: Braunkohlen, rohe 6264 t, Braunkohlenbriketts 45 819 t, Bau- und Nutzholz 1060 t, Steinkohlen 297 507 t, Steinkohlenkoks 316 917 t.

Der Mehrzufuhr zu Berg steht eine Minderzufuhr von folgenden Gütern gegenüber: Eisenerz 1399 t, Kies 5416 t, Bau- und Bruchsteine 7493 t, Steinkohlenbriketts 6557 t, Pech 1115 t.

Die Anfuhr zu Tal war auch in diesem Jahre gering und besteht nur aus Bau- und Nutzholz 2322 t.

Die Abfuhr zu Berg zeigt ein Mehr in: Steinkohlen 8080 t, Steinkohlenkoks 425 t.

Die zu Berg abgefahrenen Kohlenmengen bestanden zum größten Teil aus gemischten Feinkohlen zur Herstellung von Briketts.

Die Abfuhr zu Tal war im Berichtsjahr ziemlich lebhaft und weist in der Hauptsache die folgenden Gütermengen nach: Braunkohlenbriketts 13698 t, Zement 858 t, Eisenerz 7245 t, Kupfererz 3358 t, andere Erze 3535 t, Bau- und Nutzholz, weich 50 238 t, Bau- und Nutzholz, hart 5830 t, Steinkohlen 4089 t, Steinkohlenkoks 425 t.

Die zu Tal abgefahrenen Mengen Kohlen und Koks gingen zum größten Teil den Neckar bergwärts nach Heilbronn. Der Wasserstand des Rheins war für die Oberrheinschiffahrt nicht besonders günstig, denn es mußten hier viele Schiffe geleichtert werden.

b) Mannheim.

1. Düngemittel aller Art. Zufuhr 1384 t (+ 900 t); Abfuhr 570 t (+ 302 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf die Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehr infolge Wagenmangels zurückzuführen, wodurch die Transporte größtenteils auf dem Wasserweg erfolgten.

2. Lumpen aller Art. Zufuhr 1381 t (— 1381 t); Abfuhr 2811 t (+ 810 t).

Die verminderte Zufuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Hinsichtlich der vermehrten Abfuhr wie zu obiger Ziffer 1.

3. Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 5339 t (+ 3026 t); Abfuhr 1530 t (+ 404 t).

Wie zu obiger Ziffer 1.

4. Andere unedle Metalle, roh oder als Bruch. Zufuhr 2196 t (— 806 t); Abfuhr 784 t (+ 272 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist auf den Krieg zurückzuführen.

Wegen der Zunahme in der Abfuhr wie zu obiger Ziffer 1.

5. Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 41 401 t (—15 645 t); Abfuhr 5588 t (+ 1679 t).
Wie zu obiger Ziffer 1.

6. Zement, Traß und Kalk. Zufuhr 8365 t (— 2445 t); Abfuhr 24 243 t (— 12 284 t).
Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

7. Erde, Leim, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 32 094 t (— 4555 t); Abfuhr 2714 t (— 21 745 t).
Die verminderte Zu- und Abfuhr ist auf die infolge des Krieges vollständig daniederliegende Bautätigkeit zurückzuführen.

8. Weizen und Spelz. Zufuhr 208 t (— 10 319 t); Abfuhr 500 t (— 417 t).
Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr findet seine Erklärung in dem geringen Ernteausfall.

9. Roggen. Zufuhr 1838 t (+ 1838 t); Abfuhr 1130 t (— 1013 t).
Die Mehreinkunft rührt daher, daß einzelne Mühlen des Niederrheins von ihren Vorräten an solche des Oberrheins abgegeben haben, zu deren Versand der Wasserweg benützt wurde; die Abnahme in der Abfuhr beruht auf dem geringen Ernteausfall.

10. Hafer. Zufuhr 6081 t (— 5726 t); Abfuhr 3614 t (— 2683 t).
Wie zu obiger Ziffer 8.

11. Gerste. Zufuhr 5037 t (— 2743 t); Abgang 12 611 t (+ 9504 t).
Die Minderung in der Zufuhr wie zu obiger Ziffer 8.
Der vermehrte Abgang findet seine Erklärung darin, daß größere Mengen nach den mittel- und oberrheinischen Mühlen und Graupenfabriken wegen Wagenmangels auf dem Wasserweg versandt wurden.

12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 17 068 t (+ 13 803 t); Abfuhr 1811 t (— 7826 t).
Die Steigerung in der Zufuhr ist auf den Transport größerer Mengen zu Wasser infolge des herrschenden Wagenmangels zurückzuführen.

Die Minderung im Abgang beruht auf dem geringen Ernteausfall.

13. Ölsaaten. Zufuhr 117 t (— 985 t); Abfuhr 954 t (+ 229 t).
Die verminderte Zufuhr ist auf den geringen Ernteausfall zurückzuführen, während die vermehrte Abfuhr daher rührt, daß von den hier gelagerten Ölsaaten ein Teil zur Verarbeitung an auswärtige Fabriken auf dem Wasserweg verfrachtet worden ist.

14. Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 3 t (— 28 t); Abfuhr 204 t (+ 161 t).
Die Abnahme in der Zufuhr ist auf den geringen Ausfall der Obsternte zurückzuführen. Die Steigerung im Abgang beruht auf dem vermehrten Versand zu Wasser infolge herrschenden Wagenmangels.

15. Häute, Fette, Pelzwerk. Zufuhr 294 t (+ 67 t); Abfuhr 198 t (— 16 t).
Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist von keiner Bedeutung.

16. Harte Stämme (Bau-, Nutz- und Schiffsholz). Zufuhr 1681 t (+ 1625 t); Abfuhr 783 t (+ 727 t).
Die Steigerung in der Zufuhr rührt von der Einfuhr größerer Mengen aus dem besetzten Gebiete her, während die vermehrte Abfuhr auf dem Absatz größerer Mengen nach Holland beruht.

17. Harte Schnittwaren. Zufuhr 17 t (— 214 t); Abfuhr 1027 t (— 2853 t).
Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf die schlechte Geschäftslage zurückzuführen.

18. Weiche Stämme. Zufuhr 18 560 t (— 9949 t); Abfuhr 14 653 t (+ 6381 t).

Die verminderte Zufuhr findet ihre Erklärung in der schlechten Geschäftslage, während die Zunahme in der Abfuhr ihren Grund in dem Absatz größerer Mengen nach Holland hatte.

19. Weiche Schnittwaren. Zufuhr 17 t (— 4379 t); Abfuhr 7864 t (— 29 632 t).

Wie zu obiger Ziffer 17.

20. Instrumente, Maschinen- und Maschinenteile. Zufuhr 840 t (+ 251 t); Abfuhr 1712 t (— 259 t).

Der Zugang in der Zufuhr und der Abgang in der Abfuhr sind nicht von Bedeutung.

21. Wein. Zufuhr 1140 t (+ 561 t); Abfuhr 815 t (+ 402 t).

Die Mehrzufuhr liegt in der günstigen Weinernte des Jahres 1917 begründet.

Die Steigerung in der Abfuhr beruht auf dem vermehrten Versand zu Wasser infolge des herrschenden Wagenmangels.

22. Mehl und Mühlenfabrikate. Zufuhr 4690 t (+ 2734 t); Abfuhr 21 324 t (+ 9786 t).

Die vermehrte Zu- und Abfuhr ist auf die Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehr infolge Wagenmangels zurückzuführen, wodurch größere Mengen zu Wasser verfrachtet worden sind.

23. Reis. Zufuhr —, Abfuhr —.

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

24. Salz. Zufuhr 107 137 t (— 46 589 t); Abfuhr 337 605 t (— 2084 t).

Der Rückgang in der Zu- und Abfuhr ist auf den ungünstigen Wasserstand des Neckars zurückzuführen, infolge dessen größere Mengen mit der Bahn hierher befördert werden mußten.

25. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 216 t (— 44 t); Abfuhr 62 t (— 1034 t).

Die verminderte Zu- und Abfuhr ist eine Folge des Krieges.

26. Rohtabak. Zufuhr 1685 t (+ 368 t); Abfuhr 3967 t (+ 165 t).

Die vermehrte Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Vorräte vom Jahr 1917 nahezu aufgebraucht waren und deshalb ergänzt werden müssen.

Die Steigerung in der Abfuhr beruht auf dem vermehrten Versand zu Wasser infolge des herrschenden Wagenmangels.

27. Petroleum. Zufuhr 174 t (+ 2 t); Abfuhr 1333 t (+ 144 t).

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

28. Steinkohlen. Zufuhr 2 253 371 t (+ 518 607 t); Abfuhr 40 743 t (— 7984 t).

Die Steigerung in der Zufuhr hängt damit zusammen, daß ein Teil der Kohlen, die sonst auf dem Lande befördert wurden, infolge Wagenmangels den Wasserweg nehmen mußten.

Die Minderung in der Abfuhr beruht auf der geringen Förderung infolge der Streiks auf den Zechen.

29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 6114 t (+ 1637 t); Abfuhr 2433 t (+ 1414 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den erhöhten Bedarf dieser Artikel seitens der Militärverwaltung zurückzuführen.

30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 909 t (— 3125 t); Abfuhr 690 t (— 4931 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr hat ihren Grund in der infolge des Krieges daniederliegenden Bautätigkeit.

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1918	1 574 442	95 702	1 670 144	7449	603 268	610 717	2 280 861
1917	1 424 774	76 733	1 501 507	7363	548 842	556 205	2 057 712
Mithin 1918	mehr weniger	149 668 —	18 969 —	168 637 —	86 —	54 426 —	54 512 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,2 % zu-, in der Abfuhr um 9,8 % zu-, im ganzen um 10,8 % zugenommen.

Einer vergleichenden Gegenüberstellung von Verkehrsziffern, die unter der Einwirkung des Krieges entstanden sind, kann naturgemäß nicht die Bedeutung beigemessen werden, die einer Beobachtung der Verkehrsbewegung in normalen Zeitläuften zukommt, immerhin aber verdient es Erwähnung, daß die Verkehrskurve des hiesigen Hafens nach dem jähen Sturze, den der Kriegsausbruch unbedingt herbeiführen mußte; noch während des Krieges selbst wieder in eine kräftige Aufwärtsbewegung eingetreten ist. Der Güterverkehr des hiesigen Hafens betrug nach 1000 t:

1913 — 2873 t, 1914 — 2288 t, 1915 — 1401 t,
1916 — 1791 t, 1917 — 2058 t, 1918 — 2281 t.

Es wurde also im Berichtsjahre bereits wieder die Höhe des Verkehrs von 1914 mit noch 7 Friedensmonaten erreicht.

Dabei ist zu beachten, daß im Herbst 1918 der Umschwung der militärischen und politischen Lage und die gewaltsame Umwälzung im Innern unseres Landes das ganze Wirtschaftsleben naturgemäß ungünstig beeinflussten, wie dies auch im Zurückweichen des Verkehrs im Monat Oktober deutlich zum Ausdruck kommt. Die dann in so verhältnismäßig kurzer Frist unbedingt durchzuführende Zurücknahme unseres gesamten Westheeres auf die rechte Rheinseite, welche u. a. auch das Schlagen einer Reihe von Notbrücken über den Rhein erforderlich machte, mußte gleichfalls, wenn auch nur vorübergehend, auf den allgemeinen Verkehr hemmend wirken.

Zur direkten Brachlegung des hiesigen Hafens aber kam es, als anfangs Dezember beim Herannahen der feindlichen Besatzungstruppen der Schiffsraum sich fluchtartig vom linken Rheinufer zurückzog, um auf der anderen Seite zunächst eine abwartende Stellung einzunehmen.

Die später erfolgte Regelung der Rheinschiffahrt mit ihrer Beseitigung des ungehemmten Güterausstausches zwischen den beiden Rheinufern zwängte dann den Schifffahrtsverkehr überhaupt in ganz neue Verhältnisse.

Die monatlichen Verkehrsziffern des Berichtsjahres nach 1000 t geben in chronologischer Folge nachstehendes Bild: 117, 216, 221, 220, 244, 232, 235, 205, 230, 184, 124, 53.

