

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-255524](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255524)

IV. Güterverkehr¹⁾.

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 Emmerich²⁾.

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 ⁴⁾ , |
| 8. Worms, | 21. Bonn, | 33. Alsum mit Schwelgern, |
| 9. Gernsheim, | 22. Wesseling, | 34. Walsum, |
| 10. Nierstein, | 23. Cöln u. Cöln-Mülheim ³⁾ , | 35. Orsoy ⁵⁾ , |
| 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

	1921	1920	
die Zufuhr	16 096 032 t	19 095 524 t,	mithin 1921 weniger 2 999 492 t
„ Abfuhr	14 486 303 t	15 766 664 t,	„ 1921 „ 1 280 361 t
Zusammen	30 582 335 t	34 862 188 t,	mithin 1921 weniger 4 279 853 t.

¹⁾ Über die Statistik des Verkehrs in den schweizerischen Rheinhäfen ist zu bemerken: Zu Berg kamen nach dem Rheinhafen St. Johann 732 t Weizen, zu Tal wurden abgeführt 334 t kondensierte Milch und 2,5 t Maschinen. Im ganzen also zu Berg 732 t und zu Tal 336,5 t.

²⁾ 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.

³⁾ Mülheim wurde am 1 April 1914 Cöln eingemeindet.

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

⁵⁾ 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.

^{*} Siehe auch die bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs auf dem Rhein am Schluß der Beilagen.

Die Verkehrsabnahme in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 15,7 % gegen 31,6 % Zunahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 8,1 % gegen 51,1 % Zunahme im Vorjahr, im ganzen 12,3 % gegen 83 % Zunahme im Vorjahr.

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

	1921	1920		
der Verkehr zu Berg	20 390 556 t	25 606 549 t,	mithin 1921 weniger	5 215 993 t
„ „ zu Tal	10 191 779 t	9 255 639 t,	„ 1921 mehr	936 140 t
Zusammen	30 582 335 t	34 862 188 t,	mithin 1921 weniger	4 279 853 t

mithin in der Richtung zu Berg 2 % Abnahme, in der Richtung zu Tal 10,1 % Zunahme, gegen 37,8 % und 45,8 % Zunahme 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	13 865 t
39. „ Baden	3 032 t
40. „ Bayern	— t
41. „ Hessen	32 407 t
42. „ Preußen	332 442 t

Zusammen 1921 381 746 t
gegen 1920 423 841 t

Sonach gegen das Vorjahr 42 049 t oder 9,9 % Abnahme, gegenüber 0,96 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe 1 im Berichtsjahr 30 964 081 t

„ Vorjahr 35 286 029 t

mithin in 1921 weniger 4 321 948 t,

also ergibt sich eine Abnahme von 12,2 %, gegen 39,1 % Zunahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: Pferde, Rindvieh, Schafe 17 Stück, Schweine, Geflügel usw. 1 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

	1921	1920		
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	9 912 466 t	7 316 846 t,	mithin 1921 mehr	2 595 620 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	6 296 517 t	5 944 337 t,	„ 1921 „	352 180 t
Zusammen	16 208 983 t	13 261 183 t,	mithin 1921 mehr	2 947 800 t.

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 22,2 %, gegen 613,96 % im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 35,5 %, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 5,9 % zugenommen, gegen 140,2 % und 87,1 % Zunahme 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

die Zufuhr vom deutschen Rhein	1921	1920	
her	14 206 t	25 299 t,	mithin 1921 weniger 11 093 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	10 990 t	33 398 t,	„ 1921 „ 22 408 t
Zusammen	25 196 t	58 697 t,	mithin 1921 weniger 33 501 t.

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 43,8 %, in der Abfuhr 67,1 %, im ganzen um 57,1 % abgenommen, gegen 12 843,7 % Zunahme im Vorjahr.

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

Zufuhr vom deutschen Rhein her	1921	1920	
9 926 672 t	7 342 145 t,	mithin 1921 mehr 2 584 527 t	
Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	6 307 507 t	5 977 735 t,	„ 1921 „ 329 772 t
Zusammen	16 234 179 t	13 319 880 t,	mithin 1921 mehr 2 914 299 t.

Die Verkehrszunahme beträgt somit 21,9 %, gegen 618,8 % im Vorjahr. Die Zunahme in der Zufuhr beträgt 35,2 %, die Zunahme in der Abfuhr 5,5 %, gegen 141,1 % und 88,1 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit	16 234 179 t ¹⁾
den Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen mit	30 964 081 t
so ergibt sich im Jahr 1921 als Gesamthafenverkehr	47 198 260 t
gegen 1920	48 605 909 t

oder 2,89 % Abnahme, gegen 155,4 % Zunahme im Vorjahr.

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

	Zufuhr vom deutschen Rhein	Abfuhr nach dem deutschen Rhein	Gesamtverkehr
Aufzeichnungen in Emmerich	9 876 742 t	6 337 504 t	16 214 246 t
Aufzeichnungen in Lobith	9 925 476 t	6 306 336 t	16 231 812 t
In Emmerich { mehr	—	31 168 t	—
{ weniger	48 734 t	—	17 566 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 28 230 Tonnen. (Siehe Beilage IIIc.)

Von dem Gesamthafenverkehr mit 47 198 260 t
fallen nach den Beilagen IIIa und IVa auf den Verkehr mit Nebenflüssen 472 191 t

Somit Hafenverkehr mit dem Rhein 46 726 069 t

Hierzu der in Beilage IIb zusammengestellte Durchgangsverkehr von und nach
den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Berichtsjahr . . . 6 739 914 t

Gibt zusammen 53 465 983 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein 26 732 992 t

oder gegen das Vorjahr mit 27 662 240 t weniger 929 248 t oder 3,4 % Abnahme gegen 45,6 %
Zunahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1921 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	70 723 985	3 480 552	37 102 268	+ 13 595 138	+ 5,4
1910	81 142 038	3 870 067	42 506 053	+ 5 403 784	+ 14,3
1911	85 271 825	3 864 776	44 563 301	+ 2 062 248	+ 4,8
1912	95 754 205	4 088 264	49 921 234	+ 5 352 933	+ 12,0
1913	104 861 597	4 263 552	54 562 574	+ 4 641 339	+ 9,3
1914	76 988 185	2 986 006	39 987 095	- 14 575 478	- 26,7
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015	- 46,5
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660	+ 1 178 580	+ 5,5
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480	- 4,6
1918	41 416 090	9 801 127	25 608 609	+ 4 082 429	+ 18,9
1919	30 889 532	7 119 004	19 004 268	- 6 604 341	- 26,2
1920	47 849 615	7 474 864	27 662 240	+ 8 657 972	+ 45,6
Summe 1909—1920	759 118 987	53 724 143	406 421 565	- 4 155 110	+ 11,8
Durchschnitt 1909—1920	63 259 916	4 477 012	33 868 464	+ 346 259	+ 1,0
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992	- 929 248	- 3,4
1921 gegen 1909/20	mehr weniger	— 16 533 847	2 262 902 — 7 135 472	— 582 989	—

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

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

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

indem einige Unterabteilungen fortgefallen sind, so bei Klasse 16 (vorher 16a und 16b), bei Klasse 55 (vorher 55a und 55b), bei Klasse 58 (vorher 58a und 58b), bei 59c (vorher 59c und 59d). Außerdem ist bei Klasse 31 die Unterscheidung nach europäischen und außereuropäischen Hölzern fortgelassen worden und die Unterabteilung 31a Telegraphenstangen fortgefallen. Die Ergebnisse dieser Anschreibungen werden in den Beilagen IIIa, IIIb, IIIc, IVa, IVb und IVc mitgeteilt. An den minderwichtigen Ladeplätzen, Lösch- und Umschlagsstellen wird aber nur die Zufuhr angeschrieben und das Ergebnis in Beilage IIa summarisch für jeden Uferstaat angegeben. Das Güterverzeichnis mit 76 Güterklassen (Beilage VIII) ist das für die Statistik des deutschen Eisenbahnverkehrs maßgebende; doch sind für den Wasserstraßenverkehr die Güterklassen noch vielfach in Unterklassen getrennt, so daß die Anschreibung der Güter nach 130 (vorher 138) Artikeln getrennt erfolgt. Da es nicht angängig war, die umfangreicheren Bezeichnungen einzelner Klassen des Güterverzeichnisses in den genannten Beilagen vollständig abzudrucken, sind in den betreffenden Spalten teilweise nur charakteristische Stichworte angegeben.

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

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

Ausgeschlossen von der Anschreibung bleiben:

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

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

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

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

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

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

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

B. Verkehr in den 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		
1921	270 730	—	270 730	96	73 171½	73 267½	343 997½
1920	1 160 854	—	1 160 854	—	289 113½	289 113½	1 449 967½
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	96	—	—	—
	890 124	—	890 124	—	215 942	215 846	1 105 970

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 76,7 %, in der Abfuhr um 74,7 %, im ganzen um 76,3 % abgenommen.

Wichtigere Zunahme oder Abnahme wurde gegenüber 1920 bei folgenden Gütersorten festgestellt:

I. Zufuhr:

A. Zunahme bei Hafer + 4973 t.

B. Abnahme bei Braunkohlenbriketts — 294 361 t, Weizen — 47 453 t, Roggen — 55 537 t, Mais — 23 129 t, Holzteig — 8837 t, Steinkohlen — 379 809 t, Steinkohlenbriketts — 10 892 t, Steinkohlenskoks — 10 754 t, Teer — 6718 t, Weine — 8027 t, Zucker — 21 012 t.

II. Abfuhr:

A. Zunahme bei Steinkohlen + 38 552 t.

B. Abnahme bei Kali zu Düngezwecken — 225 629 t, Soda — 22 729 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		
1921	47 986	1530	49 516	5671	68 571	74 242	123 758
1920	282 628	9381	292 009	8908	45 063	53 971	345 980
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	23 508	20 271	—
	234 642	7851	242 493	3237	—	—	222 222

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 83,04 % ab-, in der Abfuhr um 37,56 % zu-, im ganzen um 64,24 % 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		
1921	47 986	1420	49 406	5671	68 461	74 132	123 538
1920	279 827	9381	289 208	6190	45 063	51 253	340 461
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	23 398	22 879	—
	231 841	7961	239 802	519	—	—	216 923

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 82,92 % ab-, in der Abfuhr um 44,64 % zu-, im ganzen um 63,71 % abgenommen.

Nachdem sich der Verkehr im Hafen Kehl im Jahr 1920 wieder etwas gehoben hatte, ist im Jahr 1921 wiederum ein erheblicher Verkehrsrückgang eingetreten. Die Ursachen hierfür sind sehr mannigfaltig. Die immer noch herrschenden unsicheren politischen Weltverhältnisse verbunden mit den Währungsverhältnissen machten die Einfuhr größerer Gütermengen aus dem Ausland unmöglich. Die für die Schweiz bestimmten Güter wurden vielfach schon an den Seeumschlagsplätzen oder doch in Mannheim auf die Bahn gebracht, weil die Eisenbahnfrachten erheblich niedriger waren als die Schiffsfrachten. Vielfach wurde sogar die Wasserfracht in ausländischer Währung erhoben. Dazu kam noch, daß während des ganzen Jahres 1921 der Wasserstand des Rheins für die Schifffahrt außerordentlich ungünstig war und Fahrten nach dem Oberrhein oft längere Zeit überhaupt nicht ausgeführt werden konnten.

Die Minderzufuhr entfällt hauptsächlich auf folgende zu Berg angekommenen Güter: Braunkohlen 1297 t, Braunkohlenbriketts 28 751 t, Chemikalien 1917 t, Düngemittel 2105 t, Kreide 2848 t, Schwefelkies 2041 t, Roggen 8968 t, Weizen 21 975 t, Hafer 1267 t, Mais 3043 t, Reis 7170 t, Steinkohlen 133 928 t, Steinkohlenbriketts 19 383 t, Pech 5930 t.

Für die Mehrabfuhr zu Tal kommen in Betracht: Zement 1627 t, Steinkohlen (Saarkohlen) 56 443 t, Holz 6746 t.

3. Hafen zu Lauterburg.

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		
1921	45 717½	—	45 717½	—	22 127½	22 127½	67 845
1920	201 021½	—	201 021½	3173	2 660	5 833	206 854½
Mithin 1921	mehr weniger	— —	— —	— 3173	19 467½ —	16 294½ —	— 139 009½

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 77,3 % ab-, in der Abfuhr um 279,4 % zu-, im ganzen um 67,2 % abgenommen.

Zunahme oder Abnahme wurden gegenüber 1920 bei folgenden Gütersorten festgestellt:

I. Zufuhr:

A. Zunahme: nichts.

B. Abnahme bei Braunkohlenbriketts — 3 798 t, Steinkohlen — 133 358 t, Steinkohlenkoks — 17 847 t.

II. Abfuhr:

A. Zunahme bei Steinkohlen + 18 954 t.

B. Abnahme bei Eisenerz — 2660 t.

4. Hafen zu Karlsruhe.

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		
1921	213 782	9544	223 326	11	93 290	93 301	316 627
1920	793 781	252	794 033	—	126 032	126 032	920 065
Mithin 1921	mehr weniger	— 9292	— —	11 —	— 82 742	— 32 731	— 603 438

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 71,87 %, in der Abfuhr um 25,97 %, im ganzen um 65,59 % abgenommen.

