

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

### IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255504](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255504)

## IV. Güterverkehr<sup>1)</sup>.

### A. Im allgemeinen.

Der in Beilage IIa zusammengestellte Gesamthafenverkehr umfaßt:

1. den Verkehr in den französischen und 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 Rhein (Rhein-See-Verkehr) nach den Aufzeichnungen der Preußischen Haupt-Zollstelle in Emmerich<sup>2)</sup>.

In den wichtigeren französischen und 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 <sup>4)</sup> |
| 8. Worms,                | 21. Bonn,                              | 33. Alsum mit Schwelgern, |
| 9. Gernsheim,            | 22. Wesseling,                         | 34. Walsum,               |
| 10. Nierstein,           | 23. Cöln u. Cöln-Mülheim <sup>3)</sup> | 35. Orsoy <sup>5)</sup>   |
| 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 französischen und deutschen Rheinhäfen

	1919	1918	
die Zufuhr . . . . .	14 495 266 t	19 596 498 t,	mithin 1919 weniger 5 101 232 t
„ Abfuhr . . . . .	10 437 051 t	17 300 674 t,	„ 1919 „ 6 863 623 t
Zusammen	24 932 317 t	36 897 172 t,	mithin 1919 weniger 11 964 855 t.

<sup>1)</sup> Die Statistik erstreckt sich noch nicht auf den Verkehr in den schweizerischen Rheinhäfen.

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> Mülheim wurde am 1. April 1914 Cöln eingemeindet.

<sup>4)</sup> Umfaßt den Verkehr, der unter der Ortsbezeichnung Homberg, Essenberg und Hafen Rheinpreußen angemeldet wurde.

<sup>5)</sup> 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 Verkehrsabnahme in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 26 % gegen 12,8 % Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 39,7 % gegen 6,0 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 32,4 %, gegen 9,5 % Zunahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1919	1918		
der Verkehr zu Berg	18 584 561 t	27 016 878 t,	mithin 1919 weniger	8 432 317 t
„ „ zu Tal	6 347 756 t	9 880 294 t,	„ 1919 weniger	3 532 538 t
Zusammen	24 932 317 t	36 897 172 t,	mithin 1919 weniger	11 964 855 t

mithin in der Richtung zu Berg 31,2 % Abnahme, in der Richtung zu Tal 9,6 % Abnahme, gegen 25,9 % Zunahme und 11,1 % Abnahme im Vorjahr.

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

Dieser Verkehr betrug im Berichtsjahr nach Beilage IIa Ziffer II:

38. in Frankreich . . . . .	7 211 t
39. „ Baden . . . . .	4 199 t
40. „ Bayern . . . . .	—
41. „ Hessen . . . . .	41 788 t
42. „ Preußen . . . . .	374 738 t

Zusammen 1919 427 936 t  
gegen 1918 564 482 t

Sonach gegen das Vorjahr 136 546 t oder 24,4 % Abnahme, gegenüber 22,1 % Zunahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe 1 im Berichtsjahr 25 360 253 t  
„ Vorjahr . . . 37 461 654 t

mithin in 1919 weniger 12 101 401 t,

also ergibt sich eine Abnahme von 32,3 %, gegen 9,7 % Zunahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde, Rindvieh, Schafe, Schweine, Geflügel usw. 12 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

	1919	1918		
die Zufuhr vom deutschen Rhein her . . . . .	3 045 569 t	4 783 955 t,	mithin 1919 weniger	1 738 386 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	3 177 341 t	292 591 t,	„ 1919 mehr	2 884 750 t
Zusammen	6 222 910 t	5 076 546 t,	mithin 1919 mehr	1 146 364 t.

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 22,6 % gegen 31,1 % im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 36,3 % abgenommen, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 985,9 % zugenommen, gegen 29,3 % und 51,8 % 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 auf-

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

es betrug nach Beilage IIa Summe 3

	1919	1918		
die Zufuhr vom deutschen Rhein her . . . . .	—	415 t,	mithin 1919 weniger	415 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	873 t,	—	„ 1919 mehr	873 t
Zusammen	873 t,	415 t,	mithin 1919 mehr	458 t.

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 41500 % ab-, in der Abfuhr 87300 % zu-, im ganzen um 110,4 % zugenommen, gegen 86,4 % Abnahme im Vorjahr.

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

	1919	1918		
Zufuhr vom deutschen Rhein her . . . . .	3 045 569 t	4 784 370 t,	mithin 1919 weniger	1 738 801 t
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin . . . . .	3 178 214 t	292 591 t,	„ 1919 mehr	2 885 623 t
Zusammen	6 223 783 t <sup>1)</sup>	5 076 961 t,	mithin 1919 mehr	1 146 822 t.

Die Verkehrszunahme beträgt somit 22,6 %, gegen 31,1 % im Vorjahr. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 36,3 %, die Zunahme in der Abfuhr 986,2 %, gegen 29,2 % und 51,8 % Abnahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen

und überseeischen Häfen mit . . . . . 6 223 783 t<sup>1)</sup>  
den Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen mit . . . . . 25 360 253 t

so ergibt sich im Jahr 1919 als **Gesamthafenverkehr 31 584 036 t**  
gegen 1918 42 538 615 t

Sonach 1919 **weniger 10 954 579 t,**

oder 25,7 % Abnahme, gegen 2,4 % Zunahme im Vorjahr.

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

	Zufuhr vom deutschen Rhein	Abfuhr nach dem deutschen Rhein	Gesamtverkehr
Aufzeichnungen in Emmerich . . . . .	2 958 592 t	3 107 429 t	6 066 021 t
Aufzeichnungen in Lobith . . . . .	3 045 569 t	3 178 214 t	6 223 783 t
In Emmerich { <b>mehr</b>	—	—	—
{ <b>weniger</b>	86 977 t	70 785 t	157 762 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 29 609 Tonnen. (Siehe Beilage III c.)

Von dem Gesamthafenverkehr mit . . . . . 31 584 036 t  
fallen nach den Beilagen IIIa und IVa auf den Verkehr mit Nebenflüssen . . . . . 694 504 t

Somit Hafenverkehr mit dem Rhein 30 889 532 t

Hierzu der in Beilage IIb zusammengestellte Durchgangsverkehr von und nach  
den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Berichtsjahr . . . 7 119 004 t

Gibt zusammen 38 008 536 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein . . . . . 19 004 268 t

oder gegen das Vorjahr mit 25 608 609 t weniger 6 604 341 t oder 26,2 % Abnahme gegen 18,9 %  
Zunahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1919 ergibt sich aus  
der nachstehenden Übersicht:

#### Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Hafenverkehr mit dem Rhein Tonnen	Durchgangsverkehr von und nach den Neben- flüssen Tonnen	Gesamtverkehr auf dem Rhein Tonnen	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
				Tonnen	%
1909	70 723 985s	3 480 552s	37 102 268s	+ 13 595 138s	+ 5,4
1910	81 142 038s	3 870 067s	42 506 053	+ 5 403 784s	+ 14,3
1911	85 271 825s	3 864 776s	44 563 301	+ 2 062 248	+ 4,8
1912	95 754 205s	4 088 264	49 921 234s	+ 5 352 933s	+ 12,0
1913	104 861 597s	4 263 552	54 562 574s	+ 4 641 339s	+ 9,3
1914	76 988 185s	2 986 006	39 987 095s	- 14 575 478s	- 26,7
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015s	- 46,5
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660s	+ 1 178 580s	+ 5,5
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480s	- 4,6
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	+ 4 082 429	+ 18,9
Summe 1909—1918	680 379 840	39 130 275	359 755 057	+ 2 101 409	- 7,5
Durchschnitt 1909—1918	68 037 984	3 913 028	35 975 506	+ 210 148	- 0,8
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268	- 6 604 341	- 26,2
1919	—	3 205 976	—	—	—
gegen 1909/18		—	16 971 238	6 814 489	—
mehr weniger	37 148 452	—	—	—	—

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

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

Vom 1. Januar 1909 bis Jahresschluß 1914 wurde der Verkehr in den wichtigeren Häfen, an den Durchgangsstellen der Nebenflüsse und Seitenkanäle des deutschen Rheins und an den beiden Grenzzollstellen, getrennt nach Zufuhr und Abfuhr, nach dem Güterverzeichnis angeschrieben, das durch Beschluß des Bundesrats vom 25. Juni 1908 für die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen mit Wirkung vom 1. Januar 1909 eingeführt wurde. Durch Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 25. Januar 1915 wurde das Güterverzeichnis abgeändert. Das abgeänderte Güterverzeichnis ist mit Wirkung vom 1. Januar 1915 ab eingeführt worden. Für den Jahresbericht 1915 sind die Anschreibungen erstmals nach dem geänderten Güterverzeichnis erfolgt. Die Anordnung ist die gleiche geblieben wie bisher, nur wurden die Güterklassen um 8 verringert, indem einige Unterabteilungen fortgefallen sind, so bei Klasse 16 (vorher 16a und 16b), bei Klasse 55

(vorher 55a und 55b), bei Klasse 58 (vorher 58a und 58b), bei 59c (vorher 59c und 59d). Außerdem ist bei Klasse 31 die Unterscheidung nach europäischen und außereuropäischen Hölzern fortgelassen worden und die Unterabteilung 31a Telegraphenstangen fortgefallen. Die Ergebnisse dieser Anschreibungen werden in den Beilagen IIIa, IIIb, IIIc, IVa, IVb und IVc mitgeteilt. An den minderwichtigen Ladeplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird aber nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis in Beilage IIa summarisch für jeden Uferstaat angegeben. Das Güterverzeichnis mit 76 Güterklassen (Beilage VIII) ist das für die Statistik des deutschen Eisenbahnverkehrs maßgebende; doch sind für den Wasserstraßenverkehr die Güterklassen noch vielfach in Unterklassen getrennt, so daß die Anschreibung der Güter nach 130 (vorher 138) Artikeln getrennt erfolgt. Da es nicht angängig war, die umfangreicheren Bezeichnungen einzelner Klassen des Güterverzeichnisses in den genannten Beilagen vollständig abzdrukken, sind in den betreffenden Spalten teilweise nur charakteristische Stichworte angegeben.

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

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

Ausgeschlossen von der Anschreibung bleiben:

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

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 französischen und 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		
1919	891 262 <sup>z</sup>	6 <sup>s</sup>	891 269	4086	159 231	163 317	1 054 586
1918	842 761	212	842 973	750	324 275	325 025	1 167 998
Mithin 1919	48 501 <sup>s</sup>	—	48 296	3336	—	—	—
	{ mehr weniger	— 205 <sup>z</sup>	— —	— —	165 044	161 708	113 412

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,7 % zu-, in der Abfuhr um 49,8 % ab-, im ganzen um 9,7 % abgenommen.

#### I. Arrivages.

##### A. Augmentations importantes par rapport aux chiffres de 1918:

Briquettes de lignite . . . . .	+ 6 431 t;	Pommes de terre . . . . .	+ 13 240 t;
Froment . . . . .	+ 118 150 t;	Farine . . . . .	+ 8 753 t;
Avoine . . . . .	+ 50 427 t;	Huiles . . . . .	+ 13 321 t;
Orge . . . . .	+ 27 729 t;	Charbons . . . . .	+ 158 967 t;
Mais . . . . .	+ 13 173 t;	Vin . . . . .	+ 13 894 t;

##### B. Diminutions importantes:

Ecorce . . . . .	— 8 194 t;	Matériaux d'empierrement	— 159 486 t;
Fer brut . . . . .	— 14 169 t;	Cokes de charbon . . . . .	— 192 545 t;
Pâte de bois . . . . .	— 3 812 t;	Sucre brut . . . . .	— 10 472 t;

#### II. Expéditions.

##### A. Augmentations importantes:

Engrais potassiques . . . . .	+ 61 536 t;	Soude . . . . .	+ 19 561 t;
-------------------------------	-------------	-----------------	-------------

##### B. Diminutions importantes:

Minerai de fer . . . . .	— 231 174 t;	Orge . . . . .	— 13 109 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		
1919	223 469	2 440	225 909	9243	47 056	56 299	282 208
1918	859 231	11 651	870 882	6419	59 663	66 082	936 964
Mithin 1919	—	—	—	2824	—	—	—
	{ mehr weniger	635 762 9 211	644 973	— 12 607	— —	9 783	654 756

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 74,06 % ab-, in der Abfuhr um 14,80 % ab-, im ganzen um 69,89 % abgenommen.

## b) Gesamtverkehr ohne Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

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		
1919	219 513	2 440	221 953	4218	47 056	51 274	273 227
1918	859 231	11 651	870 882	4312	59 504	63 816	934 698
Mithin 1919							
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	639 718	9 211	648 929	94	12 448	12 542
							661 471

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 74,52 % ab-, in der Abfuhr um 19,66 % ab-, im ganzen um 70,77 % abgenommen.

Der gewaltige Verkehrsrückgang im Kehler Hafen ist in der Hauptsache auf die Abtrennung Elsaß-Lothringens vom Deutschen Reiche und die Besetzung des Brückenkopfgebietes Kehl durch französische Truppen zurückzuführen. Die von den französischen Behörden erlassenen Bestimmungen verbunden mit der Rechtsunsicherheit in Straßburg und Kehl führten dazu, daß die Schifffahrt auf dem Oberrhein zwischen Karlsruhe und Kehl/Straßburg zu Anfang des Jahres 1919 beinahe völlig ruhte. Erst mit der Milderung der verschiedenen Verordnungen setzte im Juli wieder ein etwas lebhafterer Schiffsverkehr ein. Die unsichere außenpolitische Lage und die ständige innere Unruhe beeinflussten aber das ganze Wirtschaftsleben und damit auch den Güterverkehr auf dem Rhein außerordentlich ungünstig und ließen einen stärkeren Verkehr nicht aufkommen. Der Rückgang erstreckt sich daher auf alle Güterarten, hauptsächlich jedoch auf Brennstoffe, die in der Zufuhr einen Rückgang von 647 554<sub>5</sub> Tonnen aufweisen.

Der Wasserstand war im allgemeinen recht günstig.

## 3. Hafen zu Lauterbourg.

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		
1919	121 191 <sub>5</sub>	—	121 191 <sub>5</sub>	—	9 235 <sub>5</sub>	9 235 <sub>5</sub>	130 427
1918	260 570	—	260 570	—	86 918	86 918	347 488
Mithin 1919							
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	139 378 <sub>5</sub>	—	139 378 <sub>5</sub>	77 682 <sub>5</sub>	77 682 <sub>5</sub>	217 061

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 53,5 % ab-, in der Abfuhr um 89,4 % ab-, im ganzen um 62,5 % abgenommen.

I. Arrivages. Une augmentation importante par rapport aux chiffres de 1918 a eu lieu pour le charbon (54 330 tonnes en plus), on a observé une diminution de 193 077 tonnes pour le coke.