Die entsprechenden Monatsmittel der Wasserstände am hiesigen Pegel sind in m 3,36, 2,51, 2,38, 2,75, 3,37, 3,44, 3,82, 3,40, 3,49, 3,17, 3,23, 3,90.

Mit einem Jahresmittel von nur 3,15 m erscheint 1918 schon in der Reihe ab 1900 an zweitunterster Stelle nach dem Jahre 1911 mit nur 3,07 m, indes müssen die Wasserstandsverhältnisse im Betriebsjahr wenigstens als verhältnismäßig gut ausgeglichene bezeichnet werden.

Treten wir nun in eingehende Zerlegung des hiesigen Hafenverkehrs bei den einzelnen Gütergattungen selbst in einen Vergleich der Verkehrsziffern der beiden letzten Jahre ein, so zeigen sich dabei nachstehende größere Schwankungen:

A. In der Zufuhr zu Berg.

Mehrungen bei Braunkohlenbriketts (+ 40 083 t), Chemikalien (+ 5909 t), Eisenhalbzzeuge (+ 1832 t), Gerste (+ 8502 t), weichem Schnittholz (+ 1258 t), gebrannten Steinen (+ 2025 t), Bruchsteinen (+ 1501 t), Steinkohlen (+ 167 926 t) und Rohzucker (+ 12 410 t).

Minderungen bei Blei (— 1191 t), Phosphat (— 1902 t), Roheisen (— 3299 t), Kies (— 1139 t), Weizen (— 6986 t), Hafer (— 2705 t), Hülsenfrüchten (— 1022 t), Kalk (— 5231 t), Steinkohlenbriketts (— 1767 t) und Steinkohlenkoks (— 67 832 t).

B. In der Zufuhr zu Tal.

Zunahme bei Sand, Kies (+ 27 410 t); Ausfälle bei Gerste (— 3840 t), Roggenmehl (— 1831 t) und Ziegelsteinen (— 2985 t).

C. In der Abfuhr zu Tal.

Steigerungen bei Zement (+ 1959 t), Chemikalien (+ 5980 t), Luftsalpeter (+ 2621 t), Stabeisen (+ 9291 t), Eisenröhren (+ 1128 t), Tonerde (+ 4777 t), Rückständen zur Verhüttung bestimmt (+ 10 900 t), Garnen (+ 1250 t), Hafer (+ 1290 t), Gerste (+ 9926 t), weichem Schnittholz (+ 75 822 t), Grieß und Graupen (+ 6321 t), Steinkohlenteerölen (+ 3668 t), Schwerspat (+ 4299 t), Steinkohlen (+ 13 001 t) und Verbrauchszucker (+ 2436 t).

Rückgänge bei Stahlabfällen, Eisenschrot (— 6274 t), Eisenerz (— 20 942 t), Klebsand (— 11 972 t), Schwefelkiesabbränden (— 35 146 t), Schwefelkies (— 1129 t), Roggen (— 3135 t), Weizenmehl (— 1455 t), Schwefelkiessäure (— 1540 t), Soda (— 8174 t) und Wegebausteinen (— 7926 t).

D. In der Abfuhr zu Berg

treten keine nennenswerten Änderungen auf.

Für die Mehrzahl der vorbezeichneten Schwankungen ist die Ursache ausschließlich oder überwiegend in Auswirkungen des Krieges zu suchen. Es sei hier insbesondere auf die Maßnahmen hingewiesen, die zur Sicherstellung unseres Heeresbedarfs und der Volksernährung sowie im Interesse einer gleichmäßigen Verteilung und möglichst vorteilhaften Verwertung der uns noch zur Verfügung stehenden Güter und Produktivmittel getroffen werden mußten. Für die Zunahme des Verkehrs auf der Wasserstraße war namentlich auch der Umstand bestimmend, daß zur tunlichsten Entlastung des sich immer schwieriger gestaltenden Eisenbahnverkehrs wo und soweit nur immer möglich der Wasserweg für die Güterbeförderung benutzt werden mußte, während andererseits hinwiederum ein Teil der im Hafenverkehr beobachteten Ausfälle seine Erklärung gerade darin findet, daß der im Gefühle der nahenden Entscheidung aufs äußerste angestregten Rüstungsindustrie die Hilfsstoffe möglichst schnell zugeführt werden mußten, sodaß der oft sonst zur Frachteinsparung gewählte Wasserweg einfach ausscheiden mußte.

Ein anderer Teil der vorbezeichneten Minderungen entspringt lediglich den oben erwähnten Verkehrsstockungen der letzten Monate.

Ergänzend wäre noch zu bemerken:

In der Bergzufuhr begegnen wir schon seit Jahren einer Steigerung bei Braunkohlenbriketts infolge des ständig zunehmenden Verbrauchs in Industrie und Hausbrand, welcher in letzter Zeit noch durch den Mangel an Steinkohlen gefördert wurde. Neben erhöhten Bezügen für den Ortsverbrauch sehen wir diesmal auch eine bedeutende Zunahme des Umschlags nach der übrigen Pfalz, Württemberg, Baden und Elsaß.

Das angebrachte weiche Schnittholz ging auf ein hiesiges Lager der Militärverwaltung.

In der Berganfuhr von gebrannten Steinen treffen wir neben feuerfesten Steinen für die hiesige Industrie auch vom Niederrhein kommende Schwemmsteine, welche auf ein hier neu errichtetes Stapellager genommen wurden.

Die Mehrung bei Steinkohlen, welche auch nach Deckung des bei Steinkohlenkoks beobachteten Ausfalles noch eine ganz bedeutende ist und für die Steigerung in der Zufuhr zu Berg von ausschlaggebender Bedeutung war, entfällt auf die Bezüge der ortsansässigen chemischen Großindustrie, deren Bedarf angesichts ihrer überragenden Stellung in der Kriegswirtschaft sichergestellt werden mußte.

Die Minderung der Berganfuhr von Roheisen wird zum Teil mit dem Rückgange der Erzeugung selbst erklärt.

Bei Hafer betrafen die Anlieferungen ausschließlich Militärgut und ist die Zuweisung an hiesige Lager schon im Oktober ganz bedeutend abgefallen, ein Vorbote des Kommenden.

In Hülsenfrüchten waren 1917 einige Posten an rumänischen weißen Bohnen hier eingelagert worden, mehr ein zufälliges Ergebnis.

In Kalksteinen, welche in der Sodafabrikation Verwendung finden, waren bei einem an sich geringeren Bedarfe zum Teil noch die Mehrbezüge des Vorjahres ausreichend.

Die erhebliche Steigerung in der Talanfuhr von Sand und Kies findet ihre Aufklärung in den großen Mengen, welche für den Bau der Hauptbahnlinie Oppau—Oggersheim sowie für die Neuanlage eines Rangierbahnhofes bei Kaiserslautern benötigt wurden.

Die Minderung in der Talanfuhr von Gerste wie auch jene in der Talabfuhr von Roggen rührt daher, daß die Mühlen bei den ganz kleinen Beständen an Getreide aus der alten Ernte für die Neuzuweisungen genügend eigenen Lagerraum besaßen, sodaß die Hafenerhäuser weniger in Anspruch genommen zu werden brauchten; bei elsässischer Gerste waren wohl auch noch Anlieferungen für den Herbst vorgesehen, die nicht mehr ausgeführt werden konnten.

Für die Verkehrssteigerung in der Abfuhr zu Tal waren ausschlaggebend die großen Verfrachtungen von weichem Schnittholze (1918: 75 822 t gegen — t 1917); hierbei handelt es sich um Militärgut, das hier gestapelt war.

Bei Zement sehen wir ausnahmsweise Transporte aus der Saargegend, die hier auf die Wasserstraße übergeleitet wurden.

Stab- und Formeisen sowie eiserne Röhren aus Lothringer und Luxemburger Werken wurden in größeren Mengen für den Niederrhein und Holland umgeschlagen.

Mit dem zunehmenden Mangel an Erzen steigerte sich die Verwertung von eisenhaltigen Rückständen aus der chemischen Industrie im Hochofenbetrieb der Hüttenwerke und gingen daher auch erhöhte Mengen davon nach der Ruhrgegend.

Die Mehrabfuhr bei Gerste entfällt auf die Bezüge einer Malzkaffeeabrik am Niederrhein.

Bei der Verschiffung von Steinkohlenteerölen handelt es sich um Lieferungen für die Marine, bei Schwerspat zum Teil um die Erfüllung größerer Aufträge aus Holland.

Die Mehrung bei Steinkohle betrifft Schlammkohle aus den Gruben der Hinterpfalz, die vorwiegend für die Industrie in der Maingegend hier umgeschlagen wurde und zur Streckung der Stückkohlenvorräte dienen mußte.

Die Abfuhr von Eisenerzen (Minette) hat Mitte September mit dem Umschwung der militärischen Lage an der Westfront ihr Ende erreicht. Einen Totalausfall hatten wir auch schon im Monat März zu verzeichnen, was mit damaligen militärischen Operationen in Zusammenhang gebracht wird.

Die Minderung im Versand von Schwefelkiesabbränden ist nicht etwa eine Folge geringeren Verbrauchs an Schwefelkies, sondern rührt in der Hauptsache davon her, daß die Abnehmer am Niederrhein für noch größere Bezüge keine Lagerungsmöglichkeiten hatten.

Der Rückgang der Sodaverladungen ist auf die Einschränkung der Kristallsodafabrikation zurückzuführen, die durch den Mangel an kalzinierter Soda bedingt wurde.

Der Ausfall bei Wegebausteinen erklärt sich daraus, daß der Wasserversand von Steinschrotten und Grus für die deutsche Westfront eingeschränkt wurde.

Die Güterbewegung, welche sich im sogenannten Nahverkehr vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Tabelle nicht mitinbegriffen. Dieselbe beträgt:

in der Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen	14 109 t
„ „ „ „ Rheingönheim nach Ludwigshafen	7 616 t
„ „ Abfuhr „ Ludwigshafen nach Mannheim	14 274 t
„ „ „ „ Rheingönheim nach Mannheim	130 t
insgesamt also 36 129 t	

und setzt sich nach Gütergattungen zusammen wie folgt:

Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen: Blei 8 t, Radreifen 39 t, Eisenwaren, nicht besonders genannt 13 t, Kies 1499 t, Bauxite 1861 t, Weizen 200 t, Gerste 4348 t, Hülsenfrüchte 300 t, Mais 320 t, Leder 1 t, Hopfen 2 t, Roggenmehl 4981 t, Marmelade 20 t, Bruchsteine 6 t, Steinkohlen 500 t, Tabak 1 t, Stückgüter 1 t, gebrauchte Umschließungen 4 t, Farben 1 t, Gewebe und Spielwaren 4 t.

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen: Backsteine 7616 t.

Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim: Roheisen 289 t, Kreide 238 t, Weizen 30 t, Roggen 1699 t, Hafer 699 t, Gerste 7935 t, Hülsenfrüchte 290 t, Raps 240 t, Eichenprügelholz 175 t, Weizenmehl 303 t, Roggenmehl 1349 t, Kleie 60 t, Dörrgemüse 421 t, Papier 100 t, Marmelade 245 t, Mastix 40 t, Wein 141 t und gebrauchte Umschließungen 20 t.

Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim: Backsteine 130 t.

8. Hafen zu Worms.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1918	354 999	13 446	368 445	30 090	224 111	254 201	622 646
1917	341 592	15 406	356 998	36 160	311 651	347 811	704 809
Mithin 1918	mehr 13 407	—	11 447	—	—	—	—
	weniger —	1 960	—	6 070	87 540	93 610	82 163

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,2 % zu-, in der Abfuhr um 26,9 % ab-, im ganzen um 11,6 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei rohen Braunkohlen (+ 7556 t), Braunkohlenbriketts (+ 11 651 t), Chemikalien und Drogen (+ 958 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 21 512 t), Roggen (+ 896 t), Gerste (+ 2996 t), Soda aller Art (+ 603 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 323 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 576 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 1021 t), roher Zucker (+ 603 t), Verkaufszucker (+ 311 t).