Dieser starke Verkehrsrückgang ist im wesentlichen auf die außergewöhnlichen, ungünstigen Wasserstandsverhältnisse der deutschen Ströme im Berichtsjahr, auf das weiter andauernde und im Berichtsjahr zum Teil noch verschärfte Mißverhältnis zwischen den Beförderungskosten auf dem Wasserweg und jenen auf dem Bahnweg und schließlich auf die wirtschaftlichen Folgen des Weltkrieges und seine Auswirkungen, insbesondere die Entwertung der Kaufkraft der deutschen Währung zurückzuführen.

Die geringfügige Zunahme der Zufuhr zu Tal erklärt sich aus einer vermehrten Zufuhr von Kies und Sand für Bauzwecke. Die Steigerung der Abfuhr zu Berg ist ohne grundsätzliche Bedeutung.

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		
1921	9 343	39 689	49 032	—	2826	2826	51 858
1920	21 431	24 817	46 248	—	7277	7277	53 525
Mithin 1921	{ mehr { weniger		14 872	—	—	—	—
	12 088	—	—	—	4451	4451	1 667

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,02 % zu-, in der Abfuhr um 61,66 % ab-, im ganzen um 3,11 % abgenommen.

Die Zunahme der Zufuhr bestand hauptsächlich in Steinen von der Schleifung der Festung Germersheim, die Abnahme der Abfuhr betraf Eisenbahnschwellen und Zuckerrüben.

6. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	4 315 513	55 841	4 371 354	17 027	615 342	632 369	5 003 723
1920	5 907 301	158 176	6 065 477	71 523	477 243	548 766	6 614 243
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	138 099	83 603	—
	1 591 788	102 335	1 694 123	54 496	—	—	1 610 520

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27,93 % ab-, in der Abfuhr um 15,23 % zu-, im ganzen um 24,35 % 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		
1921	4 282 491	34 790	4 317 281	2 959	594 083	597 042	4 914 323
1920	5 860 990	49 177	5 910 167	16 174	373 573	389 747	6 299 914
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	220 510	207 295	—
	1 578 499	14 387	1 592 886	13 215	—	—	1 385 591

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,95 % ab-, in der Abfuhr um 53,19 % zu-, im ganzen um 21,99 % abgenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1921 und 1920:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Zufuhr				Abfuhr			
	1921	1920	1921			1920 zu- sammen	1921			1920 zu- sammen
			zu Berg	zu Tal	zusammen		zu Berg	zu Tal	zusammen	
t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen . .	3 032 500	4 123 643	2 355 908	54 371	2 410 279	3 609 423	17 027	605 194	622 221	514 220
Rheinauhafen . . .	1 971 223	2 490 600	1 959 605	1 470	1 961 075	2 456 054	—	10 148	10 148	34 546
Zusammen	5 003 723	6 614 243	4 315 513	55 841	4 371 354	6 065 477	17 027	615 342	632 369	548 766

a) Rheinau:

Jahr	Zufuhr			Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	t		zu Berg	zu Tal		
t	t	t	t	t	t	t	t	
1921	1 959 605	1470	1 961 075	—	10 148	10 148	1 971 223	
1920	2 455 802	252	2 456 054	8389	26 157	34 546	2 490 600	
Mithin 1921	mehr	—	1218	—	—	—	—	
	weniger	496 197	—	494 979	8389	16 009	24 398	
							519 377	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,15 %, in der Abfuhr um 70,62 %, im ganzen um 20,85 % abgenommen.

Der Gesamtgüterverkehr ist im Berichtsjahr 1921, trotzdem 276 Schiffe mehr gegenüber dem Jahr 1920 einliefen, zurückgegangen. In der Zufuhr der Güter beträgt der Ausfall 494 979 t und in der Abfuhr 24 398 t.

Die Minderzufuhr entfällt hauptsächlich auf die nachbezeichneten zu Berg angekommenen Güter: Asche (Koksasche) 3167 t, Braunkohlen, rohe 351 386 t, künstliche Düngemittel 800 t, Schwefelkies 3965 t, Steinkohlenbriketts 6206 t, Steinkohlenkoks 105 777 t, Torf 20 193 t, Pech 17 023 t, Rohzucker 9071 t.

Der Minderzufuhr zu Berg steht eine Mehrzufuhr von folgenden Gütern gegenüber: Braunkohlenbriketts 131 390 t, sonstige Erden, Traß 2783 t, Weizen und Spelz 3458 t, Lein- und Ölsamen 5664 t, Erdöl und andere Mineralöle 427 t, Steinkohlen 233 843 t.

Die Zufuhr zu Tal war sehr gering und bestand nur in Kies, Ziegelsteinen und Steinkohlen (Saarkohlen).

In der Minderabfuhr zu Tal sind folgende Güter zu nennen: Kupfererze 3056 t, Tannenschnittholz 1979 t, Bauxit 6157 t, Kokosfett 1220 t, Steinkohlen 4117 t.

Der Minderabfuhr zu Tal steht eine Mehrabfuhr von folgenden Gütern gegenüber: tierischer Dünger 1000 t, Schwefelsäure 2103 t.

Die Abfuhr zu Berg hat keine Güter nachzuweisen.

Der Ausfall im Güterverkehr hat seinen Grund in dem steten niedrigen Wasserstand des Rheines während des ganzen Jahres. Nur an 42 Tagen erreichte der Wasserstand eine Höhe von über 3 Meter. Die Schiffe konnten deshalb nur auf ein Viertel bis ein Halb Last der Tragfähigkeit geladen werden.

Die wenigen Schiffe, die nach dem Oberrhein befrachtet wurden, mußten hier gelichtet werden.

b) Mannheim.

1. Düngemittel aller Art. Zufuhr 23 821 t (+ 19 816 t); Abfuhr 660 t (— 1833 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf den Wagenmangel bei der Eisenbahn zurückzuführen. Die verminderte Abfuhr ist dem starken Verbrauch im Inland zuzuschreiben.

2. Lumpen aller Art. Zufuhr 342 t (— 21 t); Abfuhr 3936 t (+ 3404 t).

Der Unterschied in der Zufuhr ist unwesentlich.

Die stärkere Abfuhr erklärt sich daraus, daß der Bedarf der einheimischen Industrie reichlich gedeckt war und die Ausfuhr in größerem Umfang erlaubt wurde.

3. Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 16 471 t (— 25 410 t); Abfuhr 30 t (— 161 t).

Die verminderte Zufuhr ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß der Verbrauch durch den ruhigeren Geschäftsgang kleiner war, aber auch darauf, daß wegen der hohen Schiffsfrachten der Bahnversand vielfach vorgezogen wurde.

Die Minderabfuhr ist geringfügig.

4. Andere unedle Metalle, roh oder aus Bruch. Zufuhr 1023 t (— 3161 t); Abfuhr 1656 t (+ 1063 t).

Bei der Zufuhr wie bei Ziffer 3.

Die Zunahme der Abfuhr ist auf Besserung der Absatzmöglichkeit zurückzuführen.

5. Vorbereitetes Eisen aller Art. Zufuhr 7046 t (— 16 670 t); Abfuhr 4946 t (+ 675 t).

Die verminderte Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß es im Jahr 1921 in Süddeutschland beinahe unmöglich war, Eisen vom Rheinland zu erhalten und daher die Ware mit der Bahn von der Saar und aus Lothringen bezogen werden mußte.

Der Mehrabgang beruht auf der Weiterversendung des aus dem Saargebiet und Lothringen bezogenen Eisens nach dem Niederrhein.

6. Zement, Traß, Kalk. Zufuhr 15 355 t (— 433 t); Abfuhr 70 054 t (+ 44 895 t).

Die geringere Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Firma Dyckerhoff & Söhne in Amöneburg ihr Lager in Mannheim weniger reichlich versorgen konnte, wie im Jahr 1920.

Die Zunahme der Abfuhr ist eine Folge der eingetretenen Ausfuhrerleichterungen nach Holland und Übersee.

7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 44 022 t (+ 20 161 t); Abfuhr 132 t (— 210 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf die rege Bautätigkeit hier zurückzuführen.

Die Abfuhr ist unwesentlich.

8. Weizen und Spelz. Zufuhr 445 100 t (+ 217 020 t); Abfuhr 5651 t (+ 808 t).

Die größere Zufuhr ist auf die nunmehr eingetretene freie Wirtschaft einerseits und auf die von seiten der Reichsgetreidestelle vermehrten Ankäufe, die zu einem großen Teil über Mannheim befördert wurden, andererseits zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr hängt mit den aus dem Vorjahr verbliebenen Beständen zusammen.

9. Roggen. Zufuhr 21 498 t (— 71 677 t); Abfuhr 270 t (— 165 t).

Die Abnahme der Zufuhr ist zum Teil auf die außerordentlich gute inländische Roggenernte, zum Teil auch auf schlechten Wasserstand, die verminderte Abfuhr auf den größeren Bedarf und Verbrauch im Inlande zurückzuführen.

10. Hafer. Zufuhr 29 425 t (+ 21 561 t); Abfuhr 595 t (— 1535 t).

Für die Zufuhr wie bei Ziffer 8.

Für die Abfuhr wie bei Ziffer 9.

11. Gerste. Zufuhr 48 699 t (+ 42 550 t); Abfuhr 783 t (+ 783 t).

Für Zu- und Abfuhr wie bei Ziffer 8.

12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 122 779 t (+ 64 609 t); Abfuhr 10 429 t (+ 7610 t).

Für Zu- und Abfuhr wie bei Ziffer 8.

13. Ölsaart. Zufuhr 34 364 t (+ 4618 t); Abfuhr 2299 t (— 4091 t).

Die stärkere Zufuhr ist auf die Freigabe der Einfuhr der Ölfrüchte und der Rückgang in der Abfuhr auf den niedrigen Wasserstand des Neckars und Oberrheins zurückzuführen.

14. Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 9 t (— 78 t); Abfuhr 14 t (— 82 t).

Die Minderzufuhr rührt daher, daß infolge des niedrigen Kursstandes der Mark wenig Obst vom Ausland eingeführt wurde.

Der Rückgang in der Abfuhr ist der schlechten Obsternte zuzuschreiben.

15. Häute, Felle, Pelzwerk. Zufuhr 1435 t (— 784 t); Abfuhr 739 t (+ 177 t).

Das Weniger in der Zufuhr ist teils auf den niedrigen Wasserstand, teils auf die zeitweise billigere Bahnfracht zurückzuführen.

Das Mehr in der Abfuhr rührt von dem größeren Versand nach dem Ausland her.

16. Harte Stämme (Bau- und Nutzholz und Schiffsholz). Zufuhr 137 t (— 62 t); Abfuhr 398 t (+ 94 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist auf den geringen Absatz im Inlande wegen der hohen Holzpreise und die Zunahme in der Abfuhr auf den wieder lebhafter werdenden Handel mit dem Ausland zurückzuführen.

17. Harte Schnittwaren. Zufuhr 8 t (— 93 t); Abfuhr 136 t (— 159 t).

Das Weniger in der Zufuhr hängt mit dem schlechten Kursstand der Mark im Ausland zusammen.

Das Weniger in der Abfuhr ist auf den niedrigen Wasserstand nach dem Oberrhein zurückzuführen.

18. Weiche Stämme. Zufuhr 19 605 t (— 8789 t); Abfuhr 31 096 t (+ 5906 t).

Für die Zufuhr wie bei Ziffer 17.

Die vermehrte Abfuhr rührt von der gesteigerten Ausfuhr nach Holland her.

19. Weiche Schnittwaren. Zufuhr 5581 t (+ 4106 t); Abfuhr 39 772 t (+ 20 085 t).

Die stärkere Zufuhr ist auf die rege Bautätigkeit zurückzuführen.

Die Abfuhr wie bei Ziffer 18.

20. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 360 t (— 376 t); Abfuhr 2084 t (— 163 t).

Die verminderte Zufuhr beruht zum Teil auf dem niedrigen Wasserstand und zum Teil auf dem schlechten Kursstand der Mark.

Das Weniger in der Abfuhr ist unbedeutend.

21. Wein. Zufuhr 2340 t (— 631 t); Abfuhr 126 t (— 404 t).

Das Weniger in Zu- und Abfuhr ist darauf zurückzuführen, daß eine wesentliche Frachtersparnis beim Wassertransport gegenüber dem Bahnversand nicht bestanden hat und der Weinhandel den rascheren Landweg vorgezogen hat.

22. Mehl und Mühlenfabrikate. Zufuhr 348 t (— 2834 t); Abfuhr 1030 t (— 691 t).

Für Zu- und Abfuhr wie bei Ziffer 21.

23. Reis. Zufuhr 1053 t (— 2706 t); Abfuhr 37 t (— 159 t).

Für Zu- und Abfuhr wie bei Ziffer 21.

24. Salz. Zufuhr 19 283 t (— 86 019 t); Abfuhr 250 295 t (— 61 082 t).

Die Abnahme in Zu- und Abfuhr ist auf den niedrigen Wasserstand des Neckars und Rheins zurückzuführen.

25. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 374 t (— 618 t); Abfuhr 195 t (— 55 t).
Die verminderte Zu- und Abfuhr hat ihren Grund in der fortgesetzten Verschlechterung der Mark, die eine Einfuhr beinahe unmöglich machte und den Handel immer geringer gestaltete.
26. Rohtabak. Zufuhr 1646 t (— 5911 t); Abfuhr 55 t (+ 204 t).
Für die Zufuhr wie bei Ziffer 25.
Die gesteigerte Abfuhr ist auf die Räumung der Lagerbestände zurückzuführen.
27. Petroleum. Zufuhr 22 514 t (+ 470 t); Abfuhr 112 t (+ 50 t).
Das Mehr in der Zufuhr beruht auf der gesteigerten Nachfrage nach Benzin und die Zunahme in der Abfuhr auf dem gesteigerten Absatz nach der Schweiz.
28. Steinkohlen. Zufuhr 1 127 678 t (— 917 261 t), Abfuhr 130 666 t (+ 93 947 t).
Die verminderte Zufuhr ist auf den ungünstigen Wasserstand zurückzuführen.
Die gesteigerte Abfuhr rührt von dem regen Umschlag englischer und amerikanischer Kohlen nach der Schweiz her.
29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 5170 t (— 15 451 t); Abfuhr 1590 t (— 177 t).
Für die Zufuhr wie bei Ziffer 28.
Das Weniger in der Abfuhr ist unbedeutend.
30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 50 t (— 2219 t); Abfuhr 627 t (— 12 625 t).
Das Weniger in Zu- und Abfuhr ist auf die Stilllegung der Neckarschiffahrt infolge niedrigen Wasserstandes in den Sommermonaten zurückzuführen.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1921	1 626 336	37 576	1 663 912	7 685	306 222	313 907	1 977 819
1920	1 897 658	55 860	1 953 518	17 071	185 187	202 258	2 155 776
Mithin 1921							
{ mehr	—	—	—	—	121 035	111 649	—
{ weniger	271 322	18 284	289 606	9 386	—	—	177 957

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,8 % ab-, in der Abfuhr um 55,2 % zu-, im ganzen um 8,3 % abgenommen.

Die Hauptursache für diese Abnahme ist in den außergewöhnlich schlechten Wasserstandsverhältnissen des Rheins im Berichtsjahr zu suchen.

Das Jahresmittel am Ludwigshafener Pegel betrug nur 2,08 m und ist somit das kleinste, welches seit langem beobachtet wurde. Der niederste Stand mit 1,31 m war am 29. März, der höchste mit nur 3,50 m am 7. November.

Die Monatsmittel in zeitlicher Folge sind: 2,14 m, 1,95 m, 1,43 m, 1,61 m, 2,31 m, 2,92 m, 2,59 m, 2,39 m, 2,24 m, 1,69 m, 2,21 m, 1,45 m.

Wir sehen also, daß die ganze Jahresreihe keine günstigen Wasserstände aufweist.

Ein anderer Moment, welches das Gesamtergebnis merklich herabdrückte, war zweifelsohne auch das große Oppauer Explosionsunglück am 21. September, durch welches der Umschlag an den Lösch- und Ladestellen der Badischen Anilin- und Sodafabrik, welcher einen erheblichen Teil des hiesigen Hafenverkehrs darstellt, auf einige Zeit gestört war.

Auch der dreiwöchige Streik der Maschinisten und Heizer auf den Rheinschiffen im Juli des Berichtsjahres hat die Verkehrsziffer ungünstig beeinflusst.

Im einzelnen wäre folgendes zu bemerken:

Die Verkehrsabnahme in der Zufuhr zu Berg und damit auch der Gesamtausfall ergibt sich in erster Linie aus der ganz bedeutenden Minderung bei Steinkohlen (— 297 611 t). Sodann sind hier noch erheblich die Ausfälle bei Braunkohlen (— 41 644 t), Zement (— 3579 t), Roheisen (— 24 503 t), Eisenblech (— 1184 t), Schwefelkies (— 20 699 t), Roggen (— 5869 t), Lein- und Ölsaat (— 1372 t), Mineralöle (— 12 511 t), Steinkohlenteeröle (— 1780 t), Steinkohlenbriketts (— 9040 t), Steinkohlenkoks (— 10 617 t) und Tabak (— 1816 t).

Der Rückgang in der Zufuhr von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Rohbraunkohlen, Zement und Schwefelkies findet seine Erklärung hauptsächlich in den ungemein niedrigen Wasserständen. Bei Steinkohlen und Koks macht sich daneben besonders auch die Störung durch die erwähnte Oppauer Katastrophe bemerkbar. In Rohbraunkohlen hatte übrigens die Nachfrage nach diesem Brennstoff in Süddeutschland überhaupt erheblich nachgelassen. Bei Zement hat auch die andauernde Produktionseinschränkung infolge Kohlenmangels die Verkehrsziffer gedrückt.

Der Ausfall bei Roheisen wird mit der Bevorzugung des direkten Bahnversandes ab Niederrhein wegen billigerer Frachtengestellung erklärt, daneben aber noch mit den vom letzten Drittel des April bis Ende September in Kraft gewesenen wirtschaftlichen Sanktionen (Rheinzolllinie) in Verbindung gebracht.

Eisenbleche und Ölsaat sind 1920 in größeren Mengen für die Schweiz hier umgeschlagen worden und handelt es sich dabei um stets schwankende Posten.

Roggen dürfte wegen Zunahme der Weizenverarbeitung weniger eingeführt worden sein.

Die Minderung bei Mineralölen wird zu einem großen Teil damit erklärt, daß für den Bedarf der Besatzung im Berichtsjahr bedeutend weniger hier eingelagert wurde, im übrigen war aber die Versorgung der hiesigen Tanklager mit Vorratsware wegen der ungünstigen Schifffahrtsverhältnisse überhaupt eine erschwerte.

Die vorbezeichneten Minderungen in der Bergzufuhr konnten nur zu einem kleinen Teil ausgeglichen werden durch nennenswerte Mehrungen bei Braunkohlenbriketts (+ 3532 t), Rohphosphat (+ 1881 t), Kies und Sand (+ 29 819 t), andere Erden, Bauxite (+ 2415 t), Weizen (+ 84 053 t), Hafer (+ 7182 t), Gerste (+ 14 215 t), Mais (+ 8690 t), Weizenmehl (+ 1524 t) und Rohzucker (+ 10 536 t).

Die Steigerung der Bezüge an Rohphosphat und Bauxiten bringt die fortschreitende Entwicklung des Friedensgeschäftes bei der weiterverarbeitenden Industrie zum Ausdruck.

Dem ziffernmäßigen Plus in der Bergzufuhr von Kies steht ein erheblicher Ausfall in der Talankunft gegenüber wie auch im sogenannten Nahverkehr (Baggerungen im gemeinsamen Hafengebiet von Mannheim und Ludwigshafen).

Die ansehnliche Mehrung bei Weizen ist wohl zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß sich infolge der gemilderten Getreidezwangswirtschaft und des geringen Ausfalls der Inlandernte für die Reichsgetreidestelle die Notwendigkeit ergab, größere Mengen an Auslandsgetreide einzuführen, um die Brotversorgung sicherzustellen. Ferner wurden hier beträchtliche Mengen an Transitware für die Schweiz und Elsaß gelöscht, welche bei besserem Wasser durchgeflutet wären.

Auch bei Hafer und zum Teil bei Mais besteht das Mehr in Schweizer Transitgut. Bei Mais kommen dazu noch Bezüge an Regierungsware für das Inland, welche zu verbilligten Preisen an Landwirte als Prämie für die Ablieferung von Brotfrucht abgelassen wurde.

Gerste wurde nach Freigabe der Einfuhr in größeren Mengen für die Herstellung von Nahrungsmitteln und Malz herangebracht.

Die Zufuhr von ausländischem Weizenmehl erklärt sich aus dem Mangel an dieser Ware.

Bei Rohzucker standen infolge des Mehranbaues von Zuckerrüben und des besseren Ertrages der Rübenenernte für das Geschäftsjahr 1920/21 größere Mengen als in der Vorzeit zur Verfügung.

In der Zufuhr zu Tal bemerken wir als erhebliche Schwankungen eine Mehrung bei Ziegelsteinen (+ 3176 t), sowie Minderungen bei Kies (— 13 823 t), Kalk (— 1222 t) und Steinsalz (— 4742 t).

In der Steigerung bei Ziegelsteinen kommt ein Mehrverbrauch für öffentliche und Siedlungsbauten zum Ausdruck.

Die Ausfälle bei Kalk und Steinsalz betreffen Zufuhren auf dem Neckar für die hiesige chemische Großindustrie und hat bei diesen Artikeln erhöhter Bahnbezug stattgefunden.

Die in der Abfuhr zu Tal auftretende Mehrung entfällt in der Hauptsache auf Steinkohlen (+ 83 919 t), ferner auf Chemikalien (+ 8145 t), andere künstliche Düngemittel (+ 10 169 t), Roheisen (+ 7339 t), Stahlknüppel (+ 2195 t), Eisenbahnschienen (+ 7754 t), Eisenröhren (+ 2725 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 9181 t), hölzerne Schwellen (+ 3968 t), Soda (+ 11 734 t) und Pflastersteine (+ 11 574 t).

Der bedeutende Umschlag von Saarkohlen war eine Folge des englischen Bergarbeiterstreiks im Sommer des Berichtsjahrs; bei Chemikalien macht sich ein weiteres Anziehen des Exportgeschäftes bemerkbar.

Der gesteigerte Versand an künstlichen Düngemitteln rührt von der vorübergehenden Freigabe der Ausfuhr von Stickstoffdünger im Frühjahr 1921 her.

Roheisen, Eisenbahnschienen und Eisenröhren kamen von der Saar und gingen an den Niederrhein bzw. nach Rußland und Holland.

Die Mehrung bei Schlacken entfällt auf Gasreinigungsmasse und eisenoxydhaltige Rückstände und ist für erstere auf erhöhten Export, für die letzteren auf größeren Anfall bei der hiesigen chemischen Industrie unter gleichzeitiger Besserung der Absatzmöglichkeit am Niederrhein zurückzuführen.

Die Steigerung bei Holzschwellen trifft Ware aus der Pfalz und vom Saargebiet und hängt mit der Bevorzugung des gebrochenen Verkehrs infolge Frachtenkalkulation zusammen.

Bei Soda begegnen wir neben erhöhten Verladungen der heimischen Industrie Transitsendungen von Lothringen.

In Pfälzer Pflastersteinen hat Holland wohl in Ausnützung der Valutaverhältnisse größere Einkäufe vorgenommen.

An nennenswerten Minderungen wären in der Talabfuhr zu verzeichnen die Ausfälle bei Zement (— 1977 t), Stabeisen (— 14 797 t), Klebsand (— 9843 t), kupferhaltigen Schwefelkiesabbränden (— 3531 t), weichem Schnittholz (— 3220 t), Schwefelsäure (— 3300 t) und Schwerspat (— 1595 t).

Der Rückgang bei Zement entfällt auf ungarische Ware, welche mehr den direkten Bahnweg nach Holland wählte, zum Teil auch über Hamburg ausgeführt wurde.

Auch Stabeisen von der Saar und Pfälzer Klebsand ist in erhöhtem Maße direkt mit der Bahn an den Niederrhein bzw. an die Seehäfen gerollt.

Bei Schwefelkiesabbränden hatten die sonstigen Abnehmer nicht genügend Lagerungsmöglichkeiten; bei weichem Schnittholz war 1920 noch der Rest eines ehemaligen Stapellagers von hier weggebracht worden.

Der geringere Schiffversand bei Schwefelsäure war durch erhöhten Selbstverbrauch der erzeugenden Industrie und durch die Belieferung von Stellen, für welche der Wasserweg nicht in Frage kommt, bedingt.

In der Abfuhr zu Berg haben wir ziffernmäßig größere Verschiebungen bei Roggen (— 3344 t) und Mais (— 3675 t) und erklären sich diese Ausfälle daraus, daß die Rheinwasserstraße für die Weiterverschiffung der zunächst hier auf Lager genommenen Waren stromaufwärts im Berichtsjahr nur in geringem Maße in Frage kommen konnte.

Der sogenannte Nahverkehr ist in den Zahlen der einleitenden Tabelle nicht mitinbegriffen.

Derselbe beträgt insgesamt 10 112 t und wird nachstehend näher ausgewiesen: Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen 4797 t (Eisenbleche 9 t, sonstige Eisenwaren 2 t, andere unedle Metalle 2 t, Kies und Sand 302 t, Weizen 2820 t, Hafer 624 t, Gerste 482 t, Langholz, weich, 15 t, Schnittholz, weich, 21 t, Papier 1 t, Steinkohlen 516 t, Stückgüter 1 t, gebrauchte Umschließungen 1 t und sonstige Güter 1 t).

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen 5104 t (Ziegelsteine 5104 t).

Abfuhr von Ludwigshafen nach Mannheim 211 t (Maschinenteile 5 t, Weizen 80 t, Kaffee 12 t, Obst 1 t, Papier 4 t, Tabak 23 t, Wein 72 t und sonstige Güter 14 t).