II. Expéditions. Une diminution importante a eu lieu pour le minerai de fer (77 683 tonnes en moins).

## 4. Hafen zu Karlsruhe.

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		
1919	702 632	801	703 433	9908	245 646	255 534	958 987
1918	1 088 995	9777	1 098 772	1641	133 438	135 079	1 233 851
Mithin 1919							
	mehr	—	—	8267	112 208	120 475	—
	weniger	386 363	8976	—	—	—	274 864

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,98 % ab-, in der Abfuhr um 89,19 % zu- im ganzen um 22,28 % abgenommen.

Eine nennenswerte Zunahme ist zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Roheisen . . . . .	um	14 074 t
„ bearbeitetem Eisen aller Art . . . . .	„	4 993 t
„ Weizen und Spelz . . . . .	„	3 118 t
„ Mehl u. anderen Müllereierzeugnissen . . . . .	„	5 909 t
„ Ölkuchen . . . . .	„	3 029 t
„ Steinkohlen und Briketts . . . . .	„	72 570 t
„ Pech . . . . .	„	3 005 t
„ Torf . . . . .	„	2 001 t

B. In der Abfuhr:

bei Zement . . . . .	um	2 203 t
„ Brucheisen aller Art . . . . .	„	3 368 t
„ Holz aller Art . . . . .	„	118 876 t

Eine nennenswerte Abnahme ist dagegen zu verzeichnen:

A. In der Zufuhr:

bei Braunkohlen u. Braunkohlenbriketts um	243 205 t
„ Kies, Sand und Erde . . . . .	9 034 t
„ Hafer . . . . .	5 841 t
„ Steinen aller Art, auch gebrannten, . . . . .	6 289 t
„ Koks . . . . .	209 827 t
„ sonstigen Gütern . . . . .	17 282 t

B. In der Abfuhr:

bei sonstigen Gütern . . . . .	um	2 449 t.
--------------------------------	----	----------

Die Zunahme in der Zufuhr bei Steinkohlen und Briketts, bei Mehl und anderen Müllereierzeugnissen, bei Ölkuchen, Weizen und Spelz, sowie bei Pech und Zement ist in der Hauptsache auf die Wiederaufnahme des Verkehrs mit England und Amerika sowie auf die Einschränkungen zurückzuführen, welche die oberrheinische Schifffahrt infolge der Besetzung des Kehler Rheinhafengebiets durch die alliierten und assoziierten Mächte erlitt. Die vermehrte Zufuhr von Roheisen und von bearbeitetem Eisen aller Art erklärt sich teils durch Veränderungen in den Rheinumschlagsverhältnissen, teils auch durch die Versuche von Industrie und Handel, den Friedensbetrieb wieder aufzunehmen. Die Zufuhr von Torf ist dem Bestreben zu danken, den allgemeinen Brennstoffmangel nach Möglichkeit zu mildern. Brucheisen aller Art wurde in größeren Mengen umgeschlagen, weil die Eisenbahnverwaltungen die Beförderung dieser Sendungen auf dem Bahnweg zur Verminderung ihrer Betriebsschwierigkeiten eingeschränkt haben. Die vermehrte Abfuhr von Holz ist im wesentlichen eine Folge des großen Bedarfs sowie der günstigen, durch den Stand der deutschen Währung geförderten Absatzverhältnisse im Auslande.

Der gewaltige Rückgang in der Zufuhr von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts ist auf ein von den alliierten und assoziierten Mächten auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen erlassenes Verbot zurückzuführen, die im besetzten Gebiet gewonnenen Brennstoffe in Häfen des unbesetzten Gebiets umzuschlagen. Die Abnahme der Zufuhr von Koks ist dem allgemeinen Brennstoffmangel zuzuschreiben. Der geringere Umschlag von Kies, Sand und Erde, sowie von Steinen aller Art erklärt sich aus dem weiteren Rückgang der Bautätigkeit in dem Verkehrsbereich des Karlsruher Hafens. Das Ausbleiben des Hafers ist eine Folge des Wegfalls der militärischen Bedürfnisse. Bei den sonstigen Gütern ist die Verkehrsabnahme sowohl in der Zufuhr wie in der Abfuhr eine Wirkung der verhältnismäßig geringen Beschäftigung der unter dem Rohstoff- und Brennstoffmangel leidenden Industrie.

#### 5. Hafen zu Speyer.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	16 111	22 604	38 715	—	3679	3679	42 394
1918	16 545	5 942	22 487	—	4297	4297	26 784
Mithin 1919	{ mehr weniger		16 228	—	—	—	15 610
	434	—	—	—	618	618	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,2 % zu-, in der Abfuhr um 14,4 % ab-, im ganzen um 58,3 % zugenommen.

Die Zunahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Kies und gebrannten Steinen, die Abnahme der Abfuhr betraf 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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	4 050 994	155 178	4 206 172	57 179	540 865	598 044	4 804 216
1918	4 833 967	160 473	4 994 440	85 680	807 163	892 843	5 887 283
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	782 973	5 295	788 268	28 501	266 298	294 799	1 083 067

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,78 % ab-, in der Abfuhr um 33,02 % ab-, im ganzen um 18,40 % abgenommen.

##### b) Gesamtverkehr ohne Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	4 024 029	44 926	4 068 955	24 787	434 808	459 595	4 528 550
1918	4 805 892	50 409	4 856 301	40 196	706 028	746 224	5 602 525
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	781 863	5 483	787 346	15 409	271 220	286 629	1 073 975

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,21 % ab-, in der Abfuhr um 38,41 % ab-, im ganzen um 19,17 % abgenommen.

## Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1919 und 1918:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1919 t	1918 t	1919			1918 zu- sammen t	1919			1918 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen . .	3 271 324	3 619 513	2 589 192	154 815	2 744 007	2 852 714	39 996	487 321	527 317	766 799
Rheinauhafen . .	1 532 892	2 267 770	1 461 802	363	1 462 165	2 141 726	17 183	53 544	70 727	126 044
Zusammen	4 804 216	5 887 283	4 050 994	155 178	4 206 172	4 994 440	57 179	540 865	598 044	892 843

## a) Rheinau:

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		
1919	1 461 802	363	1 462 165	17 183	53 544	70 727	1 532 892
1918	2 137 728	3998	2 141 726	11 129	114 915	126 044	2 267 770
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	6 054	—	—	—
	675 926	3635	679 561	—	61 371	55 317	734 878

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,72 % ab-, in der Abfuhr um 43,88 % ab-, im ganzen um 32,41 % abgenommen.

Der Gesamtverkehr im Rheinauhafen hat gegenüber dem Jahre 1918 eine Abnahme zu verzeichnen.

Die Minderzufuhr entfällt auf die zu Berg angefahrenen, nachbenannten Güter: Braunkohlenbriketts 291 398 t, Kies 385 t, Steinkohlenbriketts 582 751 t, Steinkohlenkoks 335 170 t.

In der Mehrzufuhr zu Berg sind folgende Gütergattungen zu verzeichnen: Braunkohlen, rohe 99 429 t, Roheisen aller Art 1425 t, Luppen und Schweißisen 869 t, Eisen und Stahl in Stäben 1844 t, Schwefelkies 1650 t, Weizen 532 t, Hafer 400 t, Mais 1000 t, Bauholz, weich 1440 t, Steinkohlen 140 863 t, Pech 13 305 t, Torf 13 591 t, Zucker 2638 t.

Von der Minderabfuhr zu Tal sind folgende Güter zu nennen: Braunkohlenbriketts 17 531 t, Zement 7398 t, Chemikalien 1693 t, andere Erze 830 t, Bauholz, weich 41 160 t, Nutzholz, hart 1058 t.

Die Minderabfuhr zu Berg bestand in Steinkohlen 2450 t, Steinkohlenkoks 425 t.

Der Wasserstand des Rheins war, mit Ausnahme der Monate September, Oktober und November, ein sehr günstiger.

## b) Mannheim.

1. Düngemittel aller Art. Zufuhr 2849 t (+ 1465 t); Abfuhr 2385 t (+ 1815 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß durch die Schwierigkeiten im Bahnverkehr infolge Wagenmangels und Erhöhung der Frachten die Beförderung größtenteils auf dem Wasserwege erfolgte.

2. Lumpen aller Art. Zufuhr 159 t (— 1222 t); Abfuhr 588 t (— 2223 t).

Der Rückgang in der Zu- sowie in der Abfuhr ist auf die allgemein ungünstige Geschäftslage zurückzuführen.

3. Roheisen und Brucheisen. (Zufuhr 44 711 t (+ 39 372 t); Abfuhr 920 t (— 610 t).

Die vermehrte Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Lagerbestände, die infolge des Krieges aufgebraucht waren, wieder ergänzt wurden, während der verminderte Abgang auf die schlechte Geschäftslage zurückzuführen ist.

4. Andere unedle Metalle, roh oder aus Bruch. Zufuhr 581 t (— 1615 t); Abfuhr 1878 t (— 1094 t).

Die Abnahme der Zufuhr dürfte auf die Knappheit des Materials zurückzuführen sein; die vermehrte Abfuhr ist durch die größere Nachfrage begründet.

5. Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 40 626 t (— 835 t); Abfuhr 4535 t (— 1053 t).

Die verminderte Zu- und Abfuhr sind auf die durch das Eingreifen der Alliierten in den Rheinverkehr entstandenen Transportschwierigkeiten zurückzuführen.

6. Zement, Traß, Kalk. Zufuhr 3670 t (— 4695 t); Abfuhr 7638 t (— 16 605 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist in der Verringerung der Bautätigkeit infolge der hohen Materialpreise zu suchen; die Abnahme in der Abfuhr ist auf die Ausfuhrverbote zurückzuführen.

7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 40 627 t (+ 8528 t); Abfuhr 442 t (— 2272 t).

Die vermehrte Zufuhr findet ihre Begründung in der verstärkten Nachfrage; der verminderte Abgang hängt mit dem Ausfuhrverbot zusammen.

8. Weizen und Spelz. Zufuhr 94 217 t (+ 94 009 t); Abfuhr 3541 t (+ 3041 t).

Die außergewöhnliche Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf die nach Beendigung des Krieges gesteigerte Einfuhr ausländischen Weizens nach Deutschland und Durchfuhr nach Österreich und der Schweiz zurückzuführen.

9. Roggen. Zufuhr 37 701 t (+ 35 863 t); Abfuhr 1516 t (+ 386 t).

Wie zu obiger Ziffer 8.

10. Hafer. Zufuhr 17 562 t (+ 11 481 t); Abfuhr 841 t (— 2773 t).

Zunahme der Zufuhr wie zu obiger Ziffer 8.

Der verminderte Abgang ist auf den ungünstigen einheimischen Ernteausschlag zurückzuführen.

11. Gerste. Zufuhr: 4916 t (— 121 t); Abfuhr 2085 t (— 10 526 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist unbedeutend. Der verminderte Abgang findet seine Erklärung in den niederen Beständen der am hiesigen Platze befindlichen Lagerhäuser.

12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 64 369 t (+ 47 301 t); Abfuhr 918 t (— 893 t).

Die vermehrte Zufuhr wie zu obiger Ziffer 8.

Die Abnahme in Abgang ist auf die Zwangsbewirtschaftung zurückzuführen.

13. Ölsaat. Zufuhr 17 476 t (+ 17 359 t); Abfuhr 7 t (— 947 t).

Die gesteigerte Zufuhr ist auf die nach Aufhebung der Blockade wieder aufgenommene Einfuhr zurückzuführen, während der Rückgang in der Ausfuhr mit der Zwangsbewirtschaftung zusammenhängt.

14. Obst, frisches, getrocknetes. Zufuhr 12 t (+ 9 t); Abfuhr 3 t (— 201 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist unbedeutend.

Der verminderte Abgang ist eine Folge des Eingreifens der Alliierten in den Rheinverkehr.

15. Häute, Felle, Pelzwerk. Zufuhr 1527 t (+ 1233 t); Abfuhr 326 t (+ 128 t).

Die vermehrte Zu- und Abfuhr ist auf den erhöhten Bedarf zurückzuführen.

16. Harte Stämme (Bau- und Nutzholz und Schiffsholz). Zufuhr 205 t (— 1476 t); Abfuhr 1428 t (+ 645 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf die schlechte Geschäftslage zurückzuführen, die Zunahme in der Abfuhr auf den günstigen Wasserstand.

17. Harte Schnittwaren. Zufuhr 10 t (— 7 t); Abfuhr 1715 t (+ 688 t).

Die verminderte Zufuhr ist unbedeutend. Die erhöhte Abfuhr wie zu vorstehender Ziffer 16.

18. Weiche Stämme. Zufuhr 21 952 t (+ 3446 t); Abfuhr 24 978 t (+ 10 325 t).

Die gesteigerte Zufuhr rührt von der erhöhten Einfuhr infolge Aufhebung der Blockade her, während die Zunahme in der Abfuhr auf die vermehrte Ausfuhr nach Holland zurückzuführen ist.

19. Weiche Schnittwaren. Zufuhr 52 t (+ 35 t); Abfuhr 36 238 t (+ 28 374 t).

Die Steigerung in der Zufuhr ist unbedeutend. Die Zunahme in der Abfuhr wie bei obiger Ziffer 18.

20. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 365 t (— 475 t); Abfuhr 3783 t (+ 2071 t).

Die Verminderung in der Zufuhr wie bei obiger Ziffer 5.

Die Steigerung in der Abfuhr ist auf stärkere Nachfrage des Auslandes zurückzuführen.

21. Weine. Zufuhr 1732 t (+ 592 t); Abfuhr 213 t (— 602 t).

Die vermehrte Zufuhr beruht auf der zugelassenen Erleichterung, bei der Weineinfuhr aus dem Auslande, die Verminderung der Ausfuhr auf den gesteigerten Verbrauch am Platze selbst.

22. Mehl- und Mühlenfabrikate. Zufuhr 27 346 t (+ 22 656 t); Abfuhr 12 266 t (— 9058 t).

Die Mehrzufuhr ist auf die verstärkte Zufuhr von Mehl aus Amerika zurückzuführen.

Die Verminderung des Abgangs dagegen auf den vermehrten Bedarf am Platze.

23. Reis. Zufuhr 1662 t (+ 1662 t); Abfuhr — t.

Die große Zufuhr dürfte darauf zurückzuführen sein, daß die Einfuhr aus dem Auslande, die während des Krieges unterbunden war, wieder freigegeben ist.

24. Salz. Zufuhr 109 482 t (+ 2345 t); Abfuhr 267 442 t (— 70 163 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf den günstigen Wasserstand des Neckars zurückzuführen, während die Abnahme in der Abfuhr auf verminderten Bezug seitens Hollands beruht.

25. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 312 t (+ 96 t); Abfuhr 20 t (— 42 t).

Die Steigerung der Zufuhr beruht auf der Aufhebung der Blockade, die Abnahme in der Abfuhr auf dem gesteigerten Bedarf am Platze.

26. Rohtabak. Zufuhr 662 t (— 1023 t); Abfuhr 693 t (— 3274 t).

Der Rückgang in der Zufuhr ist auf das in Holland erlassene Ausfuhrverbot zurückzuführen; die Abnahme in der Abfuhr beruht darauf, daß infolge der Zwangswirtschaft der Tabak hauptsächlich in Bremen gelagert wurde.