An Rohbraunkohlen gelangten größere Mengen im letzten Viertel des Jahres erstmalig für ansässige industrielle Werke als Ersatz für Steinkohlen zur Anfuhr. Ebenso verstärkte sich die Zufuhr von Braunkohlenbriketts für ein sonst Kohlen verbrauchendes Werk sowie zur Verwendung

als Hausbrand. Die Mehrzufuhr von Chemikalien, Soda, Bau-, Bruch- und Werksteinen, gebrannten Steinen und Ziegeln sowie von Verbrauchszucker ist auf umfangreiche Beförderungen auf dem Wasserwege zur Entlastung der Eisenbahn zurückzuführen. Die Errichtung eines Flugplatzes in der Nähe von Worms im September 1918 erforderte die Mehrzufuhr an Kies. Roggen und Gerste wurden für eine der ansässigen Mühlen mehr angebracht als im vorhergehenden Jahre. Im Frühjahr 1918 kam eine Schiffsladung Torfstreu zum Umschlag. Rohzucker wurde für eine benachbarte Zuckerraffinerie im Wormser Hafen ausgeladen, da ein für diese Fabrik tarifarisch günstiger Hafenplatz überfüllt war.

Ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei Weizen und Spelz (— 1528 t), Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchten (— 1224 t), Mais (— 4840 t), Steinkohlenkoks (— 26 383 t), sonstige Güter (— 710 t).

Die im Jahre 1917 angebrachten Mengen Weizen fielen im Berichtsjahre aus, deshalb das Minderergebnis. Der Umschlag von Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchten im Jahre 1917 (es handelte sich um eine Ladung Bohnen) beschränkte sich auf einen Ausnahmefall, der im Berichtsjahre nicht wiederkehrte. Mais wurde für eine ansässige Mühle in ungedroschenem Zustand auf dem Bahnwege nach Mannheim verschifft, wodurch sich ein Mehr in der Abfuhr von Mais ergibt. Die Wenigerzufuhr von Steinkohlenkoks (Hochofenkoks) ist darauf zurückzuführen, daß die auf dem Wasserwege beförderten Mengen geringer als im vorausgegangenen Jahre waren. Das Weniger bei sonstigen Gütern in der Zufuhr ist zufälliger Natur.

Die Abfuhr war gestiegen bei Dach-, Stein- und Teerpappe (+ 416 t), Roggen (+ 2960 t), Mais (+ 5854 t), Roggenmehl (+ 2019 t), Wolle (+ 682 t), Zucker, roh (+ 568 t).

Die Mehrabfuhr von Dachpappe hat ihre Ursache in größeren Verladungen im Laufe der Monate November und Dezember 1918. Bei dem Mehr an Roggen handelte es sich um eine Umlagerung von Worms nach Mannheim. Das Mehr an Mais ist bereits bei der Zufuhr erläutert.

Roggenmehl gelangte seitens der ansässigen Mühlen in größeren Mengen, besonders nach den oberrheinischen Häfen, zum Umschlag, worauf die Steigerung beruht. Im Gegensatz hierzu ergab sich eine Minderabfuhr von Weizenmehl. Eine Ausnahmeerscheinung bildet die Mehrabfuhr von Wolle. Das Mehr an Rohzucker ist durch die Verfrachtung dieser Ware auf dem Wasserweg nach Straßburg begründet.

Die Abfuhr sank gegen das Vorjahr bei Braunkohlenbriketts (— 608 t), bei Chemikalien und Drogen (— 2665 t), Eisen- und Stahlbruch (— 411 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 87 457 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 12 265 t), Hafer (— 1542 t), Gerste (— 3227 t), Weizenmehl (— 641 t), Steinkohlenkoks (— 1305 t).

Ein Umschlag von Eisen- und Stahlbruch, Hafer, Braunkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zu Tal hat im Jahre 1918 nicht stattgefunden, daher das Weniger in der Abfuhr. Die Abweichung bei Chemikalien und Drogen ist von untergeordneter Bedeutung und zufälliger Natur. Das Weniger an Eisenerz ist dadurch verursacht, daß seit Mitte September 1918 der Minetteumschlag eingestellt wurde. Die Minderung in der Abfuhr von Erde, Kies, Sand usw. ist auf den Wenigerbezug an Klebsand über den Hafen zu Worms seitens der in Betracht kommenden Interessenten am Niederrhein zurückzuführen. Die im Jahre 1917 erfolgten Umlagerungen von Gerste von Worms nach Mannheim sind im Berichtsjahre unterblieben, deshalb die Wenigerabfuhr. Das Weniger an Weizenmehl steht, wie oben ausgeführt, mit der Mehrausfuhr von Roggenmehl in Zusammenhang.

Die Zufuhren im Nahverkehr beschränkten sich auf Erde, Sand, Kies und betragen 1403 t gegen 2164 t im Vorjahre; Einschränkung des Baggereibetriebs infolge Arbeitermangels ist die Ursache der Minderzufuhr.

9. Hafen zu Gernsheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1918	97 121	7 102	104 223	245	601	846	105 069
1917	62 856	21 651	84 507	436	490	926	85 433
Mithin 1918	mehr weniger	34 265 —	19 716 —	— 191	111 —	— 80	19 636 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,3 % zu-, in der Abfuhr um 8,6 % ab-, im ganzen um 22,9 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Braunkohlenbriketts (+ 7903 t), gebrannter Kalk (+ 744 t), Steinkohlenkoks (+ 33 184 t).

Das Mehr an Briketts und Koks erklärt sich auch hier aus der geringeren Verwendung von Steinkohlen, die zu einem größeren Umschlag an jenen Brennstoffen am städtischen Kran führte. Kalk gelangte im Gegensatz zu früher anstatt mit der Bahn auf dem Wasserwege zur Anfuhr.

Zurückgegangen in der Zufuhr sind Erde, Sand, Kies (— 15 148 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 681 t) und Steinkohlen (— 5834 t).

Das Minderergebnis bei Erde, Sand, Kies beruht auf der Einstellung des Baggereibetriebs und dem Stillstand der Bautätigkeit während des Krieges. Das Weniger an Rüben, Futter- und Zuckerrüben ist zufälliger Natur, während die geringere Steinkohlenzufuhr zu der Mehrzufuhr an Briketts und Koks in einem gewissen Umfang in Beziehung steht.

Die Abfuhr an Bau- und Nutzholz (— 214 t) ist im Berichtsjahr ganz ausgefallen, hauptsächlich wegen der in der Bautätigkeit eingetretenen Stockung.

10. Hafen zu Nierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1918	656	686	1342	314	67 578	67 892	69 234
1917	3929	4674	8603	134	57 292	57 426	66 029
Mithin 1918	mehr weniger	— 3988	— 7261	180 —	10 286 —	10 466 —	3 205 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 84,4 % ab-, in der Abfuhr um 18,2 % zu-, im ganzen um 4,8 % zugenommen.

In der Zufuhr ist ein Rückgang zu verzeichnen bei Erde, Kies, Sand, Mergel (— 4081 t) und Steinkohlen (— 3140 t).

Das Weniger an Kies und Sand beruht auf der Einschränkung der Bautätigkeit, insbesondere der Einstellung von Heereslieferungen für den Festungsbau. Steinkohlen wurden fast ausschließlich durch die Bahn befördert.

Die Abfuhr hat ein Mehr ergeben bei gebranntem Kalk (+ 10 233 t) und Wein (+ 645 t).

Die Förderung der Gutehoffnungshütte an Kalksteinen ist wiederum gestiegen und hat eine Mehrverladung nach dem Niederrhein zur Folge gehabt. An Wein wurde infolge der Gütersperre auf der Eisenbahn mehr zu Schiff verladen; die Sendungen an Rheinstationen mußten auf dem Wasserwege erfolgen.

11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	20 635	466	21 101	—	19 610	19 610	40 711
1917	34 298	1578	35 876	275	38 069	38 344	74 220
Mithin 1918							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	13 663	1112	14 775	275	18 459	18 734	33 509

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 41,2 % ab-, in der Abfuhr um 48,8 % ab-, im ganzen um 45,1 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Braunkohlenbriketts (+ 401 t) und bei Steinkohlenkoks (+ 1249 t). Das Mehr ist begründet in der gesteigerten Verwendung dieser Brennstoffe gegenüber den Steinkohlen als Folge der Kriegswirtschaft.

Weniger zugeführt wurden: sonstige Erden, Traß (— 1513 t) und Steinkohlen (— 14 912 t).

Betriebseinschränkungen in der Zementfabrik bedingten geringere Zufuhren an Rohgips und an Steinkohlen.

Die Abfuhr hat aus denselben Ursachen bei Zement (— 16 419 t) und gebranntem Kalk (— 2315 t) eine Verminderung aufzuweisen.

12. Hafen zu Gustavsburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	1 280 773	1513	1 282 286	45 865	91 579	137 444	1 419 730
1917	1 004 315	2029	1 006 344	20 114	64 987	85 101	1 091 445
Mithin 1918							
{ mehr	276 458	—	275 942	25 751	26 592	52 343	328 285
{ weniger	—	516	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27,4 % zu-, in der Abfuhr um 61,5 % zu-, im ganzen um 30,0 % zugenommen.

In der Zufuhr sind Erhöhungen eingetreten bei Braunkohlen roh (+ 3223 t), Braunkohlenbriketts (+ 9113 t), Erde, Sand, Kies, Mergel (+ 8663 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 1652 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 657 t), Papier, Pappe (+ 3076 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 498 t), Rübensirup, Melasse (+ 1411 t), Steinkohlen (+ 194 254 t), Steinkohlenbriketts (+ 1367 t), Steinkohlenkoks (+ 51 974 t), Torf, Torfstreu usw. (+ 11 351 t).

Die zum Teil recht ansehnlichen Mehrzufuhren an Braunkohlen, Braunkohlenbriketts, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks finden ihre hauptsächlichliche Erklärung in der geringeren Verwendung von Steinkohlen in der Kleinindustrie, eine Folge des Krieges, und als Hausbrand, während das namhafte Mehr an Steinkohlen durch den ausgedehnteren Bezug der bayerischen Staatsbahn über den Gustavsburger Hafen herbeigeführt wurde. Der Bau des Bahnhofs in Goddelau erforderte eine erhöhte Kieszufuhr der Eisenbahnverwaltung, deshalb das Mehr bei Erde, Sand, Kies und Mergel. Rundholz zu Zellstoff wurde im Gegensatz zum Vorjahr durch die Kostheimer Zellulosefabrik wieder in geringerem Umfange bezogen. Bei Küchengewächse, Gemüse, ist eine geringere Wiederzufuhr von Zwiebeln aus Holland, die im Vorjahr ausgefallen waren, zu verzeichnen. Pappe wurde eine größere Menge, von Holland kommend, nach der Türkei auf die Eisenbahn umgeschlagen, um dort bei der Zigarrettenfabrikation zu Verpackungszwecken Verwendung zu finden.

Bei Rüben, Futter- und Zuckerrüben handelt es sich um Rübenschmitzel, die vom Mannheimer Lager auf dasjenige zu Gustavsburg überführt wurden. Der Posten an Rübensirup und Melasse betrifft eine größere Menge Marmelade, die von Holland nach Österreich durchgeführt, auf die Eisenbahn umgeschlagen wurde. Dasselbe war der Fall bei dem größeren Ergebnis an Torfstreu.

Ausfälle in der Zufuhr haben sich ergeben bei Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1533 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 6 000 t), Teer, Pech, Harz (— 770 t), Verbrauchszucker (— 1997 t).

Die Zufuhr von Eisenerz unterblieb im Berichtsjahre infolge der allgemeinen Lage. Ähnlich verhält es sich mit dem Weniger an Bau- und Nutzholz, in welchem der Bedarf auf dem westlichen Kriegsschauplatz sich verringerte. Bei Teer, Pech und Harz ist zu vermerken, daß die Anfuhr von Pech in größerem Umfang auf der Eisenbahn stattfand. Die im vorigen Jahre erfolgte Einlagerung eines größeren Postens Zucker durch die Zentraleinkaufsgenossenschaft hat sich in diesem Jahre nicht wiederholt, daher das Weniger.