8. Hafen zu Worms.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	213 027	1 891	214 918	36 655	56 934	93 589	308 507
1920	330 153	7 873	338 026	16 829	3 287	20 116	358 142
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="margin-right: 5px;">mehr</div> <div style="margin-right: 5px;">weniger</div> </div>		—	19 826	53 647	73 473	—
	117 126	5 982	123 108	—	—	—	49 635

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,41 % ab-, in der Abfuhr um 365,2 % zu-, im ganzen um 13,8 % abgenommen.

Der Güterverkehr hat im Jahr 1921 infolge des lange andauernden Kleinwassers im ganzen beträchtlich abgenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Zement um 1218 t, bei Weizen und Spelz um 56059 t, bei Gerste um 4580 t und bei Mais um 1602 t.

Die Mehrzufuhr ist zurückzuführen bei Zement auf regere Bautätigkeit, bei Weizen, Spelz und Gerste auf große Auslandseinfuhren der Reichsgetreidestelle. Ebenso hat die Bezugsvereinigung der deutschen Landwirte größere Mengen Mais aus dem Ausland bezogen.

Weniger zugefahren wurden Borke, Lohe, Gerbstoffe 617 t, Braunkohlen, rohe, 30 188 t, Braunkohlenbriketts 9899 t, Chemikalien, Drogen 529 t, Soda, Kies, Sand 1633 t, Roggen 6047 t, Häute, Felle, Leder 1170 t, Öle, Fette, Tran 2534 t, Erdöle und andere Mineralöle 2201 t, Rüben, Futter- und Zuckerrüben 2131 t, Stärke, Traubenzucker 519 t, gebrannte Steine und Ziegel 709 t, Steinkohlen 78 332 t, Steinkohlenkoks 46693 t und Torf, Torfstreu 1186 t.

Die Abweichungen bei Borke, Lohe, Gerbstoffe, Chemikalien, Drogen, Häute, Felle, Leder, Öle, Fette, Tran, Stärke, Traubenzucker, gebrannten Steinen und Ziegeln sind auf stärkere Benutzung des Bahnweges zurückzuführen und bei den Brennmaterialien (Braunkohlen, Steinkohlen, Torf und Torfstreu) in den lang andauernden Kleinwasserperioden und Benutzung des Bahnweges infolge Einführung der Staffeltarife bei der Eisenbahn begründet. Das Weniger bei Roggen findet seine Begründung in dem Wenigerbezug der Reichsgetreidestelle. Die Abweichung bei Erd- und anderen Mineralölen ist darauf zurückzuführen, daß der Umschlag von Heizöl im Berichtsjahr ausgefallen ist. Infolge schlechten Ausfalles der Ernte (Trockenheit) wurden weniger Rüben, Futter- und Zucker-

rüben zugefahren. Bei Erde, Kies und Sand ist die Abweichung darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahr in der Gemarkung Worms weniger gebaggert wurde.

Bei der Abfuhr ergab sich im allgemeinen eine Zunahme des Verkehrs gegen das Vorjahr, und zwar bei Eisenbahnschienen um 882 t, bei eisernen Röhren und Säulen um 913 t, bei Erde, Kies und Sand um 30 825 t und bei Steinkohlen um 41 888 t.

Die Abweichung bei Eisenbahnschienen ist auf Transport vom Saargebiet über den Rhein nach Norwegen, bei eisernen Röhren und Säulen auf Auslandsverkäufe eines ortsansässigen Werkes, bei Erde, Kies und Sand auf größeren Umschlag nach dem Niederrhein und bei Steinkohlen auf Transport von Saarkohlen nach England infolge des Bergarbeiterstreiks daselbst zurückzuführen.

9. Hafen zu Gernsheim.

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		
1921	46 585	29 443	76 428	—	162	162	76 590
1920	119 614	15 392	135 006	461	247	708	135 714
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">mehr</div> <div style="margin-right: 5px;">weniger</div> </div>		—	14 051	—	—	—
	72 629	—	58 578	461	85	546	59 124

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,3 %, in der Abfuhr um 77,1 %, im ganzen um 43,5 % abgenommen.

Die Zufuhr hat zugenommen bei Erde, Kies und Sand um 12 447 t. Dagegen abgenommen bei Braunkohlen, rohe, um 9064 t, bei Braunkohlenbriketts um 909 t, bei Chemikalien, Drogen um 533 t, bei Rüben, Zucker- und Futterrüben um 4753 t, bei Steinkohlen, rohe, um 46 206 t, bei Steinkohlenkoks um 10 095 t und bei Torf, Torfstreu, Torfkohlen um 244 t.

Das Mehr bei Erde, Kies und Sand ist eine Folge des Wiederbeginns der Bautätigkeit, während die Abnahme bei Braunkohlen, Braunkohlenbriketts, Torf, Torfstreu und Torfkohlen auf Löschungen in Frankfurt am Main infolge Verkaufs der in Gernsheim eine Zweigniederlassung habenden Firma Otto Stadler zu Coblenz an die Firma Clausen Neuerburg & Co. zu Frankfurt am Main und Verlegung des Verkehrs dorthin, bei Chemikalien auf Zufall und erhöhte Eisenbahnankunft, bei Rüben, Futter- und Zuckerrüben auf Trockenheit und Übergang des Transports auf die Bahn und bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks auf die Wirkungen des Friedensdiktats und dadurch bedingter Verminderung des Eigenbedarfs zurückzuführen ist.

In der Abfuhr ergab sich ein Weniger bei Chemikalien und Drogen um 92 t, was auf Zufall beruht.

10. Hafen zu Nierstein.

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		
1921	8449	2384	10 833	1	58 794	58 795	69 628
1920	1499	5412	6 911	101	83 341	83 442	90 353
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">mehr</div> <div style="margin-right: 5px;">weniger</div> </div>		6950	—	3 922	—	—
	—	3028	—	100	24 547	24 647	20 725

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 56,7 % zu-, in der Abfuhr um 29,5 % ab-, im ganzen um 22,9 % abgenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Erde, Kies und Sand um 4404 t und bei sonstigen Gütern um 379 t. Das Mehr bei Kies und Sand ist darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahr mehr gebaggert wurde infolge erhöhter Bautätigkeit, bei sonstigen Gütern sind Zufälligkeiten der Grund der Abweichung. Weniger zugefahren wurden 70 t tierischer Dünger, 136 t Mais, 200 t Bau- und Nutzholz, 107 t gebrannte Steine und Ziegel und 325 t Bau-, Bruch- und Werksteine.

Im Berichtsjahr haben die Sironawerke keinen ausl. Mais bezogen, während sie im Vorjahr eine Schiffsladung erhielten, daher das Weniger bei Mais; bei Bau- und Nutzholz, gebrannten Steinen und Ziegel und Bau- usw. Steinen haben keine oder nur ganz geringe Zufuhren stattgefunden, da die Bautätigkeit in hiesiger Gegend sehr gering war. Das Weniger bei tierischem Dünger beruht auf Zufall.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Wein um 160 t, beruht auf Zufall.

Weniger abgefahren wurden 280 t Erde, Kies, Sand, 24 414 t gebrannte Kalksteine und 100 t Pflastersteine.

Im Jahr 1920 wurden infolge Ausführung kleinerer Bauten in der Nähe Niersteins 280 t Erde, Kies und Sand abgefahren, was im Berichtsjahr ausfiel.

Die Abweichung bei gebrannten Kalksteinen wird darauf zurückgeführt, daß die französische Besatzung die Abfahrt eines Schiffes mit Kalksteinen verwehrt hatte, während das Weniger bei Pflastersteinen auf Zufall beruht und belanglos ist.

11. Hafen zu Weisenau.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	23 683	—	23 683	1 162	14 139	15 301	38 984
1920	18 524	485	19 009	—	5 247	5 247	24 256
Mithin 1921	5 159	—	4 674	1 162	8 892	10 054	14 728
	weniger	485	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,5 %, in der Abfuhr um 191,6 %, im ganzen um 60,7 % zugenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Steinkohlen um 8192 t und bei Steinkohlenkoks um 338 t, dagegen vermindert bei Braunkohlen, rohe, um 897 t und bei Braunkohlenbriketts um 2474 t. Die Abweichungen sind darauf zurückzuführen, daß sich Braunkohlen und Braunkohlenbriketts schlecht für die hiesigen Zementwerke eignen, daher gesteigerter Bedarf an Steinkohlen und Steinkohlenkoks.

Abgefahren wurden mehr 8892 t Zement, und zwar infolge Übergangs des Transports von Bahn auf Schiff wegen schlechter Wagengestellung.

12. Hafen zu Gustavsburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	861 415	184	861 599	131	20 760	20 891	882 490
1920	1 086 792	444	1 087 236	488	49 698	50 186	1 137 422
Mithin 1921	—	—	—	—	—	—	—
	weniger	260	225 637	357	28 938	29 295	254 932

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 20,7 %, in der Abfuhr um 58,3 %, im ganzen um 22,4 % abgenommen.

Die Zufuhr hat eine Steigerung erfahren bei Braunkohlenbriketts um 61 301 t, bei Eisen und Stahl in Stäben um 479 t, bei Platten und Bleche aus Eisen um 1951 t, bei Weizen um 1835 t, bei Lein- und Ölsamen um 815 t, und bei sonstigen Gütern um 1743 t. Das Mehr bei Braunkohlenbriketts ist auf Maßnahmen der Reichskohlenstelle infolge des Friedensvertrages zurückzuführen; die Fabriken verwenden daher statt der teureren Steinkohle und der ungeeigneten Braunkohle Braunkohlenbriketts. Eisen und Stahl wurde früher von der Saar mit der Bahn bezogen, jetzt per Schiff von der Ruhr, daher das Mehr bei Eisen und Stahl in Stäben und bei Platten und Bleche aus Eisen. Das Mehr bei Weizen, Lein- und Ölsamen und sonstigen Gütern ist hauptsächlich auf die längere Mainsperre während des Eisganges zurückzuführen, wodurch im Gustavsburger Hafen größere Mengen von Schiff auf Bahn umgeschlagen wurden.

Weniger zugefahren wurden 63 899 t rohe Braunkohlen, 813 t unedle Metalle, 1447 t Roggen, 1872 t Hirse und Hülsenfrüchte, 2269 t hölzerne Eisenbahnschwellen, 1180 t Salz, 203 890 t Steinkohlen, 14 510 t Steinkohlenkoks, 1683 t Teer, Pech, Harz und 1528 t Verbrauchszucker.

Da die rohe Braunkohle für den Fabrikbrand unpraktisch war, wurden die Öfen umgebaut und Briketts gebrannt, daher das Weniger bei rohen Braunkohlen. Die Abweichung bei unedlen Metallen dürfte auf die Umleitung des amerikanischen Güterverkehrs über Hamburg und Bremen, bei Roggen und Hirse sowie Hülsenfrüchten auf die Einfuhrbeschränkungen und ungünstigen Valutaverhältnisse zurückzuführen sein. Die seither in Gustavsburg gelöschten Bahnschwellen werden nunmehr, seit Eröffnung des Aschaffener Hafens, dortselbst umgeschlagen.

Was die Abweichungen bei Salz und Teer, Pech und Harz anbelangt, so dürfte die Umleitung des Transports von Schiff auf die Bahn infolge der hohen Schiffsfrachten die Ursache der Minderungen sein. Ebenfalls wegen der hohen Schiffsfracht wurden die bayrischen Dienstkohlen von der Ruhr direkt per Waggon verladen; hierdurch und durch die Auswirkungen des Friedensdiktats sind die bedeutenden Abweichungen bei Steinkohlen und Steinkohlenkoks verursacht. Das Weniger bei Verbrauchszucker beruht einestheils auf ungünstigen Valutaverhältnissen, andernteils auf direktem Versand mit der Bahn.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Zement um 749 t und bei Pflastersteinen um 8381 t. Das Mehr bei Zement ist auf die Mainsperre, bei Pflastersteinen auf erhöhte Abfuhr nach Holland (Zuidersee) zurückzuführen.

Weniger abgefahren wurden 1095 t Kalisalze, 3119 t hölzerne Eisenbahnschwellen, 2077 t Holzzeugmasse, 888 t Papier, Pappe, 12 815 t Bau-, Bruch- und Werksteine und 16 457 t Steinkohlen. Die Abweichungen bei Kalisalz, Holzzeugmasse und Papier bzw. Pappe sind auf verbotene Ausfuhr, bei Eisenbahnschwellen auf die Eröffnung des Aschaffener Hafens (s. oben) und bei Steinkohlen auf Übergang des Transports auf die Bahn infolge hoher Schiffsfracht und niedrigen Wasserstandes zurückzuführen. Ebenfalls infolge des Kleinwassers wurden die Steine hier auf Lager gesetzt, daher das Mehr bei Bau-, Bruch- und Werksteinen.