27. Petroleum. Zufuhr 7799 t (+ 7625 t); Abfuhr 60 t (— 1273 t).

Mehrzufuhr wie bei obiger Ziffer 23.

Der verminderte Abgang beruht auf erhöhtem Bedarf am Platze selbst.

28. Steinkohlen. Zufuhr 1 882 805 t (— 370 566 t); Abfuhr 27 151 t (— 13 592 t).

Die Abnahme in der Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Bergleute im Ruhrrevier wegen Lohnforderungen wiederholt die Kohlenförderung längere Zeit unterbrochen haben, wodurch auch der Verkehr im hiesigen Hafen beeinträchtigt wurde.

29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 24 182 t (+ 18 068 t); Abfuhr 63 t (— 2370 t).

Die vermehrte Zufuhr ist auf die gesteigerte Einfuhr, die während des Krieges unterbunden war, zurückzuführen; der verminderte Abgang beruht auf schlechter Geschäftslage infolge der großen Preissteigerung.

30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 1160 t (+ 251 t); Abfuhr 221 t (— 469 t).

Die Steigerung in der Zufuhr ist auf die etwas größere Bautätigkeit zurückzuführen, während die verminderte Abfuhr daher rührt, daß die geringen Vorräte an Ort und Stelle gebraucht wurden.

## 7. Hafen zu Ludwigshafen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1919	1 120 329	65 489	1 185 818	43 002	224 950	267 952	1 453 770
1918	1 574 442	95 702	1 670 144	7 449	603 268	610 717	2 280 861
Mithin 1919				35 553	—	—	—
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	454 113	30 213	484 326	—	378 318	342 765	827 091

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29 % ab-, in der Abfuhr um 56,2 % ab-, im ganzen um 36,3 % abgenommen und ist damit im ersten Jahre nach Einstellung der kriegerischen Operationen wieder auf die Höhe des Verkehrs im ersten vollen Kriegsjahre 1915 herabgesunken — ein unerwartetes Ergebnis.

Betrachten wir nun zur Erforschung der Ursachen dieses Rückganges zunächst die Wasserstandsverhältnisse des Rheins als wesentlicher Faktor für die Schifffahrt, so sehen wir, daß dieselben mit einem Jahresmittel von 3,78 m nach Ludwigshafener Pegel im Berichtsjahre günstiger waren als 1918 mit einem Mittel von 3,15 m. Das an den Weihnachtsfeiertagen ganz plötzlich und sprungweise einsetzende Hochwasser, welches zur Einstellung der Schifffahrt zwang und in Ludwigshafen a. Rh. am 29. Dezember nachmittags mit 8,38 m seinen höchsten Stand erreichte, konnte bei der Nähe des Jahresschlusses die Verkehrsziffer nicht merklich beeinflussen.

Auch der Abbrand eines größeren Lagerhauses im hiesigen Hafen am 25. Mai war für den Güterverkehr eigentlich ohne Belang, nachdem dieses Gebäude von den Besatzungstruppen als Kaserne benützt und sonach seinem eigentlichen Zwecke ohnehin entzogen worden war.

Es verbleibt uns daher als Hauptursache für die obige Verkehrsabnahme nur der Umschwung, welchen der Zusammenbruch im Herbst 1918 herbeigeführt hat und der insbesondere im besetzten Gebiete und auf dem Rheinstrome, welcher Fluß nach dem Waffenstillstandsvertrag der vollen, unbegrenzten Autorität des Höchstkommmandierenden der alliierten Heere unterstellt wurde, sich besonders geltend machte, nachdem mit der Besetzung der linksrheinischen Gebiete die wirtschaftliche Blockadelinie an den Rhein verlegt und der Verkehr auf diesem Strome selbst ganz erheblichen Einschränkungen unterworfen wurde. Insbesondere war während der Blockade jeder Güterverkehr von linksrheinischen nach rechtsrheinischen Plätzen außer den von der Entente besetzten Brückenköpfen grundsätzlich verboten. Der Gütertransport vom rechten zum linken Rheinufer war nur für einige, für das besetzte Gebiet besonders lebenswichtige Waren freigegeben, im übrigen bedurfte er besonderer Genehmigung.

Ab 12. Juli wurde die Blockade, welche schon vorher für Lebensmittel eine Milderung erfahren hatte, aufgehoben und fanden damit die Verkehrsbeschränkungen auf dem Rheine in der Hauptsache ihr Ende.

Einen ganz erheblichen Abbruch erlitt die Rheinschifffahrt auch durch die mehrfachen Streiks der Bergarbeiter im Ruhrgebiete während der ersten Monate des Berichtsjahres, namentlich durch den großen Generalstreik derselben im April. Diese Arbeitseinstellung war für die Schifffahrt um so empfindlicher, als sie in eine Zeit der günstigsten Wasserstandsverhältnisse fiel, welche eine volle Ausnützung des Schiffsraums ermöglicht hätte. Als dann der Streik beigelegt war, mußten die ersten geförderten Kohlen den z. T. in äußerste Bedrängnis geratenen Verbrauchern auf raschestem Wege, also mit der Bahn, zugeführt werden, und erst nach und nach konnten für die Beförderung auf dem Wasserwege wieder größere Mengen bereitgestellt werden.

Die Einwirkung dieses Generalstreiks zeigt sich deutlich, wenn wir die monatlichen Verkehrsziffern des hiesigen Hafens nach 1000 t in chronologischer Folge betrachten. Wir bekommen dann nachstehendes Bild:

102, 116, 151, 95, 96, 104, 149, 135, 135, 129, 120, 122.

Vergleichen wir damit die entsprechende Reihe des Vorjahres (117, 216, 221, 220, 244, 232, 235, 205, 230, 184, 124, 53), so sehen wir auch ohne weiteres, wie unter den neuen Verhältnissen der Hafenverkehr im Berichtsjahre nicht recht zur Entwicklung kommen konnte.

Gehen wir nun zu einer näheren Betrachtung der einzelnen Gütergattungen selbst über, so zeigen sich bei einem Vergleiche der Verkehrsziffern der beiden letzten Jahre nachstehende größere Schwankungen:

#### A. In der Zufuhr zu Berg.

Mehrungen bei Gerbstoffen (+ 1366 t), Braunkohlen (+ 10 258 t), Braunkohlenbriketts (+ 24 362 t), Zement (+ 2602 t), anderen Erden (Bauxite) (+ 6888 t), Manganerzen (+ 7411 t), Schwefelkies (+ 1416 t), Fleisch (+ 1950 t), Weizen (+ 30 540 t), Hafer (+ 38 924 t), Gerste (+ 12 269 t), Hülsenfrüchten (+ 3378 t), Mais (+ 4328 t), Kaffee (+ 1369 t), Kartoffeln (+ 16754 t), Weizenmehl (+ 21 190 t), anderen Müllereierzeugnissen (Mais- und Gerstenmehl) (+ 1659 t), Fetten, Ölen (+ 2626 t), Ölkuchen (+ 1218 t), Mineralölen (+ 14 822 t), Soda (+ 1910 t), Steinkohlenbriketts (+ 2705 t), Tabak (+ 2087 t), Wein (+ 9877 t), Verbrauchszucker (+ 2461 t) und bei der Sammelgruppe sonstiger Güter (+ 2006 t).

Minderungen bei Chemikalien (— 3780 t), Roheisen (— 5215 t), Stahlblöcken (— 3700 t), Eisenröhren (— 1765 t), anderen Eisenwaren (— 1132 t), weichem Schnittholz (— 1259 t), Roggenmehl (— 3120 t), Steinkohlen (— 374 762 t), Steinkohlenkoks (— 267 281 t), Rohzucker (— 15 859 t) und bei gebrauchten Umschließungen (— 1075 t).

#### B. In der Zufuhr zu Tal.

Ausfälle bei Kies (— 27 880 t) und Gerste (— 4420 t).

#### C. In der Abfuhr zu Tal.

Steigerungen bei Kalisalzen (+ 16 854 t), Eisenblechen (+ 6445 t), hölzernen Eisenbahnschwellen (+ 2795 t), Pflastersteinen (+ 7803 t) und gebrauchten Umschließungen (+ 1447 t).

Rückgänge bei Zement (— 1963 t), Chemikalien (— 14 587 t), Luftsalpeter (— 2621 t), Stabeisen (— 7305 t), Eisenerzen (— 191 974 t), Klebsand (— 18 582 t), Tonerde (— 1267 t), Schwefelkiesabbränden (— 3141 t), Schlacken zur Verhüttung (hier nachzuweisen eisenoxidhaltige Abfälle und Gasreinigungsmasse (— 2865 t), Garne (— 1364 t), Hafer (— 1290 t), Gerste (— 10 085 t), weichem Schnittholz (— 75 785 t), Roggenmehl (— 1067 t), Kleie (— 1030 t), anderen Müllereierzeugnissen (Graupen, Grieß) (— 12 552 t), Steinkohlenteerölen (— 19 812 t), Schwefelsäure (— 15 551 t), Soda (— 5186 t), Spat (— 6581 t), Steinkohlen (— 13 716 t), Verbrauchszucker (— 3450 t) und Farben (— 1150 t).

#### D. In der Abfuhr zu Berg.

Mehrungen bei Chemikalien (+ 2628 t), weichem Schnittholz (+ 3623 t), Steinkohlen (+ 24 651 t), Steinkohlenkoks (+ 5538 t) und Steinkohlenteerpech (+ 1098 t).

Minderungen bei anderen Müllereierzeugnissen (Graupen) (— 1180 t) und Soda (— 1444 t).

In Ergänzung des bereits Gesagten wäre hierzu noch zu bemerken:

Die Mehrungen in der Zufuhr zu Berg treffen bei Hafer, Gerste, Mineralölen (Benzin) und Wein in der Hauptsache Anfuhr für die fremde Besatzung. Durch die Transporte für die Truppen der Entente ist auch alsbald nach der Besetzung der Verkehr mit den Seehäfen wieder aufgenommen worden.

Bei Hülsenfrüchten, Fleisch (Speck), Kartoffeln und Weizenmehl tritt neben dem fremden Militär auch die Zivilbevölkerung als Verbraucher auf.

Desgleichen wurden nach Aufhebung der gegnerischen Sperre auch Mais- und Gerstenmehl, amerikanisches Schweineschmalz, Kokosfett, Leinöl, Tabak, Gerbstoffe sowie aus der Gruppe sonstige Güter kondensierte Milch, Weinhefe, Seife, Gewürze usw. für die heimische Bevölkerung bzw. Industrie herangebracht, wobei insbesondere zu erwähnen ist, daß diese Einfuhren dadurch begünstigt wurden, daß im besetzten Gebiete die deutschen Ein- und Ausfuhrverbote keine Gültigkeit hatten und auch der Goldzoll im Berichtsjahre noch nicht erhoben werden durfte — das bekannte „Loch im Westen“.

Weizen, Mais, Kaffee, Ölkuchen und holländischer Kolonialzucker stellten größtenteils Transitgut für Elsaß und die Schweiz dar.

Die Steigerung bei Rohbraunkohle rührt davon her, daß bei der außerordentlichen Kohlenknappheit die Pfälzer Industrie sich gezwungen sah, auch dieses geringwertige Brennmaterial zu verwenden.

Bei Braunkohlenbriketts, welche ausschließlich aus linksrheinisch gelegenen Brikettfabriken kamen, ist sie zum großen Teile auch auf die obenerwähnte Verkehrshemmung mit dem rechten Ufer zurückzuführen.

Die Mehrung bei Bauxiten, Schwefelkies und Soda wird damit erklärt, daß eine Verfrachtung auf der Bahn wegen Wagenmangel nicht immer möglich war.

Bei Manganerz ab Trechtingshausen liegt eine Änderung des Absatzgebietes vor, indem diese Erze nach Lothringen statt wie früher zu Tal gingen.

Unter den Minderungen in der Bergzufuhr ragen vor allem die großen Ausfälle bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks hervor. Ihre Ursache ist außer in der geringeren Förderziffer des Ruhrkohlengebietes an sich auch in dem Umstand zu suchen, daß größere Kohlenmengen an Frankreich und Elsaß geliefert werden mußten, welche vorwiegend in Straßburg und Lauterburg umgeschlagen wurden. Erwähnenswert ist, daß infolge der Knappheit an Brennstoffen erstmals auch amerikanische Steinkohlen hier auftreten.

Die Zufuhren von Chemikalien, Stahlblöcken, weichem Schnittholz und Roggenmehl i. J. 1918 hängen mit der damaligen Versorgung der Kriegsindustrie und deutschen Wehrmacht zusammen, daher der Ausfall im Berichtsjahre.

Roheisen wurde 1919 wegen der Verkehrshemmung mit rechtsrheinisch hier weniger auf Lager genommen.

Bei Eisenröhren war die Erzeugung eine geringere und erfolgte die Belieferung bei der Dringlichkeit des Bedarfes mehr direkt mit der Bahn.

Ebenso wird der Rückgang in der Verfrachtung von Rohzucker zum Teil daraus erklärt, daß die Erzeugung gegenüber 1918 eine weitere, nicht unerhebliche Minderung erfahren hat, zum Teil auch damit, daß bedeutende Rohzuckermengen durch die Besetzung von Teilen preußischer Provinzen, in denen der Zuckerrübenbau besonders in Blüte stand, in Fortfall gekommen sind.

Das in der Zufuhr zu Tal beobachtete Weniger bei Kies rührt daher, daß 1918 größere Mengen für den Bau der Eisenbahnlinie Oppau—Oggersheim sowie für die Neuanlage eines Rangierbahnhofes in Kaiserslautern — also außergewöhnliche Posten — hier umgeschlagen wurden.

Die in früheren Zeiten zu Tal anschwimmende Gerste war elsässischer Herkunft und erklärt dies den Totalausfall im Berichtsjahre.

Die in der Abfuhr zu Tal auftretende Steigerung bei Eisenblechen trifft Transporte von der Saar nach Holland und dem Niederrhein.

Kalisalze aus dem Elsaß, welche sonst in Straßburg auf die Wasserstraße übergehen, kamen zur Zeit ungünstiger Wasserstände im Oberrhein ausnahmsweise hier zum Umschlag. Es handelt sich hierbei um Ausfuhren nach Amerika für die dortigen Baumwollkulturen.

Bei Pfälzer Pflastersteinen zeigte Holland infolge der günstigen Valuta größere Kauflust; zudem standen 1919 der Steinindustrie für die Förderung mehr Arbeitskräfte zur Verfügung.

Nach Holland gingen vorwiegend auch die hölzernen Schwellen.

Die zu Tal verladenen gebrauchten Umschließungen waren größtenteils leere Fässer, in denen für die Besatzungstruppen Wein herangebracht wurde.

Unter den Minderungen in der Abfuhr zu Tal sind am erheblichsten jene bei Eisenerz und weichem Schnittholze.