Die Abfuhr ergab höhere Ziffern bei Roheisen aller Art (+ 500 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 661 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 14 587 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 3415 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 1240 t), Salz (+ 3130 t), Pflastersteine aller Art (+ 13 021 t), Steinkohlen (+ 24 697 t), Steinkohlenkoks (+ 4241 t), Floßholz, weiche Stämme (+ 740 t).

Roheisen ging von den Hochofenwerken bei Wetzlar mit der Eisenbahn ein und wurde auf dem Wasserweg umgeschlagen zum Weiterversand nach Straßburg.

Das Mehr bei Eisen und Stahlbruch entstand dadurch, daß die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg ihren Bestand wasserwärts nach Ruhrort versandte. An weichem, gespaltenem Bau- und Nutzholz wurden noch größere Mengen durch die Militärverwaltung nach Straßburg und Antwerpen verschifft. Bei dem Mehr an Holzzeugmasse usw. handelt es sich um Rohstoffe für die Papierfabrikation, die von der Zellulosefabrik Kostheim auf der Eisenbahn bezogen und zu Schiff nach Kostheim verladen wurden. Bei Ölkuchen liegt eine Durchfuhr von Holland nach Österreich vor. Salz ging aus sächsischen Salinen mit der Eisenbahn ein und wurde zu Schiff nach Holland ausgeführt. Die Verschiffung von Steinkohlen durch die Heeresverwaltung nach Straßburg und Antwerpen stieg noch im Berichtsjahr weiter an, deshalb die höhere Abfuhrziffer. Die größere Abfuhr an Steinkohlen und Steinkohlenkoks entspricht der erheblich gestiegenen Zufuhr, von der ein Teil mit Rücksicht auf die Bahnsperre wasserwärts versandt wurde. Das Mehr an Floßholz ist auf Ausfuhrerleichterung nach Holland zurückzuführen.

Ein Weniger in der Abfuhr entstand bei Eisen und Stahl in Stäben (— 3052 t), Rundholz zu Zellstoff (— 5367 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 760 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 1989 t), gehobelten Hölzern, Holzwaren, Möbel (— 742 t).

Der Ausfall bei Eisen und Stahl in Stäben beruht auf dem Wenigerversand an Baubestandteilen für die Brücke zu Remagen durch die Brückenbauanstalt. Die Abfuhr an Rundholz zu Zellstoff für die Kostheimer Zellulosefabrik fiel aus den allgemeinen Gründen im Berichtsjahre ganz aus. Wie bei Eisen und Stahl in Stäben sank auch bei Bau- und Nutzholz, weich, die Abfuhr für den Bau der Remager Brücke, die der Vollendung entgegenging. Die Bauindustrie ruht fast vollständig; diesem Umstande ist das fast gänzliche Aufhören der Verladung von Bau-, Bruch- und Werksteinen zuzu schreiben.

An gehobelten Hölzern usw. wurde im Berichtsjahre nichts verschifft, da alles Holz von der Kriegsindustrie in Anspruch genommen wurde.

Im Nahverkehr wurden zugeführt 30 880 t gegen 33 352 t im vorausgegangenen Jahre. Es handelt sich hierbei um Sand und Kies, worin ein nicht erheblicher Rückgang zu verzeichnen ist. Abfahren haben nicht stattgefunden.

13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l			
1918	384 555	184 389	568 944	66 264	223 586	289 850	858 794	
1917	355 935	262 037	617 972	41 039	274 500	315 539	933 511	
Mithin 1918	mehr weniger	28 620 —	— 77 648	— 49 028	25 225 —	— 50 914	— 25 689	— 74 717

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,9 %, in der Abfuhr um 8,1 %, im ganzen um 8,0 % abgenommen.

Im ganzen hat der Hafenverkehr wiederum — im Vorjahr 14,3 % — um 8 % abgenommen, eine Erscheinung, die ihre hauptsächlichste Begründung in den Kriegsumständen findet.

In der Zufuhr hat sich ein Zuwachs ergeben bei rohen Braunkohlen (+ 4619 t), Braunkohlenbriketts (+ 9778 t), Chemikalien und Drogen (+ 1492 t), Schwefelkies (+ 2073 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 804 t), Papier, Pappe (+ 5994 t), gebrannten Steinen, Ziegeln (+ 2309 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 2283 t), Steinkohlenkoks (+ 16 342 t), Torf, Torfstreu (+ 1274 t), Wein (+ 1304 t), rohem Zucker (+ 1672 t).

Zu einem nicht geringen Teile liegen diese Steigerungen darin begründet, daß wegen Bahnsperrung der Eisenbahngüterverkehr dem Wasserweg zugeleitet wurde. Das Braunkohlensyndikat errichtete hier eine Verteilungsstelle, deshalb die größere Zufuhr an Braunkohlen und Briketts. An Holzzeugmasse und Pappe gingen größere Ladungen für Österreich ein, die wegen der Grenzsperrung gelöscht werden mußten; dasselbe gilt von dem Mehr an Torfstreu. Die Vergrößerung einzelner Munitionsfabriken bedingte eine Mehrverwendung von Baustoffen, worauf die größere Zufuhr an gebrannten Steinen, Ziegeln und Bausteinen zurückzuführen ist. Der Mangel an Steinkohlen zwang zu einer Mehrverwendung von Koks, die ihren Ausdruck in der Steigerung der Zufuhr an diesem Brennstoffe findet. Das Weinbeschaffungsamt für Lazarette errichtete am hiesigen Orte ein größeres Weinelager; diesem Umstande ist die Mehrzufuhr an Wein zuzuschreiben. Außerdem bezogen hiesige Sektfirmlen ihre Rohweine von der Mosel auf dem Wasserwege. Rohzucker für die Fabrik Frankenthal wurde wegen Raummangels im Hafen zu Ludwigshafen hier angebracht und auf dem Bahnwege nach dem Bestimmungsort verladen.

Ein Ausfall in der Zufuhr ergab sich bei Erde, Kies, Sand, Mergel (— 39 439 t), Schlacken zur Verhüttung (— 2279 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 965 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 28 914 t), gebranntem Kalk (— 7535 t), Soda aller Art (— 1146 t), Steinkohlen (— 11 368 t), Verbrauchszucker (— 1423 t).

Der verminderten Zufuhr an Erde, Sand, Kies, Mergel liegt im wesentlichen die Einschränkung des Transports von Mergel nach den Amöneburger Zementwerken zugrunde. Dieselbe Ursache besteht für die Chemischen Werke an diesem Orte bei dem Weniger an Schlacken zur Verhüttung. Die Zufuhr an Hülsenfrüchten verringerte sich durch den steigenden Mangel an Lebensmitteln. Ebenso trat infolge der Kriegsverhältnisse ein Sinken der Zufuhr an Bau- und Nutzholz aus dem Maingebiete ein. Für die Zementbereitung wurden infolge Betriebsverminderung weniger Kalksteine verbraucht. Die Zufuhr an Soda sank ebenfalls infolge des eingetretenen Mangels und der dadurch bedingten geringen Versorgung der hiesigen Verteilungsstelle. Aus dem gleichen Grunde ergab sich ein Weniger bei Steinkohlen und Verbrauchszucker.

Die Zufuhr im Floßverkehr litt gleichfalls unter den Kriegsverhältnissen und ergab bei weichen Stämmen einen Ausfall von 29 058 t.

Die Abfuhr ist gestiegen bei Eisen- und Stahlbruch (+ 4165 t), Platten und Blechen aus Eisen (+ 955 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 3412 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1043 t), Fleisch und Speck (+ 8627 t), Gerste (+ 2091 t), Häuten, Fellen (+ 1915 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 11768 t), Pflastersteinen aller Art (+ 7750 t), Steinkohlen (+ 7048 t), Steinkohlenkoks (+ 1525 t), Wein (+ 411 t), sonstigen Gütern (+ 1338 t).

Der Steigerung in der Abfuhr liegt hauptsächlich die Räumung der Heeresbestände infolge der bevorstehenden feindlichen Besetzung zugrunde. Es gilt dies namentlich für Eisen- und Stahlbruch, Platten und Bleche aus Eisen, Eisen- und Stahlwaren, Fleisch und Speck, Häute und Felle, Wein. An Schlacken zur Verhüttung wurden nach den Hochöfen am Niederrhein mehr verladen als im Vorjahre. Bei Gerste handelt es sich um Braugerste, die zu Lebensmittelzwecken beschlagnahmt und abgefahren wurde. Das Mehr an Bau- und Nutzholz beruht auf der Erleichterung der Ausfuhr nach Holland. Pflastersteine aller Art betreffen Schottersteine, die in größerem Umfange nach Belgien zur Verladung kamen. Die Dampfversorgung der Schiffahrtsgesellschaften, die Lieferung für Bagger und Elevatoren an Steinkohlen und Koks stieg gegen das Vorjahr, worauf sich das Mehr zurückführen läßt. Die Steigerung an sonstigen Gütern findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß bahnsseitig die von und nach Rheinstationen bestimmten Güter auf den Wasserweg verwiesen wurden.

Im Floßverkehr ist ein Mehr bei harten von 1017 t und bei weichen Stämmen von 11 706 t zu verzeichnen, das der Erleichterung der Ausfuhr nach Holland im wesentlichen seine Entstehung verdankt.

Ein Ausfall in der Abfuhr hat sich ergeben bei Zement (— 13 693 t), Erde, Sand, Kies und Mergel (— 58 326 t), Kupfererzen, Kupferstein (— 1622 t), Schwefelkies (2138 t), gebranntem Kalk (— 675 t), Küchengewächsen, Gemüse (— 2575 t), Papier und Pappe (— 1185 t), Schwefelsäure (— 1330 t), Stärke, Traubenzucker (— 555 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 644 t).

Betriebseinschränkung infolge Kohlenmangels führte zur verminderten Erzeugung und Abfuhr von Zement aus den Werken in Amöneburg. Die Verladung von Kies für Belgien wurde infolge der Gestaltung der Verhältnisse an der Front eingestellt. Ebenso fiel die Abfuhr von Kupfererzen und Schwefelkies wegen Betriebseinstellung der beteiligten Werke gänzlich aus; das gleiche gilt bei dem Weniger an Schwefelsäure. Die Verladung von Armeekonserven erreicht wegen der Errichtung eines Lagers in Bonn nicht die Höhe von 1917; hierauf ist das geringere Abfuhrergebnis bei Küchengewächsen, Gemüse zurückzuführen. An Papier und Pappe wurde weniger verladen, da der Verkehr nach Österreich wegen der politischen Wirren gesperrt war. Die Abfuhr an gebranntem Kalk, Stärke, Traubenzucker, Porzellan ging ebenfalls infolge der allgemeinen Verhältnisse zurück.

Die Güterbewegung im Nahverkehr belief sich auf 19 579 t in der Zufuhr und in der Abfuhr auf 613 t, zusammen auf 20 192 t, gegen 12 346 t im Vorjahr. In Betracht kommen hauptsächlich Erde, Sand, Kies, Mergel (18 966 t), Papier und Pappe (247 t), Pflastersteine aller Art (290 t), weniger ins Gewicht fallend sind Zement (10 t), Chemikalien und Drogen (12 t), Eisen- und Stahlwaren (1 t), Steinkohlen (15 t), Teer, Pech, Harz (27 t), Stückgüter (11 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			
1918	18 197	7360	25 557	1470	2722	4192	29 749	
1917	15 908	5602	21 510	561	2596	3157	24 667	
Mithin 1918	mehr weniger	2 289 —	1758 —	4 047 —	909 —	126 —	1035 —	5 082 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,8 %, in der Abfuhr um 32,8 %, im ganzen um 20,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Steinkohlen (+ 1 887 t), Steinkohlenkoks (+ 900 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2032 t), Weizenmehl (+ 97 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 29 t). Abgenommen haben: Grubenholz (— 397 t), Chemikalien und Drogen (— 21 t), Gemüse (— 51 t), Papier und Pappe (— 111 t), Schwefelsäure (— 140 t), Soda (— 40 t), Umschließungen (— 72 t), sonstige Güter (— 68 t).