13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r.
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	372 189	127 198	499 387	39 331	215 643	254 974	754 361
1920	404 279	204 027	608 306	34 423	203 175	237 598	845 904
Mithin 1921							
{ mehr	—	—	—	4 903	12 468	17 376	—
{ weniger	32 090	76 829	108 919	—	—	—	91 543

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,9 % ab-, in der Abfuhr um 7,3 % zu-, im ganzen um 10,8 % abgenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlenbriketts um 3713 t infolge vermehrter Zuteilung durch die Reichskohlenstelle als Ersatz für Steinkohlen; bei phosphorsaurem Kalk um 4072 t infolge vermehrter Zufuhr aus dem Ausland; bei Weizen um 16 010 t, infolge Mainsperre wurden größere für Frankfurt am Main bestimmte Mengen hier umgeschlagen; bei Gerste um 2701 t, bei Mais um 1943 t infolge vermehrter Zuteilung durch die Reichsgetreidestelle; bei gesägtem Bau- und Nutzholz um 1001 t, beruht auf Zufall.

Weniger zugefahren wurden Braunkohlen, rohe, 13 321 t, die letztjährigen Versuche mit Braunkohlen wurden anscheinend nicht mehr wiederholt; Roggen 4798 t, Hafer 4272 t infolge Wenigerbezug der Besatzung; Hirse, Hülsenfrüchte 3467 t infolge vermehrter Zufuhr aus dem Ausland; unbearb. Bau- und Nutzholz, hartes, 2020 t, weiches, 70 952 t, verminderte Zufuhr an Floßholz infolge Streik, direkte Verladung per Bahn; Öle, Fette, Tran und Talg 930 t infolge Verteuerung der Einkaufspreise; Steinkohlenteeröle, Naphthalin 1160 t infolge Wenigerbezug der Besatzung; Reis, Reiskleie, Reismehl 1839 t infolge Verteuerung der Futtermittelpreise; Steinkohlen 18 597 t, Steinkohlenkoks 9168 t infolge Wenigerzuteilung durch die Reichskohlenstelle und Übergang des Transports auf die Bahn; Rohtabak 1120 t, anscheinend Lieferungen vor Eintritt der Zollerhöhungen; Verbrauchszucker 2746 t, Übergang der Transporte auf die Bahn infolge des kleinen Wasserstandes und hoher Schiffsfracht.

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Kupfererzen, Kupfersteinen um 3273 t infolge vermehrter Abfuhr der Amöneburger Werke nach den Hochöfen am Niederrhein; bei Weizen um 930 t, bei Hirse, Hülsenfrüchten um 856 t infolge Zufall; bei weichem Bau- und Nutzholz um 8754 t infolge größerer Bautätigkeit am Niederrhein; bei Steinkohlen um 7384 t infolge Verbrauch als Bootekohlen.

Weniger abgefahren wurden Schlacken zur Verhüttung 2559 t infolge verminderter Abfuhr der Amöneburger Werke nach den Hochöfen am Niederrhein; hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet 3225 t infolge Räumung der Restbestände im letzten Jahre; Wein 1932 t, Wirkungen des Ausfuhrverbotes.

14. Hafen zu Biebrich.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	24 371	11 801	36 172	56	3105	3161	39 333
1920	19 575	8 834	28 409	3400	1132	4532	32 941
Mithin 1921	4 796	2 967	7 763	—	1973	—	6 392
	—	—	—	3344	—	1371	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27,3 % zu-, in der Abfuhr um 30,3 % ab-, im ganzen um 19,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 3159 t), Chemikalien und Drogen (+ 216 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 16 664 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 31 t), Fische und Schaltiere (+ 45 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 53 t), Knochen (+ 258 t), Weizenmehl (+ 51 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 51 t), Papier und Pappe (+ 39 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1337 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 175 t), Steinkohlenkoks (+ 468 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 62 t), Wein (+ 62 t), Verbrauchszucker (+ 263 t), Farben (+ 171 t), sonstige Güter (+ 94 t); abgenommen haben dagegen: Zement (— 150 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 10 297 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 37 t), Steinkohlen (— 5130 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 49 t), Eisen- und Stahlwaren (— 16 t), Papier und Pappe (— 34 t), Steinkohlenteeröle (— 38 t), Röhren von Ton und Zement (— 348 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 649 t), Steinkohlen (— 920 t), Teer, Pech, Harz (— 30 t), Farben (— 198 t); zugenommen haben: Steine, Platten von Zement (+ 602 t), Dach-, Stein- und Teerpappe (+ 35 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 23 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 24 t), Wein (+ 239 t), Verbrauchszucker (+ 30 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 39 t).

Die Verkehrsverhältnisse 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		
1921	528	33 355	33 883	189	32 147	32 336	66 219
1920	2954	40 192	43 146	499	26 862	27 361	70 507
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	5 285	4 975	—
	2426	6 837	9 263	310	—	—	4 288

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,5 % ab-, in der Abfuhr um 18,2 % zu-, im ganzen um 6,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Rohe Braunkohle (— 2204 t), Bau- und Nutzholz, hart, unbearbeitet (— 1367 t), weich (— 5572 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 502 t); zugenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 102 t), Knochen (+ 280 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 5480 t); abgenommen haben: eiserne Röhren und Säulen (— 174 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 306 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 25 t).

16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1921	8258	—	8258	245	137 625	137 870	146 128
1920	4779	—	4779	—	107 012	107 012	111 791
Mithin 1921	{ mehr weniger		3479	245	30 613	30 858	34 337
	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 72,8 %, in der Abfuhr um 28,8 %, im ganzen um 30,7 % zugenommen.

In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Lein- und Ölsamen um 3446 t, in der Abfuhr ebenfalls ein Mehr bei Chemikalien um 134 t, bei roh. Kalksteinen um 30 349 t und bei Ölen, Fetten usw. um 329 t.

Die Mehrzufuhr von Lein- und Ölsamen ist auf Mehrbezug aus dem Ausland, die Mehrabfuhr von rohen Kalksteinen auf Steigerung des Betriebs durch Mehreinstellung von Arbeitern in den dortigen Kalkwerken, von Chemikalien auf Zufall und von Ölen, Fetten usw. auf Mehrproduktion nfolge erhöhter Zufuhr der Rohstoffe zurückzuführen.

17. Hafen zu Bingen.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	z u B e r g	z u T a l		z u B e r g	z u T a l			
1921	80 311	6 682	86 993	1010	40 126	41 136	128 129	
1920	108 299	15 819	124 118	3238	64 974	68 212	192 330	
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 2px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	—	—	—	—
	27 988	9 137	37 125	2228	24 848	27 076	64 201	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 29,1 %, in der Abfuhr um 39,6 %, im ganzen um 33,3 % abgenommen.

Die Zufuhr hat sich gesteigert bei Manganerz, Braunstein um 19 990 t, bei Mais um 2621 t und weichem Bau- und Nutzholz um 1458 t. Das Mehr bei Manganerz und Braunstein ist auf die Eröffnung des Saargebietes, bei Bau- und Nutzholz auf vermehrte Bautätigkeit zurückzuführen. Bei Mais handelt es sich um Austauschmais der Reichsgetreidegesellschaft bzw. der Bezirksvereinigung.

Weniger zugefahren wurden rohe Braunkohlen 17 744 t, Braunkohlenbriketts 16 719 t, Erde, Kies und Sand 5872 t, Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte 647 t, hölzerne Eisenbahnschwellen 3639 t, Weizenmehl 684 t, Erdöl und andere mineral. Öle 748 t, Reis, Reismehl und Reiskleie 1259 t, Steinkohlen 11 446 t, Steinkohlenkoks 2299 t und Wein 1781 t. Die Abweichung bei Braunkohlen, Braunkohlenbriketts, Steinkohlen und Steinkohlenkoks ist in Maßnahmen der Verteilungsstelle Berlin infolge des Friedensvertrags (Ablieferungen an die Entente) begründet. Infolge Erhöhung der Eisenbahnfrachten wurde der Bedarf an Sand und Kies mehr aus Sand- und Kiesgruben am Land gedeckt, daher das Weniger bei Erde, Kies und Sand. Das Weniger bei Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten, Weizenmehl, Erdöl, Reis, Reismehl, Reiskleie und Wein ist auf Einfuhrbeschränkung und ungünstige Valutaverhältnisse zurückzuführen, während die Abweichung bei Eisenbahnschwellen auf Schwierigkeiten beim Bezug aus dem Ausland zurückzuführen sein dürfte.

Mehr abgefahren wurden 930 t Steine, Platten von Zement, 297 t Gerste, 300 t Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte und 4198 t Pflastersteine. Das Mehr bei Steinen, Platten von Zement und Pflastersteinen ist auf vermehrte Ausfuhr nach Holland, wieder möglich durch besseren Kurs, bei Gerste auf Aufhebung der Zwangswirtschaft und Freigabe für Brauzwecke und bei Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchten auf Einschränkung des Bahnverkehrs zurückzuführen.

Weniger abgefahren wurden 283 t Kalisalz zum Düngen, 297 t Eisen und Stahl in Stäben, 1985 t Bau- und Nutzholz, 29 113 t gebrannter Kalk, 378 t Öle, Fette, Tran und Talg und 1089 t Wein. Die Abweichungen bei Kalisalz, Eisen und Stahl in Stäben sowie bei Ölen, Fetten, Tran und Talg sind unbedeutend und zum größten Teil auf Bahnverfrachtungen infolge Kleinwasser zurückzuführen. Das Weniger bei Bau- und Nutzholz ist durch Aufgabe der Binger Holzlagerplätze, bei Kalksteinen und Weinen durch Übergang der Transporte auf die Bahn infolge Kleinwasser begründet.

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	z u T a l		z u B e r g	z u T a l		
1921	60 016	78 576	138 592	3985	104 226	108 211	246 803
1920	73 107	73 241	146 348	103	173 661	173 764	320 112
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 2px;"> mehr weniger </div> </div>		—	—	—	—	—
	13 091	5 335	7 756	3882	69 485	65 553	73 309

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,3 %, in der Abfuhr um 37,7 %, im ganzen um 22,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter abgenommen: Rohe Braunkohlen (— 2250 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 95 036 t), Glas und Glaswaren (— 551 t), Steinkohlen (— 19 183 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 75 t), Schwefelkies (— 51 t), sonstige Güter (— 29 t); zugenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (+ 1290 t), Zement (+ 300 t), Weizen und Spelz (+ 180 t), Hafer (+ 100 t), Mais (+ 6835 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 77 t), Soda aller Art (+ 10 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 51 t), Wein (+ 47 t), gebrauchte Umschließungen (+ 351 t), Farben (+ 124 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 41 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 151 t), Chemikalien, Drogen (— 74 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 39 416 t), Ton, Lehm (— 450 t), gebrannter Kalk (— 32 670 t), sonstige Güter (— 806 t); zugenommen haben: Zement (+ 450 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2989 t), Papier und Pappe (+ 102 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 93 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 115 t), Pflastersteine aller Art (+ 1620 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 2609 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 42 t).

19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1921	111 485	16 084	127 569	1428	7010	8438	136 007
1920	176 747	24 650	201 397	1176	6870	8046	209 443
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	252	140	392	—
	65 262	8 566	73 828	—	—	—	73 436

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,7 % ab-, in der Abfuhr um 4,9 % zu-, im ganzen um 35,1 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Rohe Braunkohlen (— 3420 t), Zement (— 2534 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 8611 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 2823 t), Weizenmehl (— 721 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 436 t), Steinkohlen (— 55 131 t), Steinkohlenkoks (— 2187 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 416 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 8118 t), Wein (— 411 t), Verbrauchszucker (— 397 t), Stückgüter (Sammelgüter) (— 9656 t), Heu und Stroh (— 200 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 91 t), Ton, Lehm (— 107 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 290 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 156 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 101 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 4976 t), Chemikalien und Drogen (+ 352 t), Fische und Schalthiere (+ 343 t), Weizen und Spelz (+ 11 330 t), Roggen (+ 100 t), Mais (+ 4030 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 83 t), Papier und Pappe (+ 70 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 179 t), Teer, Pech, Harz (+ 65 t), sonstige Güter (+ 304 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 273 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1100 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 100 t), Mais (+ 492 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 289 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 93 t), Papier und Pappe (+ 365 t), Rübensirup, Melasse (+ 62 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 266 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1122 t), Wein (+ 320 t), sonstige Güter (+ 651 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 60 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 141 t); abgenommen dagegen haben Eisen und Stahl in Stäben (— 442 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 3561 t), Eisen- und Stahlwaren (— 224 t),

Ton, Lehm (— 110 t), Stückgüter (— 419 t), Farben (— 109 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 132 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 47 t).

Die Abnahme des Güterverkehrs ist auf den im ganzen Berichtsjahr herrschenden geringen Wasserstand und auf das Ausbleiben größerer Kohlentransporte zurückzuführen.

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		
1921	3032	141 356	144 388	3286	37 837	41 123	185 511
1920	3253	118 441	121 694	3353	46 717	50 070	171 764
Mithin 1921	{ mehr weniger		22 915	—	—	—	13 747
	221	—	—	67	8 880	8 947	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,6 % zu-, in der Abfuhr um 17,9 % ab-, im ganzen um 8,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Gebrannter Kalk (+ 76 835 t), Ton, Lehm usw. (+ 514 t); abgenommen haben: sonstige Erden, Traß (— 764 t), Steinkohlen (— 221 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 7352 t), Pflastersteine aller Art (— 3091 t); zugenommen haben: Zement (+ 652 t), Erde, Kies, Sand Mergel (+ 844 t).