Die Umladungen von Eisenerz (Minette) haben bereits im September 1918 mit dem Umschwunge der militärischen Lage an der Westfront ihr Ende erreicht. Aus der gleichen Ursache haben auch die Verschiffungen von Schnittholz, welches hier für die Militärbehörde gestapelt war, im Oktober 1918 aufgehört.

Mit der Beendigung der kriegerischen Aktionen hängt auch der Ausfall bei Steinkohlenteerölen zusammen, welche bei der Marine Verwendung gefunden hatten.

Das Weniger in der Abfuhr bei Klebsand wird damit erklärt, daß die verbrauchenden Werke (Hüttenwerke, Gießereien usw.) wegen Kohlenmangel teilweise außer Betrieb waren und daher auch geringeren Bedarf hatten.

Auf Betriebseinschränkung infolge Kohlenmangels bei den Hüttenwerken und in den Gasfabriken wird auch zum Teil der Minderversand an zur Verhüttung bestimmten Rückständen und an Gasreinigungsmasse zurückgeführt. Hierzu kommt noch, daß diese Artikel ihre Abnehmer zum großen Teile rechtsrheinisch haben, wohin, wie schon bemerkt, eine Verfrachtung zeitweise verboten war.

Bei Soda wird weiterer Rückgang in der Erzeugung geltend gemacht.

Gerste wurde seitens der Reichsgetreidestelle den hiesigen Lagern nicht mehr zugewiesen.

Bei Graupen und Grieß wurde vielfach infolge der Knappheit an Nahrungsmitteln seitens der Empfänger der Bahntransport vorgezogen und häufig sogar Eilgutverladung gewünscht. Hier spielt ferner der Ausfall an deutschen Militärlieferungen sowie der Umstand mit, daß die hiesige Großmühle nach der Besetzung einige Zeit ruhte.

Der Rückgang bei Steinkohlen in der Verschiffung zu Tal trifft Schlammkohle aus dem Saargebiete und hängt mit der dortigen Ausfuhrsperr zusammen.

Die Minderungen bei Teerfarben, Schwefelsäure und Chemikalien sind eine Folge der durch den Kriegsausgang und die Besetzung geschaffenen neuen Verhältnisse.

Die in der Abfuhr zu Berg auftretende Mehrung bei Chemikalien rührt lediglich davon her, daß im hiesigen Hafen eine größere Partie von nach Straßburg bestimmtem Schwefel direkt aus Schiff in Schiff umgeladen wurde, welche Umladungen statistisch anzuschreiben sind.

Bei der Bergabfuhr von Steinkohlenteerpech handelt es sich um Transporte für die oberrheinische Brikettindustrie, bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks zum Teil um Weiterbeförderung von Mengen, welche zwecks Aufleichterung der nach dem Oberrhein durchflutenden Schiffe zunächst hier auf Land geworfen worden waren.

Bei weichem Schnittholze sind es Restbestände aus dem hiesigen militärischen Stapellager, über welche nach der Besetzung anderweitig verfügt wurde.

Das Weniger in der Bergabfuhr bei Graupen und Soda hängt mit der politischen Umwälzung zusammen.

Die Güterbewegung, welche sich im sogenannten Nahverkehr vollzogen hat, ist in den Zahlen der einleitenden Tabelle nicht mitinbegriffen. Dieselbe beträgt insgesamt 24 901 Tonnen und wird durch die nachstehende Übersicht näher ausgewiesen.

1	2	3	4	5	6	7
Nr. des Güterverzeichnisses	Gattung der Güter	Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen t	Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen t	Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim t	Abfuhr von Rheingönheim nach Mannheim t	Abfuhr von Ludwigshafen nach Rheingönheim t
2	Putzwolle . . . . .	57	—	—	—	—
5	Gerbstoffe . . . . .	14	—	—	—	—
6b	Braunkohlenbriketts . . . . .	4	—	—	—	—
8	Chemikalien . . . . .	113	—	—	—	—
12a	Eisen in Stäben . . . . .	26	—	—	—	—
12b	Eisenblech . . . . .	9	—	—	—	—
13	Eisenbahnschienen . . . . .	33	—	—	—	—
15	Eiserne Achsen . . . . .	11	—	—	—	—
16	Dampfkessel, Maschinen . . . . .	18	—	—	—	—
17	Eiserne Röhren . . . . .	41	—	—	—	—
19a	Eisenwaren . . . . .	42	—	—	—	—
19b	Andere unedle Metalle . . . . .	2	—	—	—	—
21b	Tonerde . . . . .	20	—	—	—	—
21d	Sonstige Erden . . . . .	1 251	—	—	—	—
27	Garne . . . . .	1	—	—	—	—
28a	Weizen . . . . .	240	—	—	—	—
28d	Gerste . . . . .	9 064	—	—	—	—
30	Leder . . . . .	182	—	—	—	—
32	Holzzeugmasse . . . . .	365	—	—	—	—
33	Hopfen . . . . .	20	—	—	—	—
42a	Obst . . . . .	3	—	—	—	—
42c	Küchengewächse . . . . .	—	—	11	—	—
43	Fette, Oele . . . . .	14	—	70	—	—
45	Papier . . . . .	318	—	—	—	—
46a	Mineralöle . . . . .	26	—	—	—	—
46b	Steinkohlenteeröl . . . . .	1	—	950	—	—
52a	Salz . . . . .	35	—	—	—	—
56	Branntwein . . . . .	1	—	—	—	—
59a	Gebrannte Mauersteine . . . . .	—	9 036	—	137	—
59c	Bruchsteine . . . . .	1	—	—	—	100
60a	Steinkohlen . . . . .	200	—	—	—	—
60c	Steinkohlenkoks . . . . .	1 931	—	—	—	—
61	Tabak . . . . .	9	—	—	—	—
62	Teer . . . . .	4	—	—	—	—
63	Tonwaren . . . . .	1	—	—	—	—
65	Wein . . . . .	—	—	345	—	—
68b	Verbrauchszucker . . . . .	15	—	—	—	—
69	Sammalgüter . . . . .	1	—	—	—	—
70a	Gebrauchte Umschließungen . . . . .	126	—	—	—	—
70c	Holzwaren . . . . .	10	—	—	—	—
70e	Sonstige Güter . . . . .	43	—	—	—	—
		14 252	9 036	1 376	137	100
				24 901		

## 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		
1919	237 795	11 054	248 849	31 038	13 741	44 779	293 628
1918	354 999	13 446	368 445	30 090	224 111	254 201	622 646
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 117 204	— 2 392	948 —	— 210 370	— 209 422	— 329 018

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,4 % ab-, in der Abfuhr um 82,3 % ab-, im ganzen um 52,8 % abgenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlen (1262 t), Braunkohlenbriketts (33 561 t), Weizen (8821 t), Roggen (5146 t), Gerste (2194 t), Hirse (830 t), gebrannte Steine und Ziegel (1810 t), Häute (3976 t) und Weizenmehl (2530 t).

Das Mehr bei Braunkohlen und Braunkohlenbriketts ist hauptsächlich auf wirtschaftliche Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle zurückzuführen, infolge Ausfalls von Kohlen. Bei dem Mehr an Weizen, Roggen, Gerste und anderem Getreide kommt die Zufuhr von ausländischem Getreide zum Ausdruck, desgleichen bei Weizenmehl. Häute und Felle wurden von der hiesigen Lederindustrie wieder aus dem Ausland bezogen. Gebrannte Mauersteine (Backsteine) wurden im Laufe des Sommers für ein hiesiges industrielles Werk angebracht.

Ein Weniger ergab sich in der Zufuhr bei Platten und Blechen um 2323 t infolge Einstellung der Kriegslieferungen, Mais um 1751 t. Der in 1918 stattgefunden Umschlag für eine Wormser Mühle von und nach dem Oberrhein fiel im Berichtsjahre aus, worauf das Weniger in der Zufuhr und in der Abfuhr zurückzuführen ist. Steinkohlen um 95 530 t; Steinkohlenkoks um 87 512 t. Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle infolge geringerer Kohlenförderung in dem unruhigen rheinisch-westfälischen Industriegebiet, Verkürzung der Tagesschichten.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Kalisalzen um 6517 t und Steinkohlenkoks um 1278 t. Ende des Jahres 1919 wurden größere Mengen Kali, infolge der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse am Oberrhein, in Worms umgeschlagen, daher das Mehr in der Abfuhr. Bei dem Mehr an Steinkohlenkoks handelte es sich um den Abtransport von Kokslösche, welche im Berichtsjahre in größerem Umfange vom Rheinland und vom Saargebiet auf dem Bahnweg nach dem Wormser Hafen verladen und von hier auf dem Wasserweg weiterbefördert wurde.

Weniger abgefahren wurden: Eisenerz 210 885 t, Roggen 2418 t, Mais 5946 t, Roggenmehl 8061 t, Rüben, Futter-, Zuckerrüben 1296 t und Rohzucker 1280 t.

Ein Umschlag von Eisenerz aus Lothringen hat seit Beendigung des Krieges nicht mehr stattgefunden, daher das Weniger in der Abfuhr von Eisenerz. Die im Jahre 1918 erfolgten Umladungen von Roggen nach Mannheim sind im Berichtsjahre ausgefallen.

Roggenmehl, Zuckerrüben und Rohzucker wurden im Berichtsjahre auf dem Wasserweg nicht zum Versand gebracht.

## 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		
1919	142 977	5 115	148 092	2 315	212	2527	150 619
1918	97 121	7 102	104 223	245	601	846	105 069
Mithin 1919	{ mehr weniger	45 856 —	— 1 987	43 869 —	2070 —	— 389	1681 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,6 % zu-, in der Abfuhr um 66,5 % zu-, im ganzen um 43,3 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei Braunkohlen (+ 3480 t), bei Erde, Kies, Sand (+ 14 829 t), Steinkohlen (+ 35 563 t) und Torf (+ 434 t). Das Mehr bei Braunkohlen erklärt sich durch Übernahme der Verladung seitens der Hafenverwaltung, bei Erde, Kies und Sand durch Wiederaufnahme des Baggerebetriebes, bei Steinkohlen durch Verminderung der Verkokung, wodurch mehr Kohlen angebracht wurden. Das Mehr bei Torf beruht auf zufälliger Verladung.

Zurückgegangen in der Zufuhr sind: Eisen- und Stahldraht (— 178 t), infolge Versand durch die Bahn, gebrannter Kalk (— 744 t) und Rüben, Futter- und Zuckerrüben (— 221 t), was auf Zufall zurückzuführen sein dürfte, ferner Steinkohlenkoks (— 9942 t) infolge Verminderung der Verkokung.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Rohzucker von 1695 t. Der Versand erfolgte seither durch die Bahn.

Weniger abgefahren wurden 174 t Chemikalien und 150 t Grubenholz, was auf Zufälligkeiten beruht.

#### 10. Hafen zu Nierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t	
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t			
1919	2039	8318	10 357	91	21 327	21 418	31 775	
1918	656	686	1342	314	67 578	67 892	69 234	
Mithin 1919	mehr weniger	1383 —	7632 —	9015 —	— 223	— 46 251	— 46 474	— 37 459

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 671,7 % zu-, in der Abfuhr um 65,4 % ab-, im ganzen um 54,1 % abgenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Erde, Kies und Sand um 9 041 t und abgenommen bei sonstigen Gütern um 225 t. Das Mehr bei Kies ist darauf zurückzuführen, daß in 1918 noch der größere Teil der Transporte für Kriegszwecke unmittelbar von den Baggern auf Transportschiffe ging, während im Berichtsjahr wieder mehr Kies an Land und auf die Bahn verladen wurde.

Infolge der feindlichen Besetzung hatte die Verfrachtung von sonstigen Gütern in 1919 sehr nachgelassen.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Weniger bei Kalksteinen um 45 371 t und bei Wein um 1094 t.

Das Weniger bei Kalksteinen ist auf den Bau eines Tunnels nach den Brüchen hin zurückzuführen, wodurch die Verladung auf 6 Monate unterbrochen war. Durch die Wirkungen der Revolution und die Besetzung des Landes wurde weniger Wein verladen.

#### 11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t	
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t			
1919	15 964	210	16 174	2085	10 315	12 400	28 574	
1918	20 635	466	21 101	—	19 610	19 610	40 711	
Mithin 1919	mehr weniger	— 4 671	— 256	— 4 927	2085 —	— 9 295	— 7 210	— 12 137

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23 % ab-, in der Abfuhr um 36 % ab-, im ganzen um 29 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Braunkohlen um 506 t und bei Braunkohlenbriketts um 3533 t, dagegen verringert bei Steinkohlen um 5648 t und bei Steinkohlenkoks um 1421 t. Die Unterschiede sind begründet in den Maßnahmen der Kohlenausgleichsstelle (Braunkohlen und Braunkohlenkoks als Ersatz für Steinkohlen und Steinkohlenkoks).

Die Abfuhr hat sich verringert bei Zement um 5085 t infolge Betriebseinschränkung der Zementwerke infolge Kohlenmangels.

## 12. Hafen zu Gustavsburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1919	1 078 622	2223	1 080 845	14 368	17 187	31 555	1 112 400
1918	1 280 773	1513	1 282 286	45 865	91 579	137 444	1 419 730
Mithin 1919	<div style="display: flex; align-items: center;"> <span style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</span> <div style="margin-right: 5px;"> <b>mehr</b> <b>weniger</b> </div> </div>		—	710	—	—	—
	202 151	—	201 441	31 497	74 392	105 889	307 330

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,7 % ab-, in der Abfuhr um 77 % ab-, im ganzen um 21,6 % abgenommen.

Der Verkehr hat sich in der Zufuhr gehoben bei roh. Braunkohlen um 12 666 t, Braunkohlenbriketts um 138 597 t, Steinkohlenbriketts um 1368 t infolge Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle (Ersatz für Steinkohlen); Eisen und Stahl in Stäben um 4148 t, Platten und Blechen aus Eisen um 1310 t, eisernen Achsen und Bandagen um 218 t, eisernen Röhren um 308 t, unedlen Metallen um 199 t; der Versand erfolgte früher aus dem Saargebiet mit der Bahn, jetzt aus dem Ruhrgebiet mit Schiff; Fleisch und Speck um 3265 t, Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten um 1551 t, Malz um 1777 t, Weizenmehl um 5834 t, anderen Müllereierzeugnissen um 815 t, Ölen, Fetten, Tran um 1342 t, Erdölen und anderen Mineralölen um 100 t, Reis um 435 t, Stärke um 254 t, Wein um 230 t, roh. Zucker um 792 t, Verbrauchszucker um 1391 t, sonstigen Gütern um 1337 t, die Zufuhr ist in der Hauptsache auf die Wiederaufnahme der Auslandseinfuhr nach Beendigung des Krieges zurückzuführen; Teer, Pech, Harz um 2822 t infolge Wiederaufnahme der Brikettsfabrikation.