Bei der Abfuhr haben besonders zugenommen: Zement (+ 99 t), Chemikalien und Drogen (+ 285 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 89 t), Lumpen (+ 55 t), Papier und Pappe (+ 55 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 200 t), Farben (+ 117 t), sonstige Güter (+ 91 t). Abgenommen haben dagegen: Teer, Pech, Harz (— 67 t), Öle, Fette, Tran (— 14 t), Glas und Glaswaren (— 25 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 26 t).

15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	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		
1918	7518	23 102	30 620	589	18 268	18 857	49 477
1917	6493	21 538	28 031	1605	15 696	17 301	45 332
Mithin 1918	1025	1 564	2 589	—	2 572	1 556	4 145
	mehr	—	—	1016	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

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

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 610 t), Bau- und Nutzholz (+ 829 t), Steinkohlenkoks (+ 3620 t); abgenommen haben: Steinkohlen (— 2236 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 274 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Bau- und Nutzholz (+ 2007 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 200 t); abgenommen haben Bau-, Bruch- und Werksteine (— 326 t), hartes Bau- und Nutzholz (— 341 t).

16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	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		
1918	—	—	—	—	102 625	102 625	102 625
1917	—	—	—	—	147 671	147 671	147 671
Mithin 1918	—	—	—	—	—	—	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	45 046	45 046	45 046

Der Verkehr hat sonach in der Abfuhr um 30,5 %, im ganzen um 30,5 % abgenommen.

Die Minderabfuhr beruht auf der infolge des Krieges und des dadurch hervorgerufenen Mangels an Arbeitskräften notwendig gewordenen Betriebseinstellung der Kalkwerke; der Versand beschränkte sich im Berichtsjahre lediglich auf die noch aus den Vorjahren verbliebenen Vorräte.

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		
1918	95 521	4 712	100 233	4859	60 417	65 276	165 509
1917	78 604	10 464	89 068	5565	60 406	65 971	155 039
Mithin 1918	16 917	—	11 165	—	11	—	10 470
	{ mehr	—	—	706	—	695	—
	{ weniger	5 752	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 12,5 % zu-, in der Abfuhr um 1,0 % ab-, im ganzen um 6,7 % zugenommen.

Gegenüber der vorjährigen Abnahme von 11,6 % weist der Gesamtverkehr in diesem Jahre eine, allerdings geringe Zunahme auf.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Braunkohlenbriketts (+ 6293 t), Steinkohlen (+ 8399 t), Steinkohlenkoks (+ 4993 t). Das Mehr betraf ausschließlich Brennstoffe, die wegen des Eisenbahnwagenmangels auf den Wasserweg verwiesen wurden. Dazu kam, daß die rechtsrheinischen Lieferungen durch die feindliche Besetzung untersagt waren und infolgedessen gegen Ende des Jahres der Wasserverkehr stieg, an dem auch der Bedarf der Eisenbahnverwaltung an Steinkohlen einen größeren Anteil hatte. Daneben nötigte der Kriegsbedarf zur stärkeren Ausnutzung der Kohle und ist auch darauf die Mehrverwendung von Koks und Briketts zurückzuführen.

Ausfälle in der Zufuhr traten ein bei Eisen- und Stahldraht (— 757 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1214 t), Farbenerden, Graphit (— 1132 t), Weizen und Spelz (— 4739 t), Hafer (— 1032 t).

Das Weniger findet im wesentlichen in den Kriegsverhältnissen seine Erklärung, so war bei Eisen- und Stahldraht die Fabrikation, in bezug auf Kies und Sand die Bautätigkeit eingeschränkt; hinzu trat, insbesondere auch für Farberden usw., der Wagenmangel für den Umschlag. Während im Vorjahre noch warmer rumänischer Weizen zugeführt und umgearbeitet wurde, fiel die Zuweisung durch die Reichsgetreidestelle in diesem Jahre gänzlich aus. Ebenso verminderten sich die Haferlieferungen für die Armee.

In der Abfuhr wiesen ein Mehr auf: Borke, Lohe und Gerbstoffe (+ 1285 t), Gerste (+ 4994 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 501 t), gebrannter Kalk (+ 6320 t).

Die Abfuhr an Lohrinde war größer infolge Verladung aufgestapelter Vorräte und wohl auch als Ergebnis der besseren Rindenernte. Gerste wurde durch die Reichsgetreidestelle mehr abgeföhren. Der Kohlenmangel führte zu stärkerer Verwendung von Brennholz, deshalb die größere Abfuhr. Die Stahlbereitung in der Kriegsindustrie erforderte erhöhten Bedarf an Kalksteinen, dem sich die Leistungsfähigkeit der Brüche und die Wagengestellung der Eisenbahn zur Hafenzufuhr anpaßte, hierauf beruht die Steigerung in der Abfuhr.

Die Abfuhr ging zurück bei Steinen, Platten von Zement (— 632 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1423 t), Weizen und Spelz (— 5735 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (— 700 t), Pflastersteinen aller Art (— 7084 t).

Geringere Bautätigkeit wegen fehlender Arbeitskräfte, Mangel an Eisenbahnwagen für die Zufuhr zum Hafen sind die Ursachen des Sinkens der Abfuhrziffern bei Zement, bei Eisenerz außerdem geringere Leistungen der Hunsrücker Werke. Die geringere Abfuhr von Weizen und Spelz entspricht der verminderten Zufuhr an rumänischem Weizen. Die Ausfuhr von Eisenbahnschwellen war durch den Krieg unterbunden, auch der Mangel an Arbeitskräften bei der Herstellung wirkte auf die geringere Abfuhr ein. Die Erschwerungen der Durchfuhr von Schotter und Kies durch Holland und

schließlich die Aufgabe des Stellungskrieges verringerten die Abfuhr an Pflastersteinen aller Art, deshalb der erhebliche Rückgang der Ausfuhrziffer.

Der Nahverkehr ergab eine Zufuhr von 7928 t an Kies und Sand gegen 12 048 t im Vorjahre.

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		
1918	65 694	59 204	124 898	4444	300 970	305 414	430 312
1917	34 651	112 544	147 195	519	401 083	401 552	548 747
Mithin 1918	{ mehr weniger	31 043 — 53 340	— — 22 297	3925 — —	— 100 063 —	— 96 138 —	— 118 435 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,1 %, in der Abfuhr um 23,9 %, im ganzen um 21,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 4834 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 13 972 t), Glas und Glaswaren (+ 743 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 233 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 453 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 371 t), Steinkohlen (+ 12 686 t), Umschließungen (+ 211 t); abgenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 53 330 t), Hafer (— 550 t), Kalk (— 156 t), Steinkohlenkoks (— 1822 t), Stückgüter (— 83 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 93 437 t), Stückgüter (— 533 t), Kalk (— 5013 t), Farben (— 30 t); zugenommen haben: Blei in Blöcken (+ 122 t), Hafer (+ 470 t), Pflastersteine (+ 750 t), Weizenmehl (+ 50 t), sonstige Güter (+ 1121 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		
1918	163 379	12 957	176 336	5999	25 412	31 411	207 747
1917	139 072	12 712	151 784	3871	20 262	24 133	175 917
Mithin 1918	{ mehr weniger	24 307 — —	24 552 — —	2128 — —	5 150 — —	7 278 — —	31 830 — —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,2 %, in der Abfuhr um 30,2 %, im ganzen um 18,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 4788 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2644 t), Kartoffeln (+ 991 t), Weizenmehl (+ 806 t), Steinkohlen (+ 23 923 t), Häute, Felle, Leder (+ 116 t), Glas und Glaswaren (+ 215 t), Gerste (+ 192 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 264 t), Chemikalien und Drogen (+ 246 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 160 t); abgenommen haben dagegen: Fleisch und Speck (— 1391 t), Hafer (— 1041 t), Bau- und Nutzholz (— 380 t), Roggenmehl (— 1346 t), andere Müllereierzeugnisse (— 681 t), Küchengewächse, Gemüse (— 577 t), Papier und Pappe (— 66 t), Soda aller Art (— 299 t), Steinkohlenbriketts (— 1670 t), Steinkohlenkoks (— 545 t), Tabak (— 223 t), Wein (— 376 t), Verbrauchszucker (— 172 t), sonstige Güter (— 906 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 1211 t), Roheisen aller Art (+ 5131 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 933 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 173 t), Kaffee,

Kakao, Tee (+ 222 t), Stückgüter (+ 597 t), Umschließungen (+ 1266 t), sonstige Güter (+ 849 t); abgenommen haben hauptsächlich: Bau- und Nutzholz weich, (— 295 t), Papier und Pappe (— 394 t), Röhren von Ton und Zement (— 411 t), Rübensirup, Melasse (— 234 t), Pflastersteine aller Art (— 1548 t), Wein (— 520 t).

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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	8102	115 978	124 080	18 469	63 973	82 442	206 522
1917	1874	175 050	176 924	1 742	92 919	94 661	271 585
Mithin 1918	6228	—	—	16 727	—	—	—
	—	59 072	52 844	—	28 946	12 219	65 063

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,9 %, in der Abfuhr um 12,9 %, im ganzen um 24 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Kalk, gebrannter (— 56 324 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 358 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1292 t), Ton, Lehm usw. (— 1397 t); zugenommen haben: Steinkohlen (+ 6228 t), sonstige Erden, Traß (+ 299 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 9951 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 484 t), Pflastersteine aller Art (— 4824 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 885 t); zugenommen haben: Steinkohlen: (+ 3925 t).

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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	15 570	8177	23 747	970	1773	2743	26 490
1917	13 835	7437	21 272	1439	1922	3361	24 633
Mithin 1918	1735	740	2 475	—	—	—	1 857
	—	—	—	469	149	618	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,6 % zu-, in der Abfuhr um 18,4 % ab-, im ganzen um 7,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Zement (+ 100 t), Chemikalien und Drogen (+ 106 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 243 t), Fleisch und Speck (+ 970 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1158 t), Steinkohlen (+ 660 t), Steinkohlenkoks (+ 1359 t), Tabak (+ 265 t), Stückgüter (+ 124 t); abgenommen haben: Gerste (— 153 t), Bau- und Nutzholz (— 545 t), Küchengewächse, Gemüse (— 1643 t), Papier und Pappe (— 208 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bier (— 70 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 98 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 95 t), Küchengewächse, Gemüse (— 54 t), Papier und Pappe (— 98 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 237 t), sonstige Güter (— 330 t); zugenommen haben: Hafer (+ 187 t), Zink, Zinkbrocken (+ 110 t), Stückgüter (+ 76 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 66 t).

22. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	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		
1918	43 312	20 840	64 152	1 155 003	128 800	1 283 803	1 347 955
1917	38 427	6 102	44 529	953 580	117 665	1 071 245	1 115 774
Mithin 1918	{ mehr weniger	4 885 —	14 738 —	19 623 —	201 423 —	11 135 —	212 558 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,1 %, in der Abfuhr um 19,8 %, im ganzen um 20,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 23 519 t), Weizenmehl (+ 353 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 400 t), Steinkohlenkoks (+ 3086 t), Zucker (+ 2789 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 650 t), Eisen- und Stahldraht (— 500 t), Manganerze, Braunstein (— 708 t), Hafer (— 3784 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 272 t), Roggenmehl (— 505 t), Salz (— 120 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2756 t), Steinkohlen (— 713 t), sonstige Güter (— 120 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 245 763 t), abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 19 466 t), Chemikalien, Drogen (— 8088 t), Ton, Lehm usw. (— 300 t), Kalk, gebrannter (— 2056 t), Steinkohlen (— 2555 t), Steinkohlenkoks (— 741 t).