Bei vielen Gütern hat infolge der niedrigen Eisenbahntarife eine Abwanderung auf die Eisenbahn stattgefunden.

21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1921	3571	3641	7212	368	1010	1378	8590
1920	3807	4210	8017	160	1164	1324	9341
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	208	—	54	—
	236	569	805	—	154	—	751

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 10,0 % ab-, in der Abfuhr um 4,1 % zu-, im ganzen um 8,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 152 t), Kalisalze zum Düngen (+ 8 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 57 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 22 t), Eisen und Stahlwaren (+ 45 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 125 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 152 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 405 t), Papier und Pappe (+ 66 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 88 t), Wein (+ 156 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 191 t), sonstige Güter (+ 447 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 1330 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 275 t), Ton, Lehm usw. (— 200 t), Farberden, Graphit (— 300 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 387 t), Jute (— 45 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 89 t), Soda aller Art (— 119 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 196 t), Verbrauchszucker (— 88 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eiserne Röhren und Säulen (+ 14 t), Eisen und Stahlwaren (+ 76 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 85 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 60 t); abgenommen haben: Fische und Schalthiere (— 160 t), Wein (— 90 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		
1921	4 494	882	5 376	1 517 374	19 563	1 536 937	1 542 313
1920	10 605	350	10 955	1 484 619	45 085	1 529 704	1 540 659
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	32 755	—	7 233	1 654
	6 111	—	5 579	—	25 522	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 50,9 % ab-, in der Abfuhr um 0,5 % zu-, im ganzen um 0,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 345 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 982 t); abgenommen haben: Eisen und Stahl in Stäben (— 75 t), Gerste (— 200 t), Grubenholz (— 150 t), Steinkohlen (— 5258 t), Steinkohlenkoks (— 1223 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 33 595 t); abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 26 162 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 200 t).

Die kaum nennenswerte Steigerung in der Abfuhr ist auf die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse, die fast während des ganzen Jahres geherrscht haben, zurückzuführen.

23. Hafen zu Cöln.

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		
1921	667 582	70 720	738 302	67 471	148 353	215 824	954 126
1920	534 598	59 220	593 818	459 133	185 895	644 968	1 238 786
Mithin 1921	{ mehr weniger		144 484	—	—	—	—
	132 984	11 500	—	391 662	37 482	429 144	284 660

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,3 % zu-, in der Abfuhr um 66,5 % ab-, im ganzen um 23,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 253 t), Blei in Blöcken Bleiwaren (+ 1259 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 195 t), Braunkohlenbriketts (+ 1146 t), Kalisalze zum Düngen (+ 650 t), phosphorsaurer Kalk (+ 11 037 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 1496 t), Manganerze, Braunstein (+ 245 t), Schwefelkies (+ 694 t), andere Erze (+ 83 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 612 t), Fische und Schattiere (+ 460 t), Weizen und Spelz (+ 58 740 t), Gerste (+ 4145 t), Mais (+ 16 848 t), Malz (+ 799 t), Lein- und Ölsamen (+ 917 t), andere Sämereien (+ 223 t), Bau- und Nutzholz (+ 5956 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (+ 155 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 518 t), Weintrauben (+ 144 t), Papier und Pappe (+ 3040 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1872 t), Rübensirup, Melasse (+ 497 t), Salz (+ 1069 t), Soda aller Art (+ 143 t), Steinkohlen (+ 144 203 t), Teer, Pech, Harz (+ 2832 t), Wolle (+ 898 t), Zink, Zinkbrocken (+ 102 t), Verbrauchszucker (+ 2323 t), Umschließungen, gebraucht (+ 186 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 193 t).

Abgenommen haben: Bier (— 358 t), Braunkohlen, rohe (— 1530 t), Zement (— 2636 t), Chemikalien und Drogen (— 1024 t), Roheisen aller Art (— 1222 t), Luppen von Schweißisen (— 5177 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 267 t), Eisenbahnschienen (— 205 t), Dampfkessel, Maschinen (— 482 t), eiserne Röhren und Säulen (— 124 t), Eisen- und Stahldraht (— 3278 t),

Eisen- und Stahlwaren (— 395 t), unedle Metalle usw. (— 1758 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 2839 t), sonstige Erden, Traß (— 596 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 536 t), Fleisch und Speck (— 1763 t), Garne und Twiste (— 201 t), Roggen (— 23 196 t), Hafer (— 634 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 12 137 t), Glas und Glaswaren (— 89 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 1175 t), Bau- und Nutzholz (— 226 t), Bau- und Nutzholz, hart (— 485 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (— 1192 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1784 t), Jute (— 1303 t), Kartoffeln (— 2395 t), Knochen (— 688 t), Weizenmehl (— 2044 t), andere Müllereierzeugnisse (— 3565 t), Obst und Beeren (— 1059 t), Küchengewächse, Gemüse (— 1508 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 5819 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 818 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 423 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 304 t), Bitter- und Glaubersalze (— 83 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 3631 t), Stärke, Traubenzucker (— 940 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 448 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 461 t), Steinkohlenkoks (— 1879 t), Tabak, roh (— 587 t), Wein (— 5845 t), Zucker, roh (— 1361 t), Stückgüter (— 650 t), Farben (— 343 t), Heu und Stroh (— 5996 t), sonstige Güter (— 17 708 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Blei- und Bleiwaren (+ 432 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 793 t), Zement (+ 776 t), Chemikalien und Drogen (+ 2209 t), Roheisen (+ 1256 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1291 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 1290 t), Eisenbahnschienen (+ 6356 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 336 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 174 t), Eisen- und Stahldraht (+ 3746 t), unedle Metalle (+ 1006 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 296 t), sonstige Erden, Traß (+ 388 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 113 t), Fleisch und Speck (+ 127 t), Weizen und Spelz (+ 2658 t), Gerste (+ 1065 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 723 t), Mais (+ 2116 t), Glas und Glaswaren (+ 491 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 114 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, hart (+ 122 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 1141 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 116 t), Hopfen (+ 359 t), Lumpen (+ 401 t), Weizenmehl (+ 237 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 291 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 451 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 374 t), Röhren von Ton und Zement (+ 154 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 156 t), Pflastersteine aller Art (+ 3348 t), Teer, Pech, Harz (+ 353 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 223 t), Verbrauchszucker (+ 243 t), Farben (+ 526 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (+ 633 t), sonstige Güter (+ 599 t).

Abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 415 342 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1440 t), Dampfkessel, Maschinen usw. (— 9416 t), Eisen- und Stahlwaren (— 3470 t), Farberden, Graphit (— 428 t), Blei, Kobalt, Nickelerze (— 428 t), Garne und Twiste (— 199 t), Hafer (— 253 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 445 t), Rundholz zu Zellstoff (— 1052 t), Bau- und Nutzholz (— 536 t), Jute (— 294 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 27 t), Obst und Beeren (— 272 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 126 t), Papier und Pappe (— 3458 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 148 t), Salz (— 241 t), Schiefer (— 428 t), Stärke (— 312 t), Alabaster, Marmor usw. (— 280 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 23 224 t), Tabak (— 1662 t), Zink (— 1358 t).

Der Hafenverkehr zeigte im Jahr 1921 im allgemeinen einen starken Rückgang gegenüber dem Jahr 1920. Bei Massengut war allerdings eine Vermehrung des Umschlags an Kohlen zu verzeichnen. Der Umschlag selbst vollzog sich regelmäßig, soweit er nicht durch niedrigen Wasserstand und Streiks gehemmt war. Der Braunkohlenverkehr, der im Jahr 1920 noch 470 000 t betrug, wurde von Februar 1921 ab durch Maßnahmen des Reichskohlenkommissars vollständig gesperrt und fiel von da ab ganz aus. Was den Stückgutverkehr anbelangt, so hat derselbe außerordentlich gelitten, besonders der Verkehr aus dem Auslande wurde durch die wiederholte Erhöhung des Goldzolls, ferner durch die Sanktionen sehr gehemmt; hinzu kam, daß infolge des niedrigen Wasserstandes es den Seedampfern unmöglich war, bis Cöln durchzufahren. Die Güter mußten vielmehr am Niederrhein in Leichterschiffe umgeladen und mit diesen rheinaufwärts gebracht werden.

24. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr			Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1921	126 948	35 799	162 747	1524	37 725	39 249	201 996
1920	176 842	18 290	195 132	1934	64 210	66 144	261 276
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	49 894	17 509	32 385	410	26 485	26 895	59 280

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,6 %, in der Abfuhr um 40,7 %, im ganzen um 22,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 10 489 t), Ton, Lehm usw. (+ 306 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 700 t), Schwefelsäure (+ 195 t), Pflastersteine aller Art (+ 3219 t), Farben (+ 175 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 2430 t), Chemikalien und Drogen (— 1304 t), Schwefelkies (— 18 250 t), Salz (— 1607 t), Soda aller Art (— 300 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3823 t), Steinkohlen (— 19 564 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 20 846 t), Steinkohlenteeröle (+ 150 t), Schiefer und Schieferwaren (+ 1568 t), Farben (+ 2451 t); abgenommen haben: Chemikalien und Drogen (— 537 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1132 t), Kupfererze, Kupferstein (— 14 954 t), Mais (— 35 129 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 100 t).

Durch den anhaltenden niedrigen Wasserstand des Rheines im vergangenen Jahr wurde der Schiffsverkehr von und nach Leverkusen außerordentlich beeinflusst, vorübergehend sogar gänzlich eingestellt. An eingehenden Ladungen sind Kohlen und Schwefelkiese zu verzeichnen, die sich ihrer Menge nach aber noch unter dem Durchschnitt des Jahres 1920 gehalten haben.

25. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr			Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1921	180 122	7154	187 276	17 136	10 906	28 042	215 318
1920	146 010	4557	150 567	29 648	7 465	37 113	187 680
Mithin 1921	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	34 112	2597	36 709	12 512	3 441	9 071	27 638

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,4 % zu-, in der Abfuhr um 24,4 % ab-, im ganzen um 14,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 364 t), Braunkohlen, rohe (+ 5890 t), Weizen und Spelz (+ 271 t), Gerste (+ 8124 t), Lein- und Ölsamen (+ 3669 t), Weizenmehl (+ 199 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 4792 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 16 006 t), Steinkohlenteeröle (+ 2523 t), Steinkohlen (+ 6686 t), Steinkohlenkoks (+ 957 t), Teer, Pech, Harz (+ 108 t), Umschließungen, gebraucht (+ 100 t), sonstige Güter (+ 344 t). Abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 2724 t), Chemikalien und Drogen (— 220 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1155 t), Mais (— 4135 t), Rundholz zu Zellstoff (— 209 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (— 132 t), Holzzeugmasse (— 132 t), Soda aller Art (— 4614 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 8911 t), Chemikalien und Drogen (+ 596 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 148 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 126 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 100 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 1050 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 401 t), Papier und Pappe (+ 173 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 3461 t), Steinkohlenteer-

öle (+ 6419 t), Soda aller Art (+ 782 t), sonstige Güter (+ 1074 t). Abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 10 350 t), Farbhölzer (— 16 674 t), Rundholz zu Zellstoff (— 5898 t).

26. Hafen zu Neuß.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1921	158 008	25 934	183 942	90 563	30 988	121 551	305 493
1920	121 739	51 296	173 035	506 204	26 135	532 339	705 374
Mithin 1921	mehr weniger	36 269 —	10 907 —	— 415 641	4 853 —	— 410 788	— 399 881

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 6,3 % zu-, in der Abfuhr um 77,2 % ab-, im ganzen um 56,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Phosphorsaurer Kalk (+ 863 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 271 t), Weizen und Spelz (+ 23 478 t), Gerste (+ 158 t), Lein- und Ölsamen (+ 33 968 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 2428 t), Bau- und Nutzholz, gespalten, weich (+ 4297 t), Kleie (+ 100 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 154 t), Pflastersteine aller Art (+ 4285 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 673 t), Steinkohlen (+ 8309 t), Steinkohlenbriketts (+ 2077 t); abgenommen haben: Zement (— 586 t), Eisen- und Stahlbruch (— 606 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 225 t), unedle Metalle (— 230 t), Fleisch und Speck (— 673 t), Roggen (— 8804 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 519 t), Malz (— 5964 t), Holzzeugmasse (— 1069 t), Öle, Fette, Tran, und Talg (— 6159 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 4957 t), Erdöle und andere Mineralöle (— 1988 t), Reis, Reismehl (— 241 t), Salz (— 33 354 t), Weingeist (— 3168 t), sonstige Güter (— 298 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Steine, Platten von Zement (+ 300 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 450 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 993 t), Eisen- und Stahldraht (+ 525 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 969 t), Bau- und Nutzholz, hart (+ 2889 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 5847 t), Röhren von Ton und Zement (+ 150 t), Steinkohlen (+ 46 663 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 100 440 t), Schlacken zur Verhüttung (— 2278 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (— 100 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 135 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 774 t), Bitter- und Glaubersalz (— 637 t), Steinkohlenbriketts (— 450 t), Steinkohlenkoks (— 14 854 t), Verbrauchszucker (— 491 t), sonstige Güter (— 350 t).