Vermindert hat sich die Zufuhr bei Erde, Kies, Sand um 9563 t infolge Beendigung des Baues des Bhfs. Goddelau; Rundholz zu Zellholz um 1652 t infolge Verwendung von Inlandsholz zur Papierfabrikation; Bau- und Nutzholz, weich um 3136 t, Küchengewächsen, Gemüse um 657 t, Rüben, Futter- und Zuckerrüben um 498 t, Rübensirup um 1411 t infolge Einstellung der Heereslieferungen; Papier und Pappen infolge Einstellung der Papierlieferungen von Holland nach Österreich; Steinkohlen um 259 780 t, Steinkohlenkoks um 92 283 t, Torf um 12 424 t; Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle, Ersatz durch Braunkohlen und Braunkohlenbriketts, Einstellung der Lieferung von Holland nach Österreich.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Kalisalzen um 8507 t infolge Mehrausfuhr nach Holland; Eisen und Stahl in Stäben um 4006 t, Abfuhr infolge der Besetzung; Papier und Pappe um 612 t, Bau-, Bruch- und Werksteinen um 1766 t, Stückgütern um 207 t, sonstigen Gütern um 558 t, Wiederaufnahme der Ausfuhr.

Weniger abgefahren wurden Eisen- und Stahlbruch um 1204 t, Lieferung in 1918 nach der Ruhr zum Austausch von Neueisen; Bau- und Nutzholz, weich, unbearbeitet um 3525 t, Bau- und Nutzholz, weich, in der Längsrichtung gesägt, um 23 652 t, Pflastersteine um 69 467 t, weich. Floßholz in Stämmen um 3240 t infolge Einstellung der Heereslieferungen; Holzzeugmasse, Strohmasse

um 3415 t, in der Hauptsache Mehrversand mit der Bahn; Ölkuchen um 1240 t, die Durchfuhr von Österreich nach Holland hat nachgelassen; Salz um 2150 t, die Versendung von Mittelddeutschland nach Holland hat nachgelassen; Steinkohlen um 18 236 t, infolge Mehrverwendung von Braunkohlen und Briketts in den Fabriken.

### 13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1919	477 317	239 808	717 125	58 804	214 524	273 328	990 453
1918	384 555	184 389	568 944	66 264	223 586	289 850	858 794
Mithin 1919	mehr weniger	92 762 —	55 419 —	148 181 —	— 7 460	— 9 062	16 522 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,4 % zu-, in der Abfuhr um 5,7 % ab-, im ganzen um 15,3 % zugenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Braunkohlenbriketts um 54 618 t infolge Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle; Erde, Kies, Sand um 27 090 t infolge Auflebens der Bautätigkeit; Fischen um 599 t, Fleisch und Speck um 3533 t infolge vermehrter Einfuhr nach Kriegsende, Aufhebung der Blockade; Hafer um 36 753 t, Gerste um 15 933 t, Kartoffeln um 14 980 t, Weizenmehl um 21 328 t, Wein um 14 566 t, Heu und Stroh um 1037 t, verursacht durch den Mehrbedarf für die Besatzungstruppen; Hirse und Hülsenfrüchten um 1500 t, Kaffee, Kakao, Tee um 2707 t, Ölen, Fetten, Tran um 4082 t, Erdölen, Mineralölen um 5280 t, Reis, Reismehl um 794 t, Weingeist, Branntwein um 1424 t, Teer, Pech, Harz um 830 t, sonstigen Gütern um 3701 t infolge vermehrter Einfuhr aus dem Ausland nach Kriegsende; Stämmen aus hartem Holz im Floßverkehr um 2751 t, Stämmen aus weichem Holz im Floßverkehr um 61 957 t, vermehrte Bautätigkeit.

Die Ausfuhr hat sich verringert bei Chemikalien um 1444 t, Eisen- und Stahlwaren um 1130 t, Brennholz um 1252 t, der Versand erfolgte seither zu Wasser, wurde aber jetzt wieder durch die Bahn ausgeführt; Papier und Pappe um 1314 t, die für Österreich bestimmten Ladungen an Holzzeugmasse und Pappe, die im Jahre 1918 wegen Grenzsperr hier entladen werden mußten, sind jetzt in Wegfall gekommen; gebrannten Steinen und Ziegeln um 1214 t, Bau-, Bruch- u. Werksteinen um 2417 t, infolge Einstellung des Baues und der Vergrößerung von Munitionsfabriken, sowie Ersatz durch Eisenbeton; Steinkohlen um 88 670 t, Steinkohlenkoks um 25 880 t, infolge Mangels an Steinkohlen ersetzt durch Braunkohlen; roh. Zucker um 1227 t, die in 1918 wegen Raummangel in Ludwigshafen erfolgte Anfuhr von Rohzucker für die Frankenthaler Fabrik hat aufgehört; Verbrauchszucker um 6782 t, die Versorgung von Verbrauchszucker für die Umgegend erfolgt ab Fabrik per Bahn. Ein weiterer Grund ist die Beendigung der Verwendung von Zucker zu Munitionszwecken.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlenbriketts um 1315 t infolge Errichtung einer Verteilungsstelle; Kupfererzen um 1407 t, Schlacken zur Verhüttung um 5005 t, vermehrte Abfuhr der Amöneburger Fabriken nach den Hochöfen am Niederrhein; Steinkohlen um 15 930 t infolge Versorgung der Dampfer mit Kohlen; Wein um 5630 t, seither mit der Bahn befördert; gebr. Umschließungen um 2689 t, Rückbeförderung leerer Weinfässer der Besatzungstruppen.

Im Floßverkehr: Stämme aus hartem Holz 3137 t, Stämme aus weichem Holz 8058 t infolge gesteigerter Bautätigkeit.

Weniger abgefahren wurden 23 324 t Zement und 2769 t Erde, Kies, Sand infolge Einstellung des Versandes für Kriegszwecke nach Belgien; 3503 t Eisen- und Stahlbruch, 928 t Platten und

Bleche aus Eisen und 3194 t Eisen- und Stahlwaren, da keine Geschütze und Heeresgüter mehr zur Verschrottung und Umarbeitung nach dem Industriegebiet versandt wurden.

Ein Weniger ergab sich ferner bei Fleisch und Speck um 9220 t, Gerste um 3211 t und Häute und Fellen um 1979 t. Hier handelte es sich im Vorjahre um die Wegschaffung dieser Güter vor Eintritt der Besetzung, was im Jahre 1919 wegfiel.

Ferner wurden weniger abgefahren 7753 t Schottersteine, infolge Einstellung der Kriegstätigkeit in Belgien, Stückgüter 1350 t und sonstige Güter 1282 t infolge Übergangs der Transporte auf die Bahn.

#### 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
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	14 471	10 360	24 831	3879	2298	6177	31 008
1918	18 197	7 360	25 557	1470	2722	4192	29 749
Mithin 1919							
	mehr	3 000	—	2409	—	1985	1 259
	weniger	3 726	726	—	424	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,8 % ab-, in der Abfuhr um 47,4 % zu-, im ganzen um 4,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Steinkohlen (— 10 969 t), Farben (— 72 t), Gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 66 t), Weizenmehl (— 100 t), Eisen- und Stahlwaren (— 46 t), Roheisen aller Art (— 59 t), Chemikalien und Drogen (— 99 t), Bier (— 37 t); zugenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (+ 2867 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4203 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 77 t), Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (+ 106 t), Papier und Pappe (+ 57 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 43 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 567 t), Gebrannte Steine und Ziegel (+ 262 t), Steinkohlenkoks (+ 2417 t), Verbrauchszucker (+ 54 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 1884 t), Braunkohlenbriketts (+ 397 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 126 t), Röhren von Ton und Zement (+ 273 t), Gebrannte Steine, Ziegel (+ 294 t), Teer, Pech, Harz (+ 94 t), Wein (+ 278 t), sonstige Güter (+ 158 t); abgenommen haben hauptsächlich: Chemikalien und Drogen (— 888 t), Lumpen (— 103 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 171 t), Farben (— 114 t), Roheisen aller Art (— 77 t), Eisen- und Stahlwaren (— 59 t), Papier und Pappe (— 49 t).

Die Verkehrsverhältnisse im Hafen haben sich im Berichtsjahr nur wenig geändert.

#### 15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	3161	22 863	26 024	200	30 395	30 595	56 619
1918	7518	23 102	30 620	589	18 268	18 857	49 477
Mithin 1919							
	mehr	—	—	—	12 127	11 738	7 142
	weniger	4357	4 596	389	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,0 % ab-, in der Abfuhr um 62,2 % zu-, im ganzen um 14,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 2507 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 249 t), Steinkohlen (— 1809 t), Steinkohlenkoks (— 3620 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2408 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 887 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 294 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 10 984 t), hartes Nutzholz (+ 780 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 190 t); abgenommen haben: gebrannte Steine und Ziegel (— 200 t), Kartoffeln (— 15 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		
1919	2904	—	2904	—	60 479	60 479	63 383
1918	—	—	—	—	102 625	102 625	102 625
Mithin 1919	2904	—	2904	—	—	—	—
	{ mehr	—	—	—	42 146	42 146	39 242
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29 % zu-, in der Abfuhr um 41 % ab-, im ganzen um 38 % abgenommen.

Bis zum November 1918 war die Einfuhr von Rohstoffen für die Ölfabrik in Budenheim aus dem Ausland gesperrt, während in 1919 die Fabrik wieder Zufuhren aus dem Ausland erhielt (mehr 2904 t Lein- und Ölsamen gegen 1918); daher auch Mehrabfuhr von 285 t Ölkuchen und Ölkuchenmehl gegen 1918. Infolge Betriebseinschränkung der Kalkwerke wurden gegen das Vorjahr 42 431 t rohe Kalksteine weniger abgeführt.

#### 17. Hafen zu Bingen.

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		
1919	102 843	13 378	116 221	5194	47 045	52 239	168 460
1918	95 521	4 712	100 233	4859	60 417	65 276	165 509
Mithin 1919	7 322	8 666	15 988	335	—	—	2 951
	{ mehr	—	—	—	13 372	13 037	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,9 % zu-, in der Anfuhr um 19,9 % ab-, im ganzen um 1,7 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gehoben bei roh. Braunkohlen um 6358 t infolge Mangels an Steinkohlen und Maßnahmen der Kohlenverteilungsstelle; Erde, Kies und Sand um 5742 t infolge Lieferung von Sand in die Wiederaufbauzone; Fleisch, Speck um 476 t, was auf vorübergehende Verlegung des Depots einer Mainzer Firma nach Bingen wegen Platzmangel in Mainz zurückzuführen ist; Gerste um 796 t; wegen Beschlagnahme des Mainzer Getreidespeichers war Entladung in Bingen vorgenommen worden; weichem Rundholz um 4460 t, veranlaßt durch Wiederaufnahme des Himmelsbachschen Betriebs; Kaffee, Kakao, Tee um 289 t, Ölen, Fetten, Tran um 572 t, Erdölen und anderen Mineralölen um 2748 t, Wein um 1673 t, gebrannten Steinen um 459 t, Verbrauchszucker um 508 t, sonstigen Gütern um 542 t infolge Aufhebung der Blockade nach Beendigung des Krieges.

Weniger angeliefert wurden 31 100 t Braunkohlenbriketts, 31 491 t Steinkohlen und 5392 t Steinkohlenkoks infolge allgem. Brennstoffmangels; ferner 1096 t Hafer infolge Aufhörens der Verladungen des Proviantamts Koblenz, freie Bewirtschaftung noch nicht möglich.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Kalisalzen um 596 t infolge vorübergehender Ausfuhr elsässischer Kalis; Eisen, Stahl in Stäben um 597 t, wegen Bahnsperrung zum Wasserumschlag von den Saarwerken bestimmt; hölzernen Eisenbahnschwellen um 635 t, weichem Rundholz um 2223 t, hartem Rundholz um 1491 t, infolge Aufnahme des Himmelsbachschen Betriebes; Wein um 1086 t, begründet durch die Wiederaufnahme des Handels in ausländischen Weinen nach dem unbesetzten Gebiet.

Weniger abgefahren wurden Borke, Lohe, Gerbstoffe um 1547 t, das Lager der Reichsstelle in Bingen ist aufgehoben, da Gerbstoffe aus Lohe usw. nicht mehr begehrt sind. Eisenerz um 957 t; die vorübergehende Verladung von Minette aus Lothringen im Vorjahre über Bingen hat aufgehört; Gerste um 7554 t, Maßnahme der Reichsgetreidestelle; Kalksteine um 6468 t, Aufhören der Stahlbereitung in der Kriegsindustrie; Pflastersteine um 2203 t, Verringerung der Ausfuhr nach Holland infolge Einstellung des Stellungskrieges.

#### 18. Hafen zu Oberlahnstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t			
1919	107 586	65 360	172 946	2798	162 921	165 719	338 665	
1918	65 694	59 204	124 898	4444	300 970	305 414	430 312	
Mithin 1919	mehr weniger	41 892 —	6 156 —	48 048 —	— 1646	— 138 049	— 139 695	— 91 647

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,5 % zu-, in der Abfuhr um 45,7 % ab-, im ganzen um 21,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 408 t), Braunkohlen (+ 509 t), Braunkohlenbriketts (+ 23 908 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 6506 t), Holzzeugmasse (+ 224 t), Steinkohlen (+ 19 131 t), gebrauchte Umschließungen (+ 391 t), Wein (+ 55 t); abgenommen haben hauptsächlich: Schlacken zur Verhüttung (— 1147 t), Glas und Glaswaren (— 146 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 765 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 529 t), sonstige Güter (— 155 t), Eisen- und Stahlwaren (— 67 t), andere Müllereierzeugnisse (— 56 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 146 820 t), Papier und Pappe (— 234 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 165 t), Chemikalien und Drogen (— 100 t), Hafer (— 470 t), Weizenmehl (— 50 t); zugenommen haben: gebrannter Kalk (+ 4614 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 2549 t), sonstige Güter (+ 987 t), Pflastersteine aller Art (+ 71 t), Farberden, Graphit (+ 129 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 39 t).