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

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		
1918	372 967	217 759	590 726	42 416	258 233	300 649	891 375
1917	211 561	153 126	364 687	44 246	323 607	367 853	732 540
Mithin 1918	{ mehr weniger	161 406 —	64 633 —	226 039 —	1 830 65 374	— 67 204	158 835 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 61,98 % zu-, in der Abfuhr um 18,3 % ab-, im ganzen um 21,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 7087 t), Chemikalien, Drogen (+ 4679 t), Roheisen aller Art (+ 353 t), Luppen von Schweißisen (+ 2569 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 1558 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 2409 t), unedle Metalle (+ 438 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 108 109 t), sonstige Erden, Traß (+ 31 663 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 725 t), Manganerze, Braunstein (+ 2515 t), Fleisch und Speck (+ 1908 t), Gerste (+ 3116 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 5509 t), Kartoffeln (+ 35 365 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 6942 t), Rübensirup, Melasse (+ 1160 t), Pflastersteine (+ 822 t), Steinkohlen (+ 65 701 t), Zucker, roh (+ 15 395 t), Heu und Stroh (+ 737 t); abgenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 2101 t), Braunkohlen (— 1116 t), Zement (— 1371 t), Ton, Lehm usw. (— 2205 t), Weizen und Spelz (— 3817 t), Roggen (— 7732 t), Hafer (— 3736 t), Mais (— 901 t), weiche Bau- und Nutzhölzer (— 6706 t), Roggenmehl (— 1757 t), Kleie (— 269 t), Obst und Beeren (— 1387 t), Küchengewächse, Gemüse (— 2862 t), Papier und Pappe (— 3333 t), Salz (— 4514 t), Bitter- und Glaubersalz (— 8273 t), Soda aller Art (— 3675 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1732 t), Tabak (— 566 t), Teer, Pech, Harz (— 4612 t), Farben (— 926 t), Umschließungen (— 880 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Bier (— 1192 t), Eisen- und Stahlbruch (— 3093 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 75 555 t), Schwefelkies (— 49 383 t), Hafer (— 2714 t), Papier, Pappe (— 743 t), Bitter- und Glaubersalz (— 4812 t), Umschließungen (— 192 t), Weizen und Spelz (— 247 t), Kupfererze, Kupferstein (— 1623 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 1608 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 423 t), Roheisen aller Art (+ 3052 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 4938 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 2348 t), Ton, Lehm (+ 1353 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 1835 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 12 959 t), Roggen (+ 795 t), Brennholz (+ 795 t), Roggenmehl (+ 954 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1879 t), Pflastersteine (+ 26 346 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 6052 t), Tabak (+ 984 t), Verbrauchszucker (+ 1532 t), sonstige Güter (+ 1394 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		
1918	325 323	108 153	433 476	8 420	116 531	124 951	558 427
1917	359 636	165 988	525 624	10 160	108 666	118 826	644 450
Mithin 1918					7 865	6 125	—
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	34 313	57 835	92 148	1 740	—	86 023

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,5 % ab-, in der Abfuhr um 5,2 % zu-, im ganzen um 13,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 6804 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 10 729 t), Schwefelkies (— 47 774 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 1732 t), Schwefelsäure (— 7917 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 23 426 t), Pflastersteine (— 212 t), Steinkohlenkoks (— 2900 t); zugenommen haben: Chemikalien, Drogen (+ 305 t), Steinkohlen-
teeröle, Naphtalin (+ 1157 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 2783 t), Steinkohlen (+ 3702 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien, Drogen (+ 12 919 t), Schwefelsäure (+ 1102 t), Zement (+ 50 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahlbruch (— 690 t), unedle Metalle (— 347 t), Ton, Lehm (— 162 t), Schlacken zur Verhüttung (— 1366 t), Bitter- und Glaubersalz (— 4788 t), sonstige Güter (— 506 t).

25. Hafen zu Reisholz.

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		
1918	134 051	47 929	181 980	6 575	7 581	14 156	196 136
1917	141 249	8 674	149 923	10 996	2 822	13 818	163 741
Mithin 1918		39 255	32 057	—	4 759	338	32 395
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	7 198	—	4 421	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,4 % in der Abfuhr um 2,4 %, im ganzen um 19,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 659 t), andere künstliche Düngemittel (+ 1742 t), Gerste (+ 1164 t), Lein- und Ölsamen (+ 363 t), weiche Bau- und Nutzholzstämmen, in Querrichtung bearbeitet (+ 1474 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung, gespalten (+ 8856 t), Obst und Beeren (+ 154 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 2771 t), Papier und Pappe (+ 206 t), Rübensirup, Melasse (+ 277 t), Bitter- und Glaubersalz (+ 567 t), Soda aller Art (+ 3100 t), Steinkohlen (+ 43 009 t); abgenommen haben: Zement (— 811 t), Erde, Kies, Mergel, Sand (— 32 427 t), Ton, Lehm (— 846 t), Weizen und Spelz (— 930 t), sonstige Güter (— 217 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 401 t), andere Sämereien (+ 769 t), Bau- und Nutzholz (+ 3668 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 580 t); abgenommen haben: Chemikalien und Drogen (— 521 t), Kleie (— 312 t), andere Müllereierzeugnisse (— 804 t), Soda aller Art (— 1275 t), Steinkohlen (— 399 t), sonstige Güter (— 1274 t).

26. Hafen zu Neuß.

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		
1918	65 397	59 213	124 610	359 489	50 415	409 904	534 514
1917	42 416	59 457	101 873	227 039	118 812	345 851	447 724
Mithin 1918	22 981	—	22 737	132 450	—	64 053	86 790
	mehr	—	—	—	68 397	—	—
	weniger	244	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,3 %, in der Abfuhr um 18,5 %, im ganzen um 19,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Ton, Lehm usw. (+ 2095 t), Gerste (+ 1950 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 1771 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 1518 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1401 t), gebrannte Steine, Ziegel (+ 472 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 8768 t), Steinkohlen (+ 11 038 t), Steinkohlenkoks (+ 4189 t), Zucker (+ 614 t), Verbrauchszucker (+ 588 t), sonstige Güter (+ 1150 t); abgenommen haben: Weizen und Spelz (— 4595 t), weiches Bau- und Nutzholz, in der Längsrichtung gespalten (— 4826 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1786 t), Lein- und Ölsamen (— 245 t), Lumpen (— 286 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 131 264 t), Garne und Twiste (+ 1337 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 934 t), Weizenmehl (+ 553 t), Kleie (+ 200 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 437 t), Steinkohlenkoks (+ 11 733 t), Wolle (+ 901 t), Stückgüter (+ 313 t); abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 7524 t), Chemikalien, Drogen (— 2318 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 61 068 t), Weizen und Spelz (— 2625 t), Roggen (— 1450 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 200 t), Weizenmehl (— 553 t), Steinkohlen (— 1563 t), Steinkohlenbriketts (— 7864 t), Verbrauchszucker (— 775 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 zu verzeichnen.

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

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		
1918	175 502	181 129	356 631	121 631	38 313	159 944	516 575
1917	121 024	224 283	345 307	71 476	137 902	209 378	554 685
Mithin 1918	mehr 54 478	—	11 324	50 155	—	—	—
	weniger —	43 154	—	—	99 589	49 434	38 110

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,3 % zu-, in der Abfuhr um 23,6 % ab-, im ganzen um 6,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 2823 t), Braunkohlen (+ 740 t), Roheisen aller Art (+ 3550 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 763 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 1168 t), Gerste (+ 3676 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 7142 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 1011 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 271 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 4712 t), Soda aller Art (+ 1649 t), Pflastersteine (+ 865 t), Steinkohlen (+ 37 776 t), Steinkohlenkoks (+ 6183 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 2005 t), Verbrauchszucker (+ 1831 t); abgenommen haben: Zement (— 1958 t), Steine, Platten von Zement (— 2160 t), Eisen- und Stahlbruch (— 4387 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 15 147 t), Weizen und Spelz (— 1309 t), Roggen (— 1162 t), Hafer (— 5594 t), Mais (— 309 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 16 848 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung bearbeitet (— 5022 t), Roggenmehl (— 3778 t), Gemüse (— 1003 t), Papier, Pappe (— 1389 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 2565 t), sonstige Güter (— 2662 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen- und Stahlwaren (— 7297 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 123 732 t), Brennholz, Reising, Späne (— 1207 t), Roggenmehl (— 619 t), Papier, Pappe (— 1898 t), Zucker, roh (— 652 t), Stückgüter (Sammalgüter) (— 843 t), Rundholz zu Zellstoff (— 1874 t), Roggen (— 346 t), Chemikalien und Drogen (— 690 t); zugenommen haben: Braunkohlen, rohe (+ 1326 t), Roheisen aller Art (+ 1321 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 4365 t), Weizen und Spelz (+ 2041 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Querschnitt bearbeitet (+ 20 086 t), desgl. weiches (+ 2394 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gesägt (+ 10 848 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 617 t), Steinkohlen (+ 41 020 t), Steinkohlenkoks (+ 1680 t), Umschließungen, gebraucht (+ 662 t), sonstige Güter (+ 1760 t).

28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	187 240	56 430	243 670	7035	15 456	22 491	266 161
1917	79 578	63 272	142 850	6828	2 230	9 058	151 908
Mithin 1918	mehr 107 662	—	100 820	207	13 226	13 433	114 253
	weniger —	6 842	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 70,6 %, in der Abfuhr um 148,3 %, im ganzen um 75,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben besonders zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 2181 t), Roheisen aller Art (+ 865 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 24 921 t), Gerste (+ 4833 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung bearbeitet (+ 929 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 936 t), Gemüse

(+ 953 t), Salz (+ 1782 t), Schwefelsäure (+ 2906 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 4244 t), Steinkohlen (+ 83 177 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 488 t), Zucker, roh (+ 748 t); abgenommen haben: Zement (— 2234 t), phosphorsaurer Kalk (— 1348 t), Ton, Lehm (— 1042 t), Weizen und Spelz (— 8515 t), Roggen (— 801 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 2383 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 930 t), Steinkohlenkoks (— 5751 t), Verbrauchszucker (— 996 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Roggen (+ 1320 t), Gerste (+ 700 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung bearbeitet (+ 6123 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 970 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 1148 t), Schwefelsäure (+ 2924 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1166 t), Verbrauchszucker (+ 1178 t); abgenommen haben: phosphorsaurer Kalk (— 1472 t), Weizenmehl (— 1005 t), Roggenmehl (— 1420 t), Blei in Blöcken (— 537 t).

29. Hafen zu Uerdingen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t			
1918	76 104	23 613	99 717	22 642	10 226	32 868	132 585	
1917	60 256	17 431	77 687	30 861	3 533	34 394	112 081	
Mithin 1918	mehr weniger	15 848 —	6 182 —	22 030 —	— 8 219	6 693 —	— 1 526	20 504 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,4 % zu-, in der Abfuhr um 4,4 % ab-, im ganzen um 18,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich zugenommen: Gerste (+ 7498 t), Steinkohlen (+ 1382 t), Zucker, roh (+ 17 973 t), Umschließungen, gebraucht (+ 1152 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 127 t); abgenommen haben: Weizen und Spelz (— 1971 t), Roggen (— 1004 t), Lein- und Ölsamen (— 1564 t), Rübensirup, Melasse (— 984 t), Steinkohlenkoks (— 305 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Weizen und Spelz (— 3116 t), Roggen (— 3148 t), Lein- und Ölsamen (— 171 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 332 t), Zucker, roh (— 1382 t), Verbrauchszucker (— 5185 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 345 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 1129 t), Gerste (+ 9990 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 775 t), Papier und Pappe (+ 349 t).

30. Hafen zu Rheinhausen (Firma Friedrich Krupp).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1918	223 255	238 736	461 991	9319	8832	18 151	480 142
1917	210 191	332 618	542 809	—	—	—	542 809
Mithin 1918	mehr weniger	13 064 —	— 93 882	— 80 818	9319 —	8832 —	— 62 667

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,9 % ab-, in der Abfuhr um 18 151 t zu-, im ganzen um 11,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Phosphorsaurer Kalk (— 29 334 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 103 443 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 11 473 t), Korb- und Floßweiden (— 946 t), Kalk, gebrannter (— 1309 t); zugenommen haben: Farberden, Graphit (+ 806 t), Manganerze, Braunstein (+ 35 750 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 3744 t), Steinkohlenkoks (+ 25 353 t).