Das abgelaufene Kalenderjahr war für den Umschlag im hiesigen Hafen äußerst ungünstig. Während der Monate Januar bis April gestaltete sich der Verkehr noch befriedigend. Der Braunkohlenumschlag, welcher für den Hafen von großer Bedeutung ist, erreichte im ersten Vierteljahr eine ansehnliche Höhe. Der jedoch mittlerweile eingetretene äußerst niedrige Wasserstand, die zeitweise einsetzenden Streiks, die für den Wassertransport ungünstig wirkenden Eisenbahntarife, sowie die Verhängung der Sanktionen bewirkten einen bedeutenden Rückgang in der Schifffahrt und dem Hafenverkehr. Wie diese Verhältnisse auf den Rückgang des Verkehrs eingewirkt haben, zeigen folgende Zahlen:

	Umschlagsmenge im Jahr 1921	weniger gegenüber dem Vorjahr
Braunkohlen	33 178,5 t	354 173,5 t
Braunkohlenbriketts	—	92 459,5 t
Roggen	11 906,0 t	10 619,5 t
Mais	1 909,0 t	5 982,5 t
Öle und Fette	1 128,0 t	6 178,5 t
Salz	7 962,0 t	33 883,5 t
Steinkohlenkoks	16 565,5 t	15 280,5 t

Der Umschlag von Steinkohlen aus dem Aachener Revier für den Oberrhein und aus dem Ruhrrevier für den Neußer Bezirk und das Hinterland, welcher in den letzten Jahren sehr nachgelassen hatte, wurde ziemlich gesteigert und stieg auf 87 613,5 t gegenüber 33 339,5 t im Vorjahr.

Das im Aufleben begriffene Baugeschäft verursachte einen größeren Umschlag in Baumaterialien, zum Beispiel:

	1921:	im Vorjahr:
Kies und Sand	44 701,0 t	35 941,0 t
Bau- und Nutzholz	17 279,0 t	6 305,5 t
Pflastersteine aller Art	8 549,0 t	2 689,0 t

Auch der Handel mit den Neußer Öl- und Mehlmühlenprodukten gestaltete sich im letzten Jahr etwas lebhafter. Es betrug infolgedessen der Verkehr an

	1921:	im Vorjahr:
Lein- und Ölsamen	50 055,0 t	15 850,0 t
Ölkuchen und Ölkuchenmehl	6 552,0 t	5 811,5 t
Weizen	49 153,5 t	25 149,5 t

Obschon der Gesamtverkehr im Jahr 1921 nur 305 493,0 t betrug und um 399 881,0 t hinter dem Verkehr des Vorjahres zurückgeblieben ist, betrug die Zahl der Schiffe 1320, gegenüber 1390 Schiffe im Jahr 1920, ein Zeichen, wie nachteilig das niedrige Wasser allein schon auf die Ausnutzung des Laderaumes eingewirkt hat.

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

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	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		
1921	285 584	58 823	344 407	5 430	52 275	57 705	402 112
1920	315 279	136 899	452 178	114 607	49 200	163 807	615 985
Mithin 1921							
mehr	—	—	—	—	3 075	—	—
weniger	29 695	78 076	107 771	109 177	—	106 102	213 873

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 23,8 %, in der Abfuhr um 64,8 %, im ganzen um 34,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+ 2801 t), Chilisalpeter (+ 100 t), phosphorsaurer Kalk (+ 1160 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 121 t), Manganerze, Braunstein (+ 268 t), Fische und Schattiere (+ 1284 t), Weizen und Spelz (+ 23 910 t), Gerste (+ 2359 t), Mais (+ 9770 t), Lein- und Ölsamen (+ 4302 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 135 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 1269 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (+ 78 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 2135 t), Kleie (+ 545 t), Obst und Beeren (+ 328 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 2335 t), Papier und Pappe (+ 359 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 9438 t), Rübensirup (+ 330 t), Salz (+ 7250 t), Soda aller Art (+ 3013 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 485 t), Steinkohlenbriketts (+ 868 t), Teer, Pech, Harz (+ 1482 t), Zucker, roh (+ 681 t); abgenommen haben: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 251 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 200 t), Braunkohlenbriketts (— 1000 t), Zement (— 2707 t), Roheisen aller Art (— 311 t), Luppen von Schweißisen (— 4645 t), Eisen- und Stahlbruch (— 2176 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 1300 t), Eisenbahnschienen (— 112 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 600 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 640 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 9136 t), sonstige Erden, Traß (— 518 t), Zinkerze (— 758 t), andere Erze (— 680 t), Fleisch und Speck (— 1510 t), Hafer (— 285 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 4370 t),

Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, weich (— 69 517 t), Bau- und Nutzholz, hart (— 796 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 520 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 548 t), Kartoffeln (— 621 t), Weizenmehl (— 7459 t), Roggenmehl (— 162 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1442 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 2705 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 2000 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 1520 t), Stärke, Traubenzucker (— 3564 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2511 t), Steinkohlen (— 31 384 t), Steinkohlenkoks (— 2485 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 2783 t), Wein (— 443 t), Verbrauchszucker (— 1713 t), sonstige Güter (— 1172 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 105 t), Chemikalien und Drogen (+ 334 t), Luppen von Schweißisen (+ 255 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1517 t), Eisenbahnschienen (+ 765 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 3916 t), Eisen- und Stahldraht (+ 535 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 3695 t), unedle Metalle (+ 425 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 9258 t), Gerste (+ 311 t), Hirse, Buchweizen (+ 455 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 377 t), Bau- und Nutzholz, bearbeitet (+ 575 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 130 t), Soda aller Art (+ 200 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 300 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1660 t), Pflastersteine aller Art (+ 415 t), Steinkohlen (+ 200 t), Farben (+ 540 t), sonstige Güter (+ 2000 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 275 t), Braunkohlen, rohe (— 116 116 t), Braunkohlenbriketts (— 4158 t), Dach-, Stein- und Teerpappe (— 350 t), Kalisalze zum Düngen (— 462 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 4733 t), Dampfessel, Maschinen usw. (— 790 t), Glas und Glaswaren (— 3350 t), Bau- und Nutzholz, hart (— 700 t), desgl. weich (— 1400 t), Umschließungen, gebraucht (— 600 t).

Das verflossene Kalenderjahr 1921 war für die Rheinschiffahrt im allgemeinen und für den Düsseldorfer Hafen im besonderen kein günstiges Jahr. Konnte noch 1920 von einer nur rund 12000 t betragenden Abnahme des Güterverkehrs gegenüber 1919 berichtet werden, so ist im Jahr 1921 eine erheblichere Abnahme zu verzeichnen, und zwar um 213 873 t (von 615 985 t im Jahr 1920 auf 402 112 t im Jahr 1921) = 34,7 %.

Dieses Ergebnis ist in der Hauptsache auf die im März 1921 eingetretenen Sanktionen, auf die die Rheinschiffahrt hemmende Tarifpolitik der Eisenbahn und auf den ungewöhnlich niedrigen Wasserstand des Rheines zurückzuführen, der während des ganzen Berichtsjahres anhielt. Ein vom 1.—8. November 1921 dauernder Streik der Düsseldorfer Transportarbeiter hat ebenfalls, wenn auch nicht erheblich, auf eine Verschlechterung eingewirkt.

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

a) Düsseldorf rechtsrheinisch:

Der Güterumschlag betrug hier 414 490,5 t gegen 430 762 t im Vorjahr = 13,7 % weniger. An der Gesamtabnahme von 147 912 t ist der rechtsrheinische Hafen demnach mit 66 271,5 t beteiligt = 10,5 %.

Auf die Zufuhr entfallen 360 247,5 t, gegen 1920 weniger 81 281 t; auf die Abfuhr 54 243 t, gegen 1920 mehr 15 009,5 t.

Die Zunahme in der Abfuhr wird hauptsächlich durch Sand und Kies verursacht, im Berichtsjahr gelangten hiervon 9423 t mehr zum Versand.

Ferner nahmen zu: Petroleum 304 t, Steinkohlen 432 t, eiserne Röhren 4945 t, Eisen- und Stahlwaren 2915 t.

Nennenswerte Abnahmen sind dagegen zu verzeichnen bei Glas und Glaswaren mit 3257 t, bei Braunkohlen mit 497 t, bei Platten und Bleche aus Eisen mit 1400 t.

Die Abnahme bei der Zufuhr ist hauptsächlich bei Kohlen festzustellen.

Sie betrug 67 695 t, ferner haben abgenommen: Zement 2555 t, Sand und Kies 19 828 t, Steine aller Art 1860 t, Roheisen 2470 t, Stärke, Syrup 3523 t, Zucker 1518 t, Luppen von Eisen usw.

1673 t, Eisen- und Stahlbruch 2348 t, Platten und Bleche 819 t, Mühlenfabrikate 9242 t, Torf 2783 t, Weingeist 1785 t.

Demgegenüber steht eine Zunahme bei Holz aller Art um 9735 t, bei Ton, Lehm um 1176 t, bei Getreide aller Art um 9598 t, bei Petroleum um 6068 t, bei Soda um 2831 t, bei Fischen um 1569 t, bei Ölen, Fetten um 10 603 t, bei Teer, Pech um 2560 t.

b) Düsseldorf linksrheinisch:

Beim Heerdter Werft sank der Gesamtverkehr von 154 261 t im Jahr 1920 auf 72 620,5 t im Berichtsjahr. Die Abnahme beträgt demnach 81 640,5 t = 53,2 %, an der Gesamtabnahme (rechts- und linksrheinisch) gemessen 12,9 %.

Auch in Heerdt ist wie in Düsseldorf rechtsrheinisch die Abnahme nicht auf Zu- und Abfuhr verteilt, sondern eine solche ist nur in der Abfuhr mit 120 511 t (von 123 835,5 t auf 3324 t) = 97,4% zu verzeichnen, während demgegenüber die Zufuhr von 30 425,5 t im Jahr 1920 auf 69 296,5 t im Berichtsjahr stieg, das sind 38 871 t = 128,2 %.

Die Abnahme in der Abfuhr wird fast allein durch den Ausfall an Braunkohlen verursacht, von denen 113 851 t weniger zum Versand kamen. Außerdem nahmen ab: Braunkohlenbriketts 4158 t, Platten und Bleche aus Eisen 460 t, Zinkerze 1444 t, Stabeisen 652 t, Eisen- und Stahlwaren 346 t. Eine Zunahme in der Abfuhr ist nur zu verzeichnen bei Eisenbahnschienen mit 750 t, bei Farben mit 314 t, bei Steinkohlen mit 990 t.

Die Zunahme in der Zufuhr ist zurückzuführen auf gesteigerten Umschlag vor allem bei Steinkohlen mit 30 738 t, bei Holz mit 1050 t, bei Lein- und Ölsamen mit 2452 t, bei anderen Sämereien mit 980 t, bei Petroleum mit 3353 t, bei Zucker mit 668 t, bei Drogen mit 524 t, bei phosphorsaurem Kalk mit 1155 t, bei Steinkohlenbriketts mit 868 t.

Demgegenüber haben abgenommen: Braunkohlen mit 1785 t, Zinkerze mit 758 t, andere Erze mit 738 t, Öle und Fette mit 4811 t, Teer mit 432 t, Getreide mit 565 t, Reis mit 605 t.

28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	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		
1921	237 355	40 597	277 952	2307	5 783	8 090	286 042
1920	161 436	32 010	193 446	7060	11 017	18 077	211 523
Mithin 1921	mehr weniger	75 919	8 587	84 506	—	—	74 519
		—	—	—	4753	5 234	9 987

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,7 % zu-, in der Abfuhr um 55,2 % ab-, im ganzen um 35,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 219 t), Braunkohlenbriketts (+ 620 t), phosphorsaurer Kalk (+ 4300 t), andere künstliche Düngemittel (+ 700 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 60 980 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3800 t), sonstige Erden, Traß (+ 2100 t), andere Erze (+ 2594 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1335 t), Weizen und Spelz (+ 27 309 t), Bau- und Nutzholz, hart (+ 2420 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 3300 t), Kleie (+ 100 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 110 t), Papier und Pappe (+ 300 t), Schwefelsäure (+ 700 t), Soda aller Art (+ 600 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 300 t), Steinkohlen (+ 12 529 t), Steinkohlenbriketts (+ 3236 t), Weine (+ 2260 t); abgenommen haben: Zement (— 2000 t),

Roggen (— 17 000 t), Hafer (— 6843 t), Gerste (— 1000 t), Mais (— 3000 t), Lein- und Ölsamen (— 3000 t), Weizenmehl (— 800 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 2000 t), sonstige Güter (— 2000 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Phosphorsaurer Kalk (+ 500 t), eiserne Röhren und Säulen (128 t), Farberden, Graphit (+ 140 t), Hafer (+ 300 t), Gerste (+ 400 t), Hirse, Buchweizen (+ 340 t), Mais (+ 200 t), Schwefelsäure (+ 900 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 570 t), Umschließungen, gebraucht (+ 1900 t); abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 4488 t), Kupfererze, Kupferstein (— 330 t), Lein- und Ölsamen (— 250 t), Häute, Felle, Leder (— 285 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (— 88 941 t), andere Müllereierzeugnisse (— 1640 t), Torf, Torfstreu (— 720 t).