#### 19. Hafen zu Coblenz.

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			
1919	188 649	25 805	214 454	2128	18 464	20 592	235 046	
1918	163 379	12 957	176 336	5999	25 412	31 411	207 747	
Mithin 1919	mehr weniger	25 270 —	12 848 —	38 118 —	— 3871	— 6 948	— 10 819	— 27 299

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,6 % zu-, in der Abfuhr um 34,4 % ab-, im ganzen um 13,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben besonders zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 10 488 t), Zement (+ 2135 t), Steinkohlenbriketts (+ 2761 t), Steinkohlenkoks (+ 1222 t), Verbrauchszucker (+ 1454 t), Braunkohlenbriketts (+ 5563 t), Hafer (+ 1124 t), Fleisch und Speck (+ 781 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gesägt (+ 5919 t), Weizenmehl (+ 793 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1512 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1744 t), Soda aller Art (+ 145 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 675 t), Steinkohlen (+ 581 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 206 t), Teer, Pech, Harz (+ 290 t), Wein (+ 944 t), sonstige Güter (+ 3055 t), gehobelte Hölzer, Möbel (+ 456 t), Stückgüter (+ 351 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 260 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 796 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gesägt (+ 363 t); abgenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 194 t), Chemikalien und Drogen (— 364 t), Eisen- und Stahlwaren (— 479 t), Gerste (— 200 t), Glas und Glaswaren (— 302 t), Kartoffeln (— 1006 t), Roggenmehl (— 983 t), andere Müllereierzeugnisse (— 831 t), Papier und Pappe (— 492 t), gebrauchte Umschließungen (— 227 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Roheisen aller Art (— 5384 t), Ton, Lehm (— 6784 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1139 t), Chemikalien, Drogen (— 1273 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 217 t), Rübensirup, Melasse (— 947 t), Stückgüter (— 1203 t), gebrauchte Umschließungen (— 1583 t), sonstige Güter (— 246 t), Papier und Pappe (— 460 t), Obst und Beeren (— 117 t), Lumpen (— 143 t), Häute, Felle, Leder (— 266 t), Eisen- und Stahlwaren (— 433 t), Eisen- und Stahldraht (— 234 t); zugenommen haben: Thomasmehl (+ 2985 t), Dampfkessel, Maschinenteile (+ 742 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (+ 247 t), Weizenmehl (+ 5465 t), Wein (+ 874 t), Verbrauchszucker (+ 143 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
	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		
1919	4138	60 127	64 265	3 242	11 917	15 159	79 424
1918	8102	115 978	124 080	18 469	63 973	82 442	206 522
Mithin 1919	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	3964	55 851	59 815	15 227	52 056	67 283	127 098

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,2 % ab-, in der Abfuhr um 81,6 % ab-, im ganzen um 61,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Gebrannter Kalk (— 52 409 t), Ton, Lehm (— 1923 t), sonstige Erden, Traß (— 1519 t), Steinkohlen (— 3964 t); zugenommen haben keine Güter.

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Zement (— 2249 t), Pflastersteine aller Art (— 42 374 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 18 735 t), Steinkohlen (— 3925 t). Auch bei der Abfuhr ist im Berichtsjahre keine Zunahme an Gütern zu verzeichnen.

## 21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1919	10 166	8460	18 626	399	762	1161	19 787
1918	15 570	8177	23 747	970	1773	2743	26 490
Mithin 1919	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—
	5 404	283	5 121	571	1011	1582	6 703

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,6 % ab-, in der Abfuhr um 57,7 % ab-, im ganzen um 25,3 % abgenommen.

Die Verkehrsabnahme gegen das Vorjahr findet ihre Ursache in der allgemeinen Lage des Arbeitsmarktes. In der Zufuhr wie in der Abfuhr erstreckt sich die Verkehrsabnahme fast auf alle Güter.

Bei der Zufuhr haben besonders abgenommen: Zement (— 100 t), Chemikalien und Drogen (— 269 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 103 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 102 t), Eisen- und Stahlwaren (— 461 t), Fleisch und Speck (— 970 t), Weizenmehl (— 160 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1476 t), Papier und Pappe (— 602 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 152 t), Steinkohlen (— 6335 t), Steinkohlenkoks (— 2929 t), Tabak, Tabakrippen (— 685 t), Stückgüter (— 427 t), sonstige Güter (— 1912 t); zugenommen haben: Bier (+ 174 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 246 t), Braunkohlenbriketts (+ 2244 t), Ton, Lehm (+ 726 t), Fische und Schaltiere (+ 619 t), Häute, Felle, Leder (+ 332 t), Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 1934 t) und in Längsrichtung gespalten (+ 2873 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 479 t), Pflastersteine aller Art (+ 1567 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 220 t), Verbrauchszucker (+ 354 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bier (— 173 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 165 t), Hafer (— 187 t), Papier und Pappe (— 343 t), Zink, Zinkbrocken (— 115 t), Stückgüter (— 356 t), sonstige Güter (— 103 t), gehobelte Hölzer, Möbel (— 146 t); zugenommen haben: Fische und Schaltiere (+ 115 t), Wein (+ 55 t), Ton, Porzellan, Steingut (+ 22 t).

#### 22. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1919	33 532	2 764	36 296	1 132 150	51 566	1 183 716	1 220 012
1918	43 312	20 840	64 152	1 155 003	128 800	1 283 803	1 347 955
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	9 780	18 076	27 856	22 853	77 234	100 087	127 943

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,4 % ab-, in der Abfuhr um 7,8 % ab-, im ganzen um 9,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 17 624 t), Weizenmehl (— 353 t), andere Müllereierzeugnisse (— 400 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 480 t), Steinkohlen (— 4625 t), Steinkohlenkoks (— 2477 t), Zucker, roh (— 2789 t); zugenommen haben: Zement (+ 240 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 38 t), sonstige Erden, Traß (+ 614 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 139 609 t), Steinkohlen (— 475 t), Steinkohlenkoks (— 726 t); zugenommen haben dagegen: rohe Braunkohle (+ 40 222 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 502 t).

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

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		
1919	600 865	124 203	725 068	123 826	113 885	237 711	962 779
1918	372 967	217 759	590 726	42 416	258 233	300 649	891 375
Mithin 1919	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	227 898	93 556	134 342	81 410	144 348	62 938	71 404

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,7 % zu-, in der Abfuhr um 20,9 % ab-, im ganzen um 8,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken und Bleiwaren (+ 2814 t), Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 712 t), Zement (+ 6705 t), Roheisen aller Art (+ 2326 t), Luppen von Schweiß-eisen (+ 8469 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 1747 t), unedle Metalle (+ 2139 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1527 t), Fische und Schaltiere (+ 1508 t), Fleisch und Speck (+ 11 026 t), Weizen und Spelz (+ 6481 t), Roggen (+ 5384 t), Hafer (+ 39 671 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 6352 t), Mais (+ 1778 t), Malz (+ 2789 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 1148 t), Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 2018 t) und in Längsrichtung gespalten (+ 21 985 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 16 419 t), Kartoffeln (+ 26 344 t), Weizenmehl (+ 13 471 t), Obst und Beeren (+ 1422 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 3676 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 19 373 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 6511 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 3744 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 6000 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 1915 t), Stärke, Traubenzucker (+ 2293 t), Pflastersteine aller Art (+ 1207 t), Steinkohlenkoks (+ 2037 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 5705 t), Teer, Pech, Harz (+ 1263 t), Wein (+ 8760 t), Zucker, roh (+ 7603 t), Stückgüter (+ 1763 t), Heu und Stroh (+ 32 395 t), sonstige Güter (+ 73 064 t); abgenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (— 6264 t), Chemikalien und Drogen (— 1145 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1568 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 123 438 t), Ton, Lehm (— 1722 t), sonstige Erden, Traß (— 31 076 t), Manganerze, Braunsteine (— 4074 t), Gerste (— 1437 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 2973 t), Roggenmehl (— 4537 t), andere Müllereierzeugnisse (— 5153 t), Papier und Pappe (— 3084 t), Rübensirup, Melasse (— 1142 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 294 t), Steinkohlen (— 46 345 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 6696 t), Roheisen aller Art (— 3183 t), Eisen- und Stahlwaren (— 4575 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 1911 t), Kupfererze, Kupfersteine (— 2545 t), Schwefelkies (— 59 113 t), Schlacken zur Verhüttung (— 15 308 t), Roggen (— 800 t), Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gesägt (— 1123 t), unedle Metalle (— 3207 t), Bitter- und Glaubersalz (— 9099 t), Gebrannte Steine und Ziegel (— 2047 t), Pflastersteine aller Art (— 87 901 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1021 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 1270 t), Verbrauchszucker (— 1917 t), sonstige Güter (— 3995 t); zugenommen haben: Braunkohlen, rohe (+ 129 257 t), Chemikalien, Drogen (+ 2693 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 1014 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 5104 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 3867 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 1170 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1817 t), Alabaster, Marmor (+ 961 t), Steinkohlen (+ 940 t), Teer, Pech, Harz (+ 905 t), Farben (+ 794 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		
1919	25 152	18 217	43 369	886	41 943	42 829	86 198
1918	325 323	108 153	433 476	8 420	116 531	124 951	558 427
Mithin 1919							
{ mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	300 171	89 936	390 107	7 534	74 588	82 122	472 229

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 90,0 % ab-, in der Abfuhr um 65,7 % ab-, im ganzen um 84,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Zement (— 784 t), Chemikalien und Drogen (— 15707 t), Roheisen aller Art (— 11 t), Eisen- und Stahlwaren (— 494 t), Schwefelkies (— 54 048 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 468 t) und in Längsrichtung gespalten (— 63 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 1308 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1792 t), Schwefelsäure (— 14 567 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1292 t), Steinkohlen (— 297 304 t), gebrauchte Umschließungen (— 546 t), Farben (— 252 t), Steinkohlenkoks (— 1784 t); zugenommen haben nur: Soda aller Art (+ 300 t) und Öle, Fette, Tran und Talg (+ 13 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (— 16 728 t), Schlacken zur Verhüttung (— 77 238 t), Bitter- und Glaubersalz (— 3175 t), Schwefelsäure (— 875 t), gebrauchte Umschließungen (— 138 t), Zement (— 50 t); zugenommen haben: Eisenerz außer Schwefelkies (+ 2277 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 13 057 t), Farben (+ 810 t).

Die bei den einzelnen Gütern vorhandenen Abweichungen gegen die früheren sind auf die durch die politischen Verhältnisse hervorgerufenen Rückwirkungen auf das geschäftliche Leben im allgemeinen zurückzuführen. Hierauf ist auch der fast vollständige Rückgang im Farbenversand zurückzuführen.

#### 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			
1919	156 943	10 400	167 343	13 312	23 753	37 065	204 408	
1918	134 051	47 929	181 980	6 575	7 581	14 156	196 136	
Mithin 1919	mehr weniger	22 892 —	— 37 529	14 637	6 737 —	16 172 —	22 909 —	8 272 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,0 % ab-, in der Abfuhr um 161,8 % zu-, im ganzen um 4,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Andere künstliche Düngemittel (— 1742 t), Ton, Lehm (— 183 t), Gerste (— 5293 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 1476 t) und in Längsrichtung gespalten (— 9080 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1372 t), Obst und Beeren (— 154 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1652 t), Papier und Pappe (— 159 t), Bitter- und Glaubersalz (— 628 t), Soda aller Art (— 4419 t), Steinkohlen (— 51 585 t), gehobelte Hölzer (— 113 t); zugenommen haben: rohe Braunkohle (+ 4073 t), Braunkohlenbriketts (+ 632 t), Chemikalien, Drogen (+ 133 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 29 206 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (+ 319 t), Weizen und Spelz (+ 3065 t), Lein- und Ölsamen (+ 1137 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 367 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 19 324 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1713 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 364 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 249 t), Steinkohlenkoks (+ 1698 t), gebrauchte Umschließungen (+ 144 t), sonstige Güter (+ 735 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohlen (+ 2602 t), Chemikalien und Drogen (+ 844 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 1410 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (+ 2355 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 15 395 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 982 t), sonstige Güter (+ 4146 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahldraht (— 389 t), andere Sämereien (— 769 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (— 3695 t), andere Müllereierzeugnisse (— 877 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 647 t), Pflastersteine (— 170 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		
1919	145 645	68 834	214 479	276 333	19 584	295 917	510 396
1918	65 397	59 213	124 610	359 489	50 415	409 904	534 514
Mithin 1919	80 248	9 621	89 869	—	—	—	—
	mehr	—	—	83 156	30 831	113 987	24 118
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,1 % zu-, in der Abfuhr um 27,8 % ab-, im ganzen um 4,5 % abgenommen.

In der Zufuhr sind Erhöhungen eingetreten bei: Bier (+ 260 t), Zement (+ 405 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 3429 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1111 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (+ 1752 t), Weizen und Spelz (+ 4844 t), Roggen (+ 3146 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 1029 t), Lein- und Ölsamen (+ 9545 t), weichem Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 2989 t) und in Längsrichtung gespalten (+ 7002 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 2231 t), Kartoffeln (+ 1056 t), Weizenmehl (+ 3895 t), anderen Müllereierzeugnissen (+ 576 t), Ölen, Fetten, Tran und Talg (+ 28 659 t), Erdöl und anderen Mineralölen (+ 6761 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 540 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1888 t), Stärke, Traubenzucker (+ 1836 t), gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 781 t), Pflastersteinen aller Art (+ 4189 t), Steinkohlen (+ 10 827 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 1196 t), gehobelten Hölzern, Holzwaren, Möbeln (+ 885 t), Heu und Stroh (+ 1096 t), sonstigen Gütern (+ 684 t), ein Ausfall in der Zufuhr hat sich ergeben bei: Thomasmehl (— 500 t), Roheisen aller Art (— 238 t), Ton, Lehm (— 1795 t), Gerste (— 4093 t), Bau-, Bruch- und Werksteinen (— 4268 t), Steinkohlenkoks (— 2629 t), Zucker, roh (— 614 t), gebrauchten Umschließungen (— 73 t).

Die Abfuhr hat sich vermindert bei: Braunkohlenbriketts (— 276 460 t), Roheisen aller Art (— 200 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3403 t), Garnen und Twisten (— 1337 t), Gerste (— 872 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1147 t), Lumpen (— 614 t), Weizenmehl (— 679 t), Bitter- und Glaubersalz (— 477 t), Steinkohlen (— 20 239 t), Wolle (— 901 t); die Abfuhr hat sich gesteigert bei: roher Braunkohle (+ 182 120 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2317 t), hartem Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (+ 6387 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 716 t), Steinkohlenkoks (+ 1165 t), gehobelten Hölzern, Holzwaren, Möbeln (+ 660 t).

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

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	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		
1919	205 889	146 997	352 886	127 297	55 665	182 962	535 848
1918	175 502	181 129	356 631	121 631	38 313	159 944	516 575
Mithin 1919	80 387	—	—	5 666	17 352	23 018	19 273
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	34 132	3 745	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 1,0 % ab-, in der Abfuhr um 14,4 % zu-, im ganzen um 3,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 2163 t), rohe Braunkohle (— 740 t), Zement (— 2767 t), Chemikalien und Drogen (— 1578 t), Roheisen aller Art (— 2446 t),

Eisen- und Stahlwaren (— 2057 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 40 871 t), Kupfererze, Kupferstein (— 1168 t), Gerste (— 5398 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1021 t), Lumpen (— 805 t), Roggenmehl (— 1470 t), andere Müllereierzeugnisse (— 4429 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1009 t), Papier und Pappe (— 1877 t), Salz, (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 4516 t), Soda aller Art (— 4828 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 1251 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 1080 t), Wein (— 1243 t), Zucker, roh, (— 10 615 t), Verbrauchszucker (— 1928 t), sonstige Güter (— 3373 t); zugenommen haben: Platten und Bleche aus Eisen (+ 2184 t), Ton, Lehm (+ 995 t), Fleisch und Speck (+ 1643 t), Weizen und Spelz (+ 6816 t), Roggen (+ 4309 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 2703 t), weiches Bau- und Nutzholz in Querrichtung bearbeitet (+ 6428 t) und in Längsrichtung gespalten (+ 12 474 t), Kartoffeln (+ 3445 t), Weizenmehl (+ 13 840 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 3284 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3828 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 8739 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1070 t), Pflastersteine aller Art (+ 4218 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 10 989 t), Steinkohlen (+ 3858 t), Steinkohlenkoks (+ 4387 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohle (+ 83 107 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 4147 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 8601 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 1283 t), Gerste (+ 3000 t), weiches Bau- und Nutzholz in Längsrichtung gespalten (+ 10965 t), Steinkohlenkoks (+ 2886 t), Eisen- und Stahldraht (+ 734 t), andere künstliche Düngemittel (+ 633 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (— 1081 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 785 t), eiserne Röhren und Säulen (— 5339 t), Eisen- und Stahlwaren (— 1278 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3797 t), Weizen und Spelz (— 2041 t), hartes Bau- und Nutzholz unbearbeitet, (— 38 882 t), Lumpen (— 1212 t), Papier und Pappe (— 1171 t), Steinkohlen (— 25 483 t), Wein (— 816 t), gebrauchte Umschließungen (— 2333 t), sonstige Güter (— 5091 t).