Bei der Abfuhr sind nur Zunahmen zu verzeichnen, und zwar bei: Zement (+ 1300 t), Luppen von Schweißisen (+ 4665 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 213 t), Eisenbahnschienen (+ 9430 t), Eisen- und Stahldraht (+ 599 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1400 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 515 t).

31. Duisburg.

J a h r	Z u f u h r			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	Z u s a m m e n t	zu Berg t	zu Tal t		
1918	1 325 763	1 259 942	2 585 705	8 027 211	921 774	8 948 985	11 534 690
1917 *	1 365 268	1 269 384	2 634 652	5 404 564	1 680 647	7 085 211	9 719 863
Mit hin 1918				2 622 647	—	1 863 774	1 814 827
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	39 505	9 442	48 947	758 873	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,9 % ab-, in der Abfuhr um 26,3 % zu-, im ganzen um 18,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1326 t), Braunkohlenbriketts (— 1561 t), phosphorsaurer Kalk (— 2984 t), Eisen- und Stahlbruch (— 48 604 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 361 326 t), Kupfererze, Kupferstein (— 30 050 t), Schwefelkies (— 12 476 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 3290 t) Weizen und Spelz (— 10 231 t), Hafer (— 28 026 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 3059 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 4709 t), Grubenholz (— 33 138 t), Roggenmehl (— 2710 t), andere Müllereierzeugnisse (— 3144 t), Küchengewächse, Gemüse (— 7354 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1159 t), Steinkohlenkoks (— 1933 t), Tabak (— 1616 t); zugenommen haben: Zement (+ 3092 t), Chemikalien und Drogen (+ 7179 t), Kalisalze zum Düngen (+ 160 930 t), Roheisen aller Art (+ 7038 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 37 202 t), Ton, Lehm (+ 11 996 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 6338 t), Zinkerze (+ 4741 t), Manganerze, Braunstein (+ 14 500 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 47 836 t), weiches Bau- und Nutzholz (+ 44 075 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 29 400 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 48 750 t), Steinkohlen (+ 106 932 t), Zucker, roh (+ 13 394 t), Verbrauchszucker (+ 14 616 t), sonstige Güter (+ 2312 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohlen (+ 40 256 t), Chemikalien und Drogen (+ 4554 t), Kalisalze zum Düngen (+ 91 958 t), Roheisen aller Art (+ 11 991 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 19 726 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 5937 t), Eisen- und Stahldraht (+ 1320 t), Zinkerze (+ 4629 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 16 749 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 10 150 t), Roggen (+ 3668 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung bearbeitet (+ 60 171 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 2769 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 23 121 t), Papier und Pappe (+ 1111 t), Steinkohlen (+ 940 255 t), Steinkohlenkoks (+ 1 088 195 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 1110 t), Zucker, roh (+ 18 865 t), Verbrauchszucker (+ 10 282 t), sonstige Güter (+ 3211 t); abgenommen haben: Platten und Bleche aus Eisen (— 3789 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 54 577 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 262 883 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 1475 t), Grubenholz (— 6386 t), gebrannter Kalk (— 2210 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 2443 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 3700 t), Pflastersteine aller Art (— 184 623 t), Steinkohlenbriketts (— 6495 t), Teer, Pech, Harz (— 1765 t).

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

- a) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1918 370 925 t, gegen 268 321 t im Jahr 1917, sonach 1918 mehr 102 604 t;
b) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1918 t	1917 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich	13 302	2 269
Cöln bis Coblenz ausschließlich	69 167	119 334
Coblenz	33 392	47 060
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	66 571	58 558
den Mainhäfen	885 259	704 897
Mainz bis Mannheim ausschließlich	1 124 571	919 175
Mannheim und oberhalb	5 453 669	3 248 076
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	52 426	47 805
Emden (Rhein-Herne-Kanal)	1 251	54 652
Holland	18 321	398 132
Belgien	1 284	57 246
Zusammen	7 719 213 ¹⁾	5 657 204 ²⁾
also 1918 mehr	2 062 009	

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	6545	16 347	22 892	973 489	292 183	1 265 672	1 288 564
1917	2251	14 411	16 662	854 531	382 337	1 236 868	1 253 530
Mithin 1918	4294	1 936	6 230	118 958	—	28 804	35 034
	{ mehr	—	—	—	90 154	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 37,4 %, in der Abfuhr um 2,3 %, im ganzen um 2,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1936 t), Steinkohlen (+ 4822 t); abgenommen haben: Grubenholz (— 425 t), Korb- und Floßweiden (— 103 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 7996 t), Steinkohlen (+ 70 345 t), Steinkohlenbriketts (+ 13 683 t); abgenommen hat Steinkohlenkoks (— 63 220 t).

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	710	979 922	980 632	486 363	62 623	548 986	1 529 618
1917	25 924	1 125 491	1 151 415	614 978	190 987	805 965	1 957 380
Mithin 1918	—	—	—	—	—	—	—
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	25 214	145 569	170 783	128 615	128 364	256 979
							427 762

¹⁾ Außerdem 193 537 t Bootekohlen.

²⁾ Außerdem 165 660 t Bootekohlen.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,8 %, in der Abfuhr um 31,9 %, im ganzen um 21,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 2942 t), Roheisen aller Art (— 1016 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 143 155 t), Ton, Lehm (— 7841 t), Farberden, Graphit (— 1230 t), Schlacken zur Verhüttung (— 57 273 t), Grubenholz (— 1396 t), weiches Bau- und Nutzholz (— 1014 t), Brennholz, Reisig (— 568 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1200 t), Steinkohlen (— 4665 t), Steinkohlenkoks (— 140 t), sonstige Güter (— 1610 t); zugenommen haben: Luppen von Schweißisen (+ 721 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 21 476 t), Manganerze, Braunstein (+ 24 159 t), Kalk, gebrannter (+ 7355 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (— 2654 t), Eisen- und Stahldraht (— 730 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 54 004 t), Schlacken zur Verhüttung (— 5488 t), Steinkohlen (— 212 061 t), Teer, Pech, Harz (— 107 t), sonstige Güter (— 1005 t); zugenommen haben: Roheisen aller Art (+ 9812 t), Eisenbahnschienen (+ 783 t), Steinkohlenkoks (+ 8313 t).

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

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			
1918	418	344 034	344 452	481 170	69 907	551 077	895 529	
1917	29 028	407 564	436 592	620 972	96 831	717 803	1 154 395	
Mithin 1918	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	—	—	—	—
	28 610	63 530	92 140	139 802	26 924	166 726	258 866	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,1 %, in der Abfuhr um 23,2 %, im ganzen um 22,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Eisen- und Stahl in Stäben (— 190 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 75 169 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 2210 t), Manganerze, Braunstein (— 8323 t), Schlacken zur Verhüttung (— 8187 t), weiches Bau- und Nutzholz (— 1830 t), Steinkohlenkoks (— 4628 t), Teer, Pech, Harz (— 711 t); zugenommen haben: weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 314 t), gebrannter Kalk (+ 5099 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (— 6546 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 966 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 964 t), Steinkohlen (— 163 490 t), Steinkohlenkoks (— 2313 t); zugenommen haben: Luppen von Schweißisen (+ 6422 t), Eisenbahnschienen (+ 501 t), Eisen- und Stahldraht (+ 1183 t).

35. Hafen zu Orsoy.¹⁾

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		
1918	22	182	204	104 962	4 612	109 574	109 778
1917	212	289	501	178 527	11 332	189 859	190 360
Mithin 1918	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	—	—	—
	190	107	297	73 565	6 720	80 285	80 582

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 59,3 %, in der Abfuhr um 42,3 %, im ganzen um 42,3 % abgenommen.

¹⁾ Die Angaben sind unvollständig. Nachweisungen für die Monate November und Dezember sind nicht eingegangen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisen und Stahl in Stäben (— 15 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 153 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 52 t), Teer, Pech, Harz (— 64 t), sonstige Güter (— 37 t); zugenommen haben: Dampfkessel, Maschinen usw. (+ 5 t), Papier und Pappe (+ 21 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Schlacken zur Verhüttung (— 175 t), Steinkohlen (— 5663 t), Steinkohlenkoks (— 78 778 t), Tabak, Tabakrippen (— 245 t); zugenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 4540 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 5 t), Stückgüter (+ 38 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		
1918	—	146 006	146 006	948	—	948	146 954
1917	—	133 770	133 770	—	—	—	133 770
Mithin 1918	{ mehr	12 236	12 236	948	—	948	13 184
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,1 %, in der Abfuhr um 948 t, im ganzen um 9,9 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Kalk, gebrannter (+ 1914 t), Salz (+ 723 t), Steinkohlen (+ 10 306 t); abgenommen haben: Pflastersteine aller Art (— 707 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Soda aller Art (+ 798 t) und Steinkohlen (+ 150 t).

37. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1918	380	247 194	247 574	2468	2 283	4 751	252 325
1917	3713	226 502	230 215	3366	623 01	65 667	295 882
Mithin 1918	{ mehr	20 692	17 359	—	—	—	—
	{ weniger	3333	—	898	60 018	60 916	43 557

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,5 % zu-, in der Abfuhr um 92,8 % ab-, im ganzen um 14,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Hafer (+ 2338 t), Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung bearbeitet (+ 1006 t), Lumpen (+ 286 t), Roggenmehl (+ 5106 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 615 t), Papier und Pappe (+ 173 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (+ 1853 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1793 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 255 t), Steinkohlen (+ 18 525 t), Heu und Stroh (+ 257 t), sonstige Güter (+ 103 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 7770 t), Roggen (— 1380 t), Grubenholz (— 490 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 546 t), Pflastersteine aller Art (— 319 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 292 t), Steinkohlenkoks (— 1868 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 2491 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bier (— 83 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 61 772 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 1428 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 100 t), Bau- und Bruchsteine (— 761 t), Tonwaren (— 287 t); zugenommen haben: Eisen- und Stahldraht (+ 83 t), Ton, Lehm (+ 718 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung bearbeitet (+ 1659 t), Pflanzen (+ 123 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 346 t), Stückgüter (+ 481 t), sonstige Güter (+ 128 t).

Im Anschluß an die Verkehrsangaben über die wichtigeren Rheinhäfen folgte hier in den Vorjahren nach den Angaben der Handelskammer Duisburg-Ruhrort eine Übersicht nebst Erläuterungen über den Gesamtverkehr in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhr-Häfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen von dem Kruppschen Hafen bei Rheinhausen, oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke, bis Walsum. Aus Mangel an Personal bei der Handelskammer ist die Aufstellung der Statistik in diesem Jahre unterblieben. Angaben können deshalb nicht gemacht werden.

II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

38. In Elsaß-Lothringen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1918	—	180	180
1917	195	1627	1822
Mithin 1918	mehr weniger	— 1447	— 1642

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 195 %, die Zufuhr zu Tal um 88,9 % und die Gesamtzufuhr um 90,1 % abgenommen, gegen 62,1 %, 76,5 % und 75,5 % Abnahme im Vorjahr.

39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1918	6317	1137	7454
1917	4591	1272	5863
Mithin 1918	mehr weniger	1726 —	1591 —

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 37,6 % zu-, die Zufuhr zu Tal um 10,6 % ab- und die Gesamtzufuhr um 27,1 % zugenommen, gegen 45,4 %, 55,1 % und 47,8 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1918	353s	—	353s
1917	680	—	680
Mithin 1918	mehr weniger	— —	— 326s

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 48 % ab-, die Zufuhr zu Tal 100 % und die Gesamtzufuhr um 48 % abgenommen, gegen 88,8 %, 100 % und 28,8 % Abnahme im Vorjahr.

41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1918	24 012	2367	26 379
1917	27 696	6763	34 459
Mithin 1918	mehr weniger	3 684 4396	8080

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 13,3 % die Zufuhr zu Tal um 63,5 % und die Gesamtzufuhr um 23,4 % abgenommen, gegen 4,5 % Zu-, 72,4 % und 32,5 % Abnahme im Vorjahr.

42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1918	530 116		530 116
1917	411 309		411 309
Mithin 1918	mehr weniger	118 807	118 807

Die Zufuhr hat demnach um 28,9 % zugenommen, gegen 88,9 % 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	5 076 546 t ¹⁾
„ Vorjahr	7 368 260 t
<hr/>	
sonach im Jahr 1918 weniger	2 291 714 t oder 31,1 %.

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.

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

43. Hafen zu Nijmwegen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	59 284	21	59 305
1917	47 600	22	47 622
Mithin 1918	11 684	—	11 683
	{ mehr	—	—
	{ weniger	1	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,5 %, im ganzen um 24,5 % zugenommen.

44. Hafen zu Tiel.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	2438	—	2438
1917	2066	151	2217
Mithin 1918	372	—	221
	{ mehr	—	—
	{ weniger	151	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18 %, im ganzen um 10 % zugenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	151	—	151
1917	2002	—	2002
Mithin 1918	—	—	—
	{ mehr	—	—
	{ weniger	1851	1851

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 92,5 %, im ganzen um 92,5 % abgenommen.

46. Hafen zu Gorinchem.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	11 271	—	11 271
1917	6 681	—	6 681
Mithin 1918	4 590	—	4 590
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 68,5 %, im ganzen um 68,5 % zugenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	115 166	—	115 166
1917	104 053	9	104 062
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — 9	{ 11 104 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,7%, im ganzen um 10,7% zugenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	10 386	23	10 409
1917	22 400	51	22 451
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — 28	{ — 12 042

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54%, in der Abfuhr um 55%, im ganzen um 54% abgenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	1041	—	1041
1917	4564	—	4564
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — —	{ — 3523

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 77%, im ganzen um 77% abgenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	2815	—	2815
1917	3523	80	3603
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — 80	{ — 788

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20%, im ganzen um 21,8% abgenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1918	220	—	220
1917	1077	—	1077
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — —	{ — 857

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

52. Hafen zu Vianen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1918	310	—	310
1917	808	—	808
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — —	{ — 498

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

53. Hafen zu Vreeswijk.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1918	115 722	—	115 722
1917	55 530	—	55 530
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — —	{ 60 192 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 108,4 %, im ganzen um 108,4 % zugenommen.

54. Hafen zu Rotterdam.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1918	1 007 837	27 577	1 035 414
1917	1 371 393	73 573	1 444 966
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — 45 996	{ — 409 552

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,5 %, in der Abfuhr um 62,5 %, im ganzen um 27,6 % abgenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	447 656	8 917	456 573
1917	524 933	26 006	550 939
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — 17 089	{ — 94 366

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,7 %, in der Abfuhr um 65,7 %, im ganzen um 17,1 % abgenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	1 046 004	46 042	1 092 046
1917	968 946	42 490	1 011 436
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ 77 058 —	{ 80 610 —

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

57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	1 963 654	210 011	2 173 665
1917	3 646 251	464 051	4 110 302
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — 254 040	{ — 1 936 637

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 46 %, in der Abfuhr um 55 %, im ganzen um 47 % 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 1918	—
im Jahr 1917	3 049 t
Mithin 1918 weniger	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	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	—	—	—
1917	—	—	—
Mithin 1918	{ mehr weniger	—	—

59. Hafen zu Hamburg.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	—	—	—
1917	—	—	—
Mithin 1918	{ mehr weniger	—	—

60. Hafen zu Stettin.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	—	—	—
1917	—	—	—
Mithin 1918	{ mehr weniger	—	—

61. Hafen zu Danzig.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	—	—	—
1917	200	—	200
Mithin 1918	{ mehr weniger	—	—
	200	—	200

62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	—	—	—
1917	—	—	—
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	—	—	—
1917	1 190	—	1 190 ¹⁾
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1 190

64. Englische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	—	—	—
1917	—	—	—
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — —	{ — —

65. Russische und andere Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1918	—	—	—
1917	1 659	—	1 659 ²⁾
Mithin 1918	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1 659

1) Der Verkehr ging nur nach Elbing.

2) Der Verkehr ging nur nach Dänemark.

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 1918	4 926 157 t
„ 1917	7 431 082 t
Sonach 1918	2 504 925 t oder 33,7 % Abnahme, gegen 26,8 % Abnahme im Vorjahr.

An Schiffen und Gütern außer Floßholz gingen nach den Aufzeichnungen der Königlich Preussischen Haupt-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	
	1918	7252	303 838	7725	4 539 226	14 977	4 843 064
1917	8947	652 438	9414	6 756 793	18 361	7 409 231	
Mithin 1918	mehr weniger	— 1695	— 348 600	— 1689	— 2 217 567	— 3 384	— 2 566 167

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 53,4 %, bei der Ausfuhr um 32,8 %, im ganzen um 34,6 % abgenommen.

Von der Abnahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland besonders folgende Güter betroffen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 2415 t), phosphorsaurer Kalk (— 27 591 t), Eisen- und Stahlbruch (— 26 907 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 34 146 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 6771 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 6447 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 8620 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (— 1151 t), gebrannter Kalk (— 29 921 t), Küchengewächse, Gemüse (— 5686 t), Stärke, Traubenzucker (— 3903 t), Steinkohlen (— 214 794 t), Steinkohlenbriketts (— 8155 t), Steinkohlenkoks (— 2068 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 8192 t), Zink, Zinkbrocken (— 697 t), Zucker, roh (— 1009 t), Verbrauchszucker (— 22 343 t); zugenommen haben dagegen: andere künstliche Düngemittel (+ 2856 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 730 t), Ton, Lehm (+ 6464 t), Farberden, Graphit (+ 1643 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 1616 t), Zinkerze (+ 740 t), Kupfererze (+ 4653 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 5209 t), Papier und Pappe (+ 5541 t), Soda aller Art (+ 2754 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 8110 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 24 360 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 1920 t).

Geflößt wurde bei der Einfuhr nichts.

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze erstreckt sich auf: Braunkohlenbriketts (— 58 954 t), Zement (— 45 091 t), Steine, Platten von Zement (— 2855 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 9989 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1 597 743 t), Torf, Lehm (— 9050 t), sonstige Erden, Traß (— 45 179 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 1812 t), Grubenholz (— 7496 t), Weizenmehl (— 1077 t), Papier und Pappe (— 6432 t),

Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 10 857 t), Bitter- und Glaubersalz (— 1745 t), Schwefelsäure (— 1306 t), Pflastersteine aller Art (— 343 712 t), Steinkohlen (— 556 444 t), Steinkohlenbriketts (— 1648 t), Steinkohlenkoks (— 101 265 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 1941 t), Torf (— 422 t), Farben (— 2096 t); zugenommen haben: Kalisalze zum Düngen (+ 104 915 t), Roheisen aller Art (+ 15 380 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 20 285 t), Eisenbahnschienen (+ 824 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 1909 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 6818 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 3001 t), Zinnerze (+ 1010 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 13 515 t), Schwefelkies (+ 3000 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 4189 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 152 428 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (+ 237 406 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 4896 t), gebrannter Kalk (+ 1225 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 4115 t), Schiefer und Schieferwaren (+ 1229 t), Soda aller Art (+ 1464 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 10 573 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 55 815 t), Zink, Zinkbrocken (+ 1445 t), sonstige Güter (+ 3433 t).

Geflößt wurden bei der Abfuhr 61 242 t mehr.

1911		1910	
Abfuhr	Bestand	Abfuhr	Bestand
11 300	12 500	11 500	12 800
11 200	12 400	11 400	12 700
11 100	12 300	11 300	12 600
11 000	12 200	11 200	12 500
10 900	12 100	11 100	12 400
10 800	12 000	11 000	12 300
10 700	11 900	10 900	12 200
10 600	11 800	10 800	12 100
10 500	11 700	10 700	12 000
10 400	11 600	10 600	11 900
10 300	11 500	10 500	11 800
10 200	11 400	10 400	11 700
10 100	11 300	10 300	11 600
10 000	11 200	10 200	11 500
9 900	11 100	10 100	11 400
9 800	11 000	10 000	11 300
9 700	10 900	9 900	11 200
9 600	10 800	9 800	11 100
9 500	10 700	9 700	11 000
9 400	10 600	9 600	10 900
9 300	10 500	9 500	10 800
9 200	10 400	9 400	10 700
9 100	10 300	9 300	10 600
9 000	10 200	9 200	10 500
8 900	10 100	9 100	10 400
8 800	10 000	9 000	10 300
8 700	9 900	8 900	10 200
8 600	9 800	8 800	10 100
8 500	9 700	8 700	10 000
8 400	9 600	8 600	9 900
8 300	9 500	8 500	9 800
8 200	9 400	8 400	9 700
8 100	9 300	8 300	9 600
8 000	9 200	8 200	9 500
7 900	9 100	8 100	9 400
7 800	9 000	8 000	9 300
7 700	8 900	7 900	9 200
7 600	8 800	7 800	9 100
7 500	8 700	7 700	9 000
7 400	8 600	7 600	8 900
7 300	8 500	7 500	8 800
7 200	8 400	7 400	8 700
7 100	8 300	7 300	8 600
7 000	8 200	7 200	8 500
6 900	8 100	7 100	8 400
6 800	8 000	7 000	8 300
6 700	7 900	6 900	8 200
6 600	7 800	6 800	8 100
6 500	7 700	6 700	8 000
6 400	7 600	6 600	7 900
6 300	7 500	6 500	7 800
6 200	7 400	6 400	7 700
6 100	7 300	6 300	7 600
6 000	7 200	6 200	7 500
5 900	7 100	6 100	7 400
5 800	7 000	6 000	7 300
5 700	6 900	5 900	7 200
5 600	6 800	5 800	7 100
5 500	6 700	5 700	7 000
5 400	6 600	5 600	6 900
5 300	6 500	5 500	6 800
5 200	6 400	5 400	6 700
5 100	6 300	5 300	6 600
5 000	6 200	5 200	6 500
4 900	6 100	5 100	6 400
4 800	6 000	5 000	6 300
4 700	5 900	4 900	6 200
4 600	5 800	4 800	6 100
4 500	5 700	4 700	6 000
4 400	5 600	4 600	5 900
4 300	5 500	4 500	5 800
4 200	5 400	4 400	5 700
4 100	5 300	4 300	5 600
4 000	5 200	4 200	5 500
3 900	5 100	4 100	5 400
3 800	5 000	4 000	5 300
3 700	4 900	3 900	5 200
3 600	4 800	3 800	5 100
3 500	4 700	3 700	5 000
3 400	4 600	3 600	4 900
3 300	4 500	3 500	4 800
3 200	4 400	3 400	4 700
3 100	4 300	3 300	4 600
3 000	4 200	3 200	4 500
2 900	4 100	3 100	4 400
2 800	4 000	3 000	4 300
2 700	3 900	2 900	4 200
2 600	3 800	2 800	4 100
2 500	3 700	2 700	4 000
2 400	3 600	2 600	3 900
2 300	3 500	2 500	3 800
2 200	3 400	2 400	3 700
2 100	3 300	2 300	3 600
2 000	3 200	2 200	3 500
1 900	3 100	2 100	3 400
1 800	3 000	2 000	3 300
1 700	2 900	1 900	3 200
1 600	2 800	1 800	3 100
1 500	2 700	1 700	3 000
1 400	2 600	1 600	2 900
1 300	2 500	1 500	2 800
1 200	2 400	1 400	2 700
1 100	2 300	1 300	2 600
1 000	2 200	1 200	2 500
900	2 100	1 100	2 400
800	2 000	1 000	2 300
700	1 900	900	2 200
600	1 800	800	2 100
500	1 700	700	2 000
400	1 600	600	1 900
300	1 500	500	1 800
200	1 400	400	1 700
100	1 300	300	1 600
0	1 200	200	1 500
0	1 100	100	1 400
0	1 000	0	1 300
0	900	0	1 200
0	800	0	1 100
0	700	0	1 000
0	600	0	900
0	500	0	800
0	400	0	700
0	300	0	600
0	200	0	500
0	100	0	400
0	0	0	300
0	0	0	200
0	0	0	100
0	0	0	0