#### 28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr.
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	174 356	54 231	228 587	4825	33 507	38 332	266 919
1918	187 240	56 430	243 670	7035	15 456	22 491	266 161
Mithin 1919					18 051	15 841	758
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	12 884	2 199	15 083	2 210	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,2 % ab-, in der Abfuhr um 70,4 % zu-, im ganzen um 0,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 2409 t), Roheisen aller Art (— 740 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 24 179 t), weiches Bau- und Nutzholz (— 2674 t), Lumpen (— 285 t), Küchengewächse, Gemüse (— 1316 t), Rübensirup, Melasse (— 581 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 1782 t), Schwefelsäure (— 4574 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 4243 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2547 t); Steinkohlen (— 45 532 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 488 t), Zucker, roh (— 1430 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 2315 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 885 t), sonstige Erden, Traß (+ 636 t), andere Erze (+ 920 t), Fleisch und Speck (+ 1708 t), Weizen und Spelz (+ 7691 t), Roggen (+ 4553 t), Hafer (+ 11 624 t), Gerste (+ 1028 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 2764 t), Lein- und Ölsamen (+ 2634 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 2026 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1378 t), Kartoffeln (+ 8600 t), Weizenmehl (+ 6658 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3829 t), Soda aller Art (+ 1058 t), Weingeist Branntwein, Essig (+ 654 t), Steinkohlenkoks (+ 5345 t), Wein (+ 4046 t), Verbrauchszucker (+ 1213 t), sonstige Güter (+ 2438 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 552 t), Lein- und Ölsamen (+ 494 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 3972 t), und in Längsrichtung gespalten (+ 24 200 t), Farbhölzer, Farbhölzauszüge (+ 242 t); abgenommen haben hauptsächlich: Roggen (- 1001 t), Lumpen (- 775 t), Roggenmehl (- 1074 t), andere Müllereierzeugnisse (- 1001 t), Erdöl und andere Mineralöle (- 1142 t), Schwefelsäure (- 3819 t), gebrannte Steine und Ziegel (- 712 t), Verbrauchszucker (- 1178 t), Kaffee, Kakao, Tee (- 498 t), Zement (- 450 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	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1919	80 173	5 609	85 782	13 015	4 435	17 450	103 232	
1918	76 104	23 613	99 717	22 642	10 226	32 868	132 585	
Mithin 1919	mehr weniger	4 069 —	— 18 004	— 13 935	— 9 627	— 5 791	— 15 418	— 29 353

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,0 % ab-, in der Abfuhr um 46,9 % ab-, im ganzen um 22,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich abgenommen: Eiserne Achsen und Bandagen (- 254 t), Gerste (- 14 475 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (- 1088 t), Küchengewächse, Gemüse (- 611 t), Steinkohlen (- 4320 t), Zucker, roh (- 9319 t), Wein (- 246 t), gebrauchte Umschließungen (- 1275 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (- 485 t); zugenommen haben: Fische und Schaltiere (+ 1011 t), Fleisch und Speck (+ 1816 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 1503 t), Lein- und Ölsamen (+ 4011 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1104 t), Kartoffeln (+ 810 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3428 t), Verbrauchszucker (+ 1217 t), sonstige Güter (+ 554 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Chemikalien und Drogen (- 533 t), Weizen und Spelz (- 885 t), Gerste (- 9856 t), Lein- und Ölsamen (- 1341 t), andere Müllereierzeugnisse (- 869 t), Papier und Pappe (- 534 t), Zucker, roh (- 777 t), Verbrauchszucker (- 498 t); zugenommen haben: Sämereien (+ 313 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 234 t), Rübensirup, Melasse (+ 318 t), Fische und Schaltiere (+ 354 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 217 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	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1919	29 940	226 451	256 391	10 366	36 837	47 203	303 594	
1918	223 255	238 736	461 991	9 319	8 832	18 151	480 142	
Mithin 1919	mehr weniger	— 193 315	— 12 285	— 205 600	1 047 —	28 005 —	29 052 —	— 176 548

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,5 % ab-, in der Abfuhr um 160,0 % zu-, im ganzen um 36,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 169 866 t), Steinkohlenkoks (— 42 456 t), Manganerze, Braunstein (— 22 098 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3634 t), phosphorsaurer Kalk (— 2315 t), Farberden, Graphit (— 806 t); zugenommen haben: gebrannter Kalk (+ 20 739 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 6020 t), Steinkohlen (+ 5684 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 2559 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 600 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenbahnschienen (+ 16 124 t), Zement (+ 4951 t), Roheisen aller Art (+ 4739 t); Eisen und Stahl in Stäben (+ 3872 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 834 t), Eisen- und Stahldraht (+ 1197 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 1313 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 606 t), Lumpen (+ 243 t); abgenommen haben: Luppen von Schweißisen (— 3214 t), Eisen- und Stahlbruch (— 213 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1400 t).

Die Verschiebungen sind auf die mit Beendigung des Krieges herbeigeführten Veränderungen zurückzuführen. Im Eingang sind vor allem die noch im letzten Kriegsjahr wasserwärts von Ems und Weser eingetroffenen bedeutenden Mengen nordischer Erze in Fortfall gekommen, während die Zunahme des Versandes sich durch das Wiederaufleben der Ausfuhr nach Holland und den skandinavischen Ländern erklärt.

### 31. Häfen und Ladestellen zu Duisburg (einschließlich Rhein-Herne-Kanal).

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		
1919	724 363	700 651	1 425 014	3 828 373	1 220 864	5 049 237	6 474 251
1918	1 325 763	1 259 942	2 585 705	8 027 211	921 774	8 948 985	11 534 690
Mithin 1919					299 090		
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	601 400	559 291	1 160 691	4 198 838	3 899 748	5 060 439

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,9 % ab-, in der Abfuhr um 43,6 % ab-, im ganzen um 43,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 215 203 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 144 938 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 543 078 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 71 505 t), und unbearbeitet (— 44 545 t), Zement (— 4060 t), Chemikalien und Drogen (— 10 276 t), Kalisalze zum Düngen (— 62 282 t), phosphorsaurer Kalk (— 12 342 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1678 t), Ton, Lehm (— 39 654 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 6338 t), Zinkerze (— 4351 t), Manganerze, Braunstein (— 19 640 t), Schwefelkies (— 7225 t), Schlacken zur Verhüttung (— 39 060 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 1290 t), Gerste (— 9711 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 10 088 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 13 651 t), Lumpen (— 1587 t), Roggenmehl (— 5553 t), Obst und Beeren (— 1342 t), Küchengewächse, Gemüse (— 3321 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 5478 t), Rübensirup, Melasse (— 2021 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 23 124 t), Schwefelsäure (— 3427 t), Soda aller Art (— 2027 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 20 129 t), Steinkohlenbriketts (— 1038 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 12 791 t), Zucker, roh (— 54 556 t), Verbrauchszucker (— 16 020 t), Stückgüter (— 2725 t), Farben (— 1522 t), Heu und Stroh (— 1854 t); zugenommen haben: Kartoffeln (+ 27 279 t), Weizen und Spelz (+ 26 886 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 39 246 t), Fleisch und Speck (+ 27 268 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 4331 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 2224 t), Braunkohlen, rohe (+ 2127 t), Braunkohlenbriketts (+ 1884 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 6471 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 1681 t), sonstige Erden, Traß (+ 3188 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 36 855 t),

Roggen (+ 12 605 t), Mais (+ 4572 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 5298 t), Jute (+ 1109 t), gebrannter Kalk (+ 5553 t), Weizenmehl (+ 11 582 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 19 029 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 7861 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 1219 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 2483 t), Pflastersteine aller Art (+ 3714 t), Steinkohlenkoks (+ 3351 t), sonstige Güter (+ 5297 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 1 259 226 t), Steinkohlenkoks (— 2 146 666 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 199 215 t), Kalisalze zum Düngen (— 54 219 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 29 658 t), Pflastersteine aller Art (— 220 220 t), Zucker, roh (— 56 978 t), Kupfererze, Kupferstein (— 12 238 t), Chemikalien und Drogen (— 5370 t), Zement (— 1374 t), eiserne Röhren und Säulen (— 3824 t), sonstige Erden, Traß (— 2263 t), Zinkerze (— 2353 t), Schlacken zur Verhüttung (— 6303 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 1675 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 11 348 t), und gespalten (— 42 621 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1914 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 10 757 t), Roggenmehl (— 1320 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 3802 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1752 t), Steinkohlenbriketts (— 1350 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 1267 t), Verbrauchszucker (— 9675 t); zugenommen haben: Eisen und Stahl in Stäben (+ 40 150 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 47 945 t), hölzerne-Eisenbahnschwellen (+ 12 632 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 16 308 t), Teer, Pech, Harz (+ 4192 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 5177 t), Braunkohlen, rohe (+ 24 966 t), phosphorsaurer Kalk (+ 2044 t), andere künstliche Düngemittel (+ 1158 t), Roheisen aller Art (+ 5326 t), Luppen von Schweißisen (+ 3538 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2866 t), Eisenbahnschienen (+ 6925 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 2113 t), Weizen und Spelz (+ 7429 t), Roggen (+ 2336 t), gebrannter Kalk (+ 1410 t), Weizenmehl (+ 1214 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 3649 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (+ 1467 t).

Der Kohlenverkehr blieb gegenüber dem des Vorjahres um fast die Hälfte zurück. Neben den Förderausfällen der Zechen infolge von Streiks, passiver Resistenz und Unruhen unter den Bergarbeitern verminderte auch zeitweise, besonders in den Erntemonaten, Wagenmangel die Kohlenzufuhren zu den Häfen.

Der starke Rückgang des Erzverkehrs wurde in der Hauptsache durch die von der Entente verhängte Ostseeblockade hervorgerufen, die Lieferungen aus Schweden unmöglich machte. Ebenfalls hörten die Zufuhren aus dem Minettegebiet auf.

Die Mehrabfuhr an Eisenwaren hat ihren Grund in der Wiederaufnahme des Handels mit Holland.

Durch die Ankunft von überseeischem Getreide über Rotterdam hob sich auch der Getreideverkehr in den Häfen.

Das Darniederliegen der Bautätigkeit hat den Holzverkehr sehr ungünstig beeinflusst. Aus demselben Grunde erfuhren auch die Ankünfte von anderen Baustoffen, insbesondere Sand und Kies, eine wesentliche Herabminderung. Der Rückgang der Abfuhr dieser Stoffe hat seinen Grund in dem Aufhören der Sendungen der Heeresverwaltung nach Belgien.

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

- a) die Kohlenanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug im Jahre 1919 4 366 443 t, gegen 7 609 811 t im Jahre 1918, also 1919 weniger 3 243 368 t;
- b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1919 167 364 t, gegen 370 925 t im Jahr 1918, sonach 1919 weniger 203 561 t;

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

N a c h	1919	1918
	t	t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich . . . . .	62 696	13 302
Cöln bis Coblenz ausschließlich . . . . .	11 487	69 167
Coblenz . . . . .	5 087	33 392
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich . . . . .	25 951	66 571
den Mainhäfen . . . . .	315 378	885 259
Mainz bis Mannheim ausschließlich . . . . .	525 200	1 124 571
Mannheim und oberhalb . . . . .	2 653 321	5 453 669
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich . . . . .	41 111	52 426
Rhein-Herne-Kanal . . . . .	17 303	1 251
Frankreich . . . . .	2 724	—
Holland . . . . .	676 679	18 321
Belgien . . . . .	—	1 284
Zusammen	4 336 937 <sup>1)</sup>	7 719 213 <sup>2)</sup>
also 1919 weniger	3 382 276	

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

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	1 850	6 399	8 249	528 281	85 550	613 831	622 080
1918	6 545	16 347	22 892	973 489	292 183	1 265 672	1 288 564
Mithin 1919 { mehr weniger	— 4 695	— 9 948	— 14 643	— 445 208	— 206 633	— 651 841	— 666 484

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 64,0 % ab-, in der Abfuhr um 51,5 % ab-, im ganzen um 51,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 9948 t), Steinkohlen (— 6005 t); zugenommen haben: Grubenholz (+ 1029 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 181 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 70 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 609 465 t), Steinkohlenbriketts (— 13 683 t), Steinkohlenkoks (— 30 344 t), Schlacken zur Verhüttung (— 3587 t); zugenommen haben: Eisenerz außer Schwefelkies (+ 4587 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 375 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 276 t).

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

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	30 738	295 856	326 594	158 797	48 981	207 778	534 372
1918	710	979 922	980 632	486 363	62 623	548 986	1 529 618
Mithin 1919 { mehr weniger	30 028 —	— 684 066	— 654 038	— 327 566	— 13 642	— 341 208	— 995 246

<sup>1)</sup> Außerdem 142 311 t Bootekohlen.<sup>2)</sup> Außerdem 193 537 t Bootekohlen.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 66,7 % ab-, in der Abfuhr um 62,2 % ab-, im ganzen um 65,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 574 626 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 32 133 t), Ton, Lehm (— 1270 t), Manganerze, Braunstein (— 39 892 t), Schlacken zur Verhüttung (— 1486 t), Steinkohlenkoks (— 1631 t), gebrannter Kalk (— 10 829 t), Steinkohlen (— 14 444 t); zugenommen haben: Eisen- und Stahlbruch (+ 3885 t), Schwefelkies (+ 4423 t), Grubenholz (+ 9870 t), Schwefelsäure (+ 1494 t), Pflastersteine aller Art (+ 1004 t), Luppen von Schweißisen (+ 616 t), Zement (+ 362 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 231 t).

Bei der Abfuhr haben nur abgenommen: Steinkohlen (— 402 364 t) und Steinkohlenkoks (— 17 029 t); zugenommen haben dagegen: Thomasmehl (+ 1280 t), phosphorsaurer Kalk (+ 1120 t), Roheisen aller Art (+ 39 553 t), Luppen von Schweißisen (+ 300 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 28 879 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 543 t), Eisenbahnschienen (+ 2985 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 326 t), Eisen- und Stahldraht (+ 372 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1298 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1161 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 282 t).

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

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		
1919	503	109 864	110 367	266 742	64 266	331 008	441 375
1918	418	344 034	344 452	481 170	69 907	551 077	895 529
Mithin 1919	85	—	—	—	—	—	—
	—	234 170	234 085	214 428	5 641	220 069	454 154

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 68 % ab-, in der Abfuhr um 39,9 % ab-, im ganzen um 50,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 154 335 t), Manganerze, Braunstein (— 31 776 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 1720 t), gebrannter Kalk (— 45 557 t), Steinkohlenkoks (— 1063 t); zugenommen haben: Schlacken zur Verhüttung (+ 455 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 148 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 259 029 t), Steinkohlenbriketts (— 132 t), Steinkohlenkoks (— 4586 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 222 t); zugenommen haben: Luppen von Schweißisen (+ 9283 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 10 531 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 6261 t), Eisenbahnschienen (+ 13 476 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 600 t), Eisen- und Stahldraht (+ 2880 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 114 t), Pflastersteine aller Art (+ 146 t), Roheisen aller Art (+ 676 t).

Die Abnahme der Steinkohlenabfuhr wurde durch den starken Rückgang in der Kohlenförderung hervorgerufen. Der Bezug von Ausländerzen über Rotterdam war auch im Berichtsjahre nicht möglich. Die über die Nordsee hereingekommenen Schwedenerze wurden zum Teil mit der Eisenbahn befördert, weil es für die Verfrachtung der gesamten Menge an Kahnraum von Emden und von der Weser mangelte. Minette wurde im Berichtsjahre bis auf ein Schiff auf dem Rhein nicht von der Gutehoffnungshütte bezogen. Im Mai 1919 gestattete die Entente die Verfrachtung von Binger-Mangan von der linken nach der rechten Rheinseite. An sich ist aber auch die Bezugsmenge zurückgegangen, weil die alte Förderziffer nicht mehr eingehalten werden konnte mit Rücksicht auf die Arbeitsschwierigkeiten.

## 35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1919	360	93	453	46 484	923	47 407	47 860
1918	22	182	204	104 962	4 612	109 574	109 778
Mithin 1919	{ mehr weniger	338 —	249 —	— 58 478	— 3 689	— 62 167	— 61 918

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 122,0 % zu-, in der Abfuhr um 56,7 % ab-, im ganzen um 56,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Tabak, roh, Tabakrippen (+ 249 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 13 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 32 t), sonstige Güter (+ 47 t); abgenommen haben: Öle, Fette, Tran und Talg (- 93 t), Papier und Pappe (- 25 t), Stückgüter (- 11 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (- 1169 t), Steinkohlen (- 61 411 t), Tabak, roh, Tabakrippen (- 31 t), Stückgüter (- 47 t); zugenommen haben: Fische und Schaltiere (+ 194 t), Steinkohlenkoks (+ 307 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		
1919	—	103 886	103 886	2 236	—	2 236	106 122
1918	—	146 006	146 006	948	—	948	146 954
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 42 120	— 42 120	1 288 —	— —	1 288 —	— 40 832

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,8 % ab-, in der Abfuhr um 135,9 % zu-, im ganzen um 27,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Gebrannter Kalk (- 15 368 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (- 15 755 t), Steinkohlen (- 12 787 t); zugenommen haben: andere künstliche Düngemittel (+ 1065 t), Braunkohlenbriketts (+ 525 t), Zement (+ 200 t).

Bei der Abfuhr hat zugenommen: Soda aller Art (+ 1438 t); abgenommen haben 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		
1919	67 921	106 318	174 239	5 411	2 625	8 036	182 275
1918	380	247 194	247 574	2 468	2 283	4 751	252 325
Mithin 1919	{ mehr weniger	67 541 —	— 140 876	2 943 —	342 —	3 285 —	— 70 050

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,6 % ab-, in der Abfuhr um 69,1 % zu-, im ganzen um 27,8 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (- 48 267 t), Hafer (- 2419 t), weiches Bau- und Nutzholz unbearbeitet (- 539 t) und gespalten (- 2101 t), Roggen-

mehl (— 5106 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 1853 t), Salz (— 1813 t), Steinkohlen (— 13 899 t), Lumpen (— 335 t), Papier und Pappe (— 353 t), Verbrauchszucker (— 483 t), Heu und Stroh (— 392 t), sonstige Güter (— 534 t); zugenommen haben: Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 1048 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1381 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1392 t), Zement (+ 320 t), Lein- und Ölsamen (+ 495 t), Pflastersteine aller Art (+ 320 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 438 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 5143 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 1632 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 546 t), Steinkohlensoks (+ 256 t); abgenommen haben: Weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 1659 t), Ton, Lehm (— 718 t), Salz (— 354 t), Stückgüter (— 504 t), sonstige Güter (— 398 t), Eisen- und Stahldraht (— 217 t), Pflanzen (— 129 t).

Der Rückgang des Umschlages bei Kies, Sand und Bauholz ist darauf zurückzuführen, daß fast jede Bautätigkeit bei den hohen Baukosten ruhte. Der Rückgang des Kohlenverbrauchs ist der weiteren Einschränkung und dem Stillliegen vieler Industriezweige zuzuschreiben.

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 auch in diesem Jahre unterblieben. Angaben können deshalb nicht gemacht werden.

## II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

### 38. In Frankreich:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	3240	3971	7211
1918	—	180	180
Mithin 1919	3240	3791	7031
{ mehr	—	—	—
{ weniger	—	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 3240 %, die Zufuhr zu Tal um 2106,1 % und die Gesamtzufuhr um 3906,1 % zugenommen, gegen 195 %, 88,9 % und 90,1 % Abnahme im Vorjahr.

### 39. In Baden:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	2970	1229	4199
1918	6317	1137	7454
Mithin 1919	—	92	—
{ mehr	3347	—	3255
{ weniger	—	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 52,5 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 8,1 % zu- und die Gesamtzufuhr um 43,8 % abgenommen, gegen 37,6 % Zu-, 10,6 % Ab- und 27,1 % Zunahme im Vorjahr.

## 40. In Bayern:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	—	—	—
1918	353 <sub>z</sub>	—	353 <sub>z</sub>
Mithin 1919	{ mehr weniger	353 <sub>z</sub>	353 <sub>z</sub>

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 353,5 % ab- und die Gesamtzufuhr um 353,5 % abgenommen, gegen 48 %, 100 % und 88,8 % Abnahme im Vorjahr.

## 41. In Hessen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	32 934	8854	41 788
1918	24 012	2367	26 379
Mithin 1919	{ mehr weniger	6487	15 409

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 37,1 %, die Zufuhr zu Tal um 274,5 % und die Gesamtzufuhr um 58,4 % zugenommen, gegen 13,3 %, 63,5 % und 23,4 % Abnahme im Vorjahr.

## 42. In Preußen:

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1919	374 738	—	374 738
1918	530 116	—	530 116
Mithin 1919	{ mehr weniger	155 378	155 378

Die Zufuhr hat demnach um 29,3 % abgenommen, gegen 28,9 % 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 . . . . .	6 222 910 t <sup>1)</sup>
„ Vorjahr . . . . .	5 076 546 t

sonach im Jahr 1919 mehr 1 146 364 t oder 22,6 %.

<sup>1)</sup> 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 29609 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
1919	17 635	57	17 692
1918	59 284	21	59 305
Mithin 1919	{ mehr weniger	36 —	— 41 613

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 70 % ab-, in der Abfuhr um 171,4 % zu-, im ganzen um 70 % abgenommen.

44. Hafen zu Tiel.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	1950	—	1950
1918	2438	—	2438
Mithin 1919	{ mehr weniger	— —	— 488

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

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	151	—	151
Mithin 1919	{ mehr weniger	— —	— 151

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 151 %, im ganzen um 151 % abgenommen.

46. Hafen zu Gorinchem.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	2 509	—	2 509
1918	11 271	—	11 271
Mithin 1919	{ mehr weniger	— —	— 8 762

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 78 %, im ganzen um 78 % abgenommen.

## 47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	160 255	—	160 255
1918	115 166	—	115 166
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ 45 089 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,4 %, im ganzen um 39,4 % zugenommen.

## 48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	7 974	985	8 959
1918	10 386	23	10 409
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ 962 —	{ — 1 450

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23 % ab-, in der Abfuhr um 4182,6 % zu-, im ganzen um 14 % abgenommen.

## 49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	1236	—	1236
1918	1041	—	1041
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ 195 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19 %, im ganzen um 19 % zugenommen.

## 50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	1133	—	1133
1918	2815	—	2815
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1682

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 60 %, im ganzen um 60 % abgenommen.

## 51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	521	—	521
1918	220	—	220
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ 301 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 137 %, im ganzen um 137 % zugenommen.

## 52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	—	—	—
1918	310	—	310
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — 310

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 310 %, im ganzen um 310 % abgenommen.

## 53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	109 201	—	109 201
1918	115 722	—	115 722
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ — —	{ — 6 521

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

## 54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	1 469 474	2 056 964	3 526 438
1918	1 007 837	27 577	1 035 414
Mithin 1919	{ mehr weniger	{ 461 637 —	{ 2 029 387 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 45,8 %, in der Abfuhr um 7966,6 %, im ganzen um 240 % zugenommen.

## 55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	370 870	77 929	448 799
1918	447 656	8 917	456 573
Mithin 1919	{ mehr weniger	69 012 —	— 7 774

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,1 % ab-, in der Abfuhr um 775 % zu-, im ganzen um 17 % abgenommen.

## 56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	730 535	23 853	754 388
1918	1 046 004	46 042	1 092 046
Mithin 1919	{ mehr weniger	— 22 189	— 337 658

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,6 %, in der Abfuhr um 48 %, im ganzen um 31 % abgenommen.

## 57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1919	172 276	1 017 553	1 189 829
1918	1 963 654	210 011	2 173 665
Mithin 1919	{ mehr weniger	807 542 —	— 983 836

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 91,2 % ab-, in der Abfuhr um 384 % zu-, im ganzen um 45 % 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 Preußischen Zollstelle in Emmerich

im Jahr 1919 . . . . .	—
im Jahr 1918 . . . . .	— t
Mithin 1919	— 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
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ 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
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ 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
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ 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
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr weniger	—	—

## 62. Hafen zu Königsberg.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

## 63. Andere deutsche Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

## 64. Englische Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

## 65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1919	—	—	—
1918	—	—	—
Mithin 1919	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

### 3. Gesamtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze.

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

1919 . . . . . 6 066 021 t  
1918 . . . . . 4 926 157 t

Sonach 1919 . . . . . 1 139 864 t oder 23,1 % Zunahme, gegen 33,7 % Abnahme im Vorjahr.

An Schiffen und Gütern außer Floßholz gingen nach den Aufzeichnungen der 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	
1919	6585	3 107 429	6830	2 805 298	13 415	5 912 727	
1918	7252	303 838	7725	4 539 226	14 977	4 843 064	
Mithin 1919	mehr weniger	— 667	2 803 591 —	— 895	— 1 733 928	— 1 562	1 069 663 —

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 922,7 % zu-, bei der Ausfuhr um 38,2 % ab-, im ganzen um 22,1 % zugenommen.

Von der Zunahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland folgende Güter betroffen: Baumwolle, rohe und Abfälle (+ 7481 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 6183 t), Braunkohle, rohe (+ 2448 t), Chemikalien und Drogen (+ 10 243 t), Roheisen aller Art (+ 7707 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 6341 t), unedle Metalle (+ 8236 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 14 397 t), Schwefelkies (+ 5883 t), andere Erze (+ 3028 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 8179 t), Fische und Schaltiere (+ 7567 t), Fleisch und Speck (+ 78 616 t), Weizen und Spelz (+ 266 618 t), Roggen (+ 59 740 t), Hafer (+ 79 652 t), Gerste (+ 45 274 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 113 229 t), Mais (+ 70 859 t), Malz (11 227 t), Lein- und Ölsamen (+ 41 821 t), andere Sämereien (+ 1578 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 10 724 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 4151 t), Jute (+ 2629 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 36 718 t), Kartoffeln (+ 27 475 t), Weizenmehl (+ 81 338 t), Roggenmehl (+ 10 643 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 41 324 t), Obst- und Beeren (+ 4126 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 122 649 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 18 853 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 54 629 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 6735 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 19 979 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 7680 t), Stärke, Traubenzucker (+ 8740 t), Steinkohlen (+ 677 103 t), Steinkohlenbriketts (+ 23 135 t), Steinkohlenkoks (+ 35 990 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 18 768 t), Teer, Pech, Harz (+ 4844 t), Wein (+ 62 597 t), Verbrauchszucker (+ 9230 t), sonstige Güter (+ 92 387 t); abgenommen haben dagegen: phosphorsaurer Kalk (— 20 751 t), andere künstliche Düngemittel (— 4305 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 9220 t), Farberden, Graphit (— 3180 t), Küchengewächse, Gemüse (— 2479 t), Papier und Pappe (— 4726 t), Rübensirup, Melasse (— 5369 t), Soda aller Art (— 2386 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 10 048 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 51 343 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 1570 t).

Gefloßt wurde bei der Einfuhr nichts.

Die Hauptabnahme des Verkehrs bei der Ausfuhr aus Deutschland über die deutsch-niederländische Grenze erstreckt sich auf: Zement (— 39 849 t), Roheisen aller Art (— 5445 t), eiserne Röhren und Säulen (— 2697 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 659 871 t), Ton, Lehm (— 4341 t), sonstige Erden, Traß (— 2083 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 2418 t), Kupfererze, Kupfersteine (— 18 519 t), Schwefelkies (— 3000 t), Schlacken zur Verhüttung (— 8197 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 207 296 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 5252 t), gebrannter Kalk (— 5542 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 4074 t), Salz, Koch-, Speise-, Viehsalz (— 88 545 t), Alabaster, Marmor (— 11 585 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 13 278 t), Pflastersteine aller Art (— 407 655 t), Steinkohlen (— 471 934 t), Steinkohlenbriketts (— 1669 t), Steinkohlenkoks (— 161 711 t); zugenommen haben: Chemikalien und Drogen (+ 4007 t), Kalisalze zum Düngen (+ 11 122 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 6496 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 50 384 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 79 102 t), Eisenbahnschienen (+ 18 437 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 7261 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 3843 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 22 082 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 17 203 t), weiches Bau- und Nutzholz in Querrichtung bearbeitet (+ 73 331 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 19 505 t), Soda aller Art (+ 17 993 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 17 662 t), Teer, Pech, Harz (+ 17 763 t), Wein (+ 1631 t), gebrauchte Umschließungen (+ 3753 t), sonstige Güter (+ 55 705 t).

Geflüßt wurden bei der Abfuhr 153 294 t oder 70 201 t mehr wie im Vorjahre.