Neu erscheint im Jahr 1921 in der Zufuhr Eisenerz durch die Inbetriebnahme der Hochofenanlage der Stahlwerke Becker A.-G., Abt. Reinholdhütte.

Der übrige Güterverkehr hielt sich in den vorjährigen Grenzen.

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		
1921	111 251	3926	115 177	3831	5131	8 962	124 139
1920	93 024	3672	96 696	8203	2711	10 914	107 610
Mithin 1921	18 227	254	18 481	—	2420	—	16 529
	mehr	—	—	4372	—	1 952	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 19,1 % zu-, in der Abfuhr um 17,9 % ab-, im ganzen um 15,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Schwefelkies (+ 4531 t), Gerste (+ 6300 t), Mais (+ 1000 t), Lein- und Ölsamen (+ 10 300 t), Bau- und Nutzholz (+ 1400 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1700 t), Stärke, Traubenzucker (+ 300 t), Steinkohlen (+ 4420 t), Verbrauchszucker (+ 289 t); abgenommen haben: Weizen und Spelz (— 600 t), Hirse, Buchweizen (— 4540 t), Kalk, gebr. (— 1600 t), Steinkohlenteeröle (— 650 t), Weingeist, Branntwein (— 450 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 300 t), Tabak, roh (— 450 t), Teer, Pech, Harz (— 950 t), Zucker, roh (— 1500 t), gehobelte Hölzer (— 890 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 900 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 137 t), Gerste (+ 526 t), Hirse, Buchweizen (+ 2605 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 470 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 450 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 293 t), abgenommen haben: Mais (— 1268 t), Tabak, roh (— 200 t), Teer, Pech, Harz (— 210 t), Verbrauchszucker (— 5300 t).

Die nur geringe Zunahme beruht zumeist im schlechten Handelsverkehr, hervorgerufen durch die schlechte Valuta und durch Einführung der Rheinzollgrenze.

Auch der schlechte Wasserstand des Rheins im Jahr 1921 wirkte allgemein hemmend auf den Verkehr ein.

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		
1921	593 971	101 194	695 165	4 098	100 954	105 052	800 217
1920	165 722	195 135	360 859	15 426	50 944	66 370	427 229
Mithin 1921	428 249	—	334 306	—	50 010	38 682	372 988
	mehr	—	—	11 328	—	—	—
	weniger	93 941	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 92,6 %, in der Abfuhr um 58,3 %, im ganzen um 87,3 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 399 124 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2267 t), Schwefelkies (+ 375 t), Steinkohlen (+ 1625 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (— 1679 t), Manganerze, Braunstein (— 6981 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 6583 t), gebrannter Kalk (— 50 123 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 1200 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 14 058 t), Eisenbahnschienen (+ 23 127 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 6799 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (+ 100 t), Luppen von Schweißisen (— 3200 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 350 t), Eisen- und Stahlwaren (— 2150 t).

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 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		
1921	1 709 615	571 182	2 280 797	3 389 057	5 196 014	8 585 071	10 865 868
1920	1 378 859	392 491	1 771 350	5 178 702	3 963 411	9 142 113	10 913 463
Mithin 1921	330 756	178 691	509 447	—	1 232 603	—	—
{ mehr	—	—	—	1 789 645	—	557 042	47 595
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 28,8 % zu-, in der Abfuhr um 6,1 % ab-, im ganzen um 0,4 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Zement (+ 6457 t), Roheisen aller Art (+ 1935 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 6011 t), Eisenbahnschienen (+ 2453 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 269 734 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 146 915 t), Ton, Lehm usw. (+ 2884 t), sonstige Erden, Traß (+ 7066 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (+ 966 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 75 666 t), Manganerze, Braunstein (+ 5945 t), Schwefelkies (+ 11 591 t), andere Erze (+ 3921 t), Weizen und Spelz (+ 62 322 t), Hafer (+ 21 570 t), Gerste (+ 11 335 t), Mais (+ 20 710 t), Malz (+ 3768 t), Lein- und Ölsamen (+ 3685 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 779 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 19 593 t), gespalten (+ 4409 t), Kleie (+ 596 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 13 126 t), Soda aller Art (+ 1834 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1654 t), Steinkohlen (+ 149 703 t), Steinkohlenbriketts (+ 4300 t), Steinkohlenkoks (+ 1530 t); abgenommen haben dagegen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 3144 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1050 t), rohe Braunkohle (— 2595 t), Braunkohlenbriketts (— 2166 t), Thomasmehl (— 1485 t), Kalisalze zum Düngen (— 85 474 t), phosphorsaurer Kalk (— 2978 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 2551 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 7337 t), Zinkerze (— 2162 t), Schlacken zur Verhüttung (— 71 775 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 11 577 t), Roggen (— 5809 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 45 254 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 861 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 4229 t), Jute (— 1793 t), gebrannter Kalk (— 3555 t), Weizenmehl (— 4500 t), andere Müllereierzeugnisse (— 4231 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 15 056 t), Ölkuchen, Ölkuchennmehl (— 3413 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 2184 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 26 820 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 22 225 t), Zucker, roh (— 1715 t), Verbrauchszucker (— 2564 t), sonstige Güter (— 6812 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Rohe Braunkohlen (— 95 714 t), Kalisalze zum Düngen (— 247 158 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 3324 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 1191 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 2160 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 16 973 t), Zinkerze (— 7332 t), Schwefelkies (— 15 518 t), Weizen und Spelz (— 5235 t), Roggen (— 1985 t), Mais (— 8297 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 11 851 t), Bau- und Nutzholz, gespalten, hart

(— 6366 t), weich (— 4440 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1649 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 1040 t), andere Müllereierzeugnisse (— 2041 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 41 239 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 10 301 t), Steinkohlen (— 22 138 t), Steinkohlenkoks (— 324 545 t), Teer, Pech, Harz (— 4885 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 25 686 t), Zucker, roh (— 6603 t), Verbrauchszucker (— 2073 t), Farben (— 327 t); dagegen haben folgende Güter zugenommen: Zement (+ 7213 t), Steine, Platten von Zement (+ 2041 t), andere künstliche Düngemittel (+ 13 390 t) Roheisen aller Art (+ 21 177 t), Luppen von Schweißisen (+ 6111 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 2968 t), Eisenbahnschienen (+ 31 958 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 1146 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 6526 t), Eisen- und Stahldraht (+ 6357 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 2609 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2243 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 7275 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 8730 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 15 621 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 4358 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 2002 t), Soda aller Art (+ 817 t), Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet (+ 2805 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1739 t), Pflastersteine aller Art (+ 53 872 t), Steinkohlenbriketts (+ 107 153 t), Zink, Zinkbrocken (+ 1068 t), sonstige Güter (+ 374 t).

Eine volle Entwicklung des Verkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen war infolge der außergewöhnlich niedrigen Wasserstände nicht möglich. Außerdem wurde der Verkehr durch die Verhängung der Sanktionen, sowie durch den im Juli ausgebrochenen Streik der Maschinisten und Heizer der Rheinschlepper sehr wesentlich erschwert. Die Kohlenzufuhr nach dem Oberrhein blieb gegen das Vorjahr zurück. Niedrigwasser, erhöhte Lieferungen Wiedergutmachungskohle sowie Rückgang der Kohlenförderung infolge der am 1. März erfolgten Kündigung des Überschichtenabkommens im Bergbau sind die wesentlichen Ursachen. Die Kohlenabfuhr nach Holland und Belgien, welche vorwiegend aus Wiedergutmachungskohle bestand, hob sich. Die Zufuhr an Erz über Rotterdam hat sich gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. Im Getreideverkehr trat ebenfalls eine weitere Besserung ein.

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

- die Kohlenanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug im Jahr 1921 8 144 668 t, gegen 8 310 430 t im Jahr 1920, also 1921 weniger 165 762 t;
- die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1921 276 402 t, gegen 126 980 t im Jahr 1920, sonach 1921 mehr 149 422 t;
- die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

Nach	1921 t	1920 t
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Cöln ausschließlich	64 202	48 117
Cöln bis Coblenz ausschließlich	72 306	93 158
Coblenz	39 156	4 360
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich	28 552	28 691
den Mainhäfen	267 000	379 126
Mainz bis Mannheim ausschließlich	223 616	529 032
Mannheim und oberhalb	2 630 896	3 947 264
Duisburg-Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld bis Emmerich	721	2 727
Rhein-Herne-Kanal	10 656	23 838
Frankreich	18 032	—
Holland	2 065 117	1 772 871
Belgien	2 454 705	1 381 019
Zusammen	7 874 959 ¹⁾	8 210 203 ²⁾
also 1921 weniger	335 244	

¹⁾ Außerdem 227 911 t Bootekohlen.

²⁾ Außerdem 303 473 t Bootekohlen.

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1921	16 035	9012	25 047	401 401	110 720	512 121	537 168	
1920	1 620	9683	11 303	413 775	130 382	544 157	555 460	
Mithin 1921	mehr weniger	14 415 —	— 671	13 744 —	— 12 374	— 19 662	— 32 036	— 18 292

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 121,6 % zu-, in der Abfuhr um 5,9 % ab-, im ganzen um 3,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2170 t), Weizen und Spelz (+ 12 200 t), Roggen (+ 275 t), Gerste (+ 190 t), Mais (+ 690 t), Grubenholz (+ 400 t), Schwefelsäure (+ 730 t); abgenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 3000 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Gebrannte Steine und Ziegel (+ 600 t), Steinkohlen (+ 3600 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 15 100 t), Schlacken zur Verhüttung (— 9960 t), Steinkohlenkoks (— 10 600 t).

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1921	1 103 737	78 001	1 181 738	358 034	221 370	579 404	1 761 142	
1920	597 554	377 954	975 508	353 888	89 776	443 664	1 419 172	
Mithin 1921	mehr weniger	506 183 —	— 299 953	206 230 —	4 146 —	131 594 —	135 740 —	341 970 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 21,1 %, in der Abfuhr um 30,6 %, im ganzen um 24,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Thomasmehl (+ 865 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2500 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 252 384 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 46 428 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 26 258 t), Pflastersteine aller Art (+ 2722 t); abgenommen haben: Zement (— 875 t), Chemikalien und Drogen (— 787 t), Roheisen aller Art (— 1394 t), Luppen von Schweißisen (— 1761 t), Kupfererze, Kupferstein (— 15 620 t), Manganerze, Braunstein (— 28 150 t), andere Erze (— 4870 t), Fleisch und Speck (— 503 t), Grubenholz (— 2000 t), gebr. Kalk (— 43500 t), Kartoffeln (— 562 t), Öle, Fette, Tran, Talg (— 215 t), Schwefelsäure (— 1478 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 1200 t), Steinkohlen (— 22 280 t), sonstige Güter (— 295 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen und Stahl (+ 19 475 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 520 t), Steinkohlen (+ 122 050 t), Steinkohlenkoks (+ 1020 t); abgenommen haben: Thomasmehl (— 200 t), Roheisen aller Art (— 5500 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1415 t).

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

Jahr	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1921	363 780	118 356	482 136	315 045	277 054	592 099	1 074 235	
1920	160 163	266 476	426 639	244 792	165 518	410 310	836 949	
Mithin 1921	mehr weniger	203 617 —	— 148 120	55 497 —	70 253 —	111 536 —	181 789 —	237 286 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 13,0 %, in der Abfuhr um 44,3 %, im ganzen um 28,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 93 851 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2998 t), Manganerze, Braunstein (+ 47 968 t), Bau- und Nutzholz (+ 1800 t), Schwefelsäure (+ 2000 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (+ 1640 t), Eisen und Stahlbruch (- 1160 t), Farberde, Graphit (- 43 962 t), Schlacken zur Verhüttung (- 4000 t), gebr. Kalk (- 30 400 t), Pflastersteine aller Art (- 1485 t), Steinkohlen (- 9112 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (- 330 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenbahnschienen (+ 7755 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4700 t), Steinkohlen (+ 202 010 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (- 2145 t), Luppen von Schweißisen (- 8535 t), Eisen und Stahl in Stäben (- 3885 t), Platten und Bleche aus Eisen (- 4750 t), eiserne Eisenbahnschwellen (- 920 t), Eisen- und Stahldraht (- 4260 t), Steinkohlenkoks (- 9465 t).

35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	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		
1921	13 317	9995	23 312	43 531	1327	44 858	68 170
1920	10 261	253	10 514	63 924	2778	66 702	77 216
Mithin 1921	3 056	9742	12 798	—	—	—	—
{ mehr	—	—	—	20 393	1451	21 844	9 046
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 121,7 % zu-, in der Abfuhr um 32,7 % ab-, im ganzen um 11,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 2900 t), Rübensirup, Melasse (+ 380 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 324 t), Pflastersteine aller Art (+ 115 t), Steinkohlen (+ 10 618 t), Torf, Torfstreu (+ 708 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (- 600 t), Öle, Fette, Tran und Talg (- 580 t), Salz (- 200 t), Soda aller Art (- 135 t), Tabak, roh (- 190 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Kupfererze (+ 2097 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1285 t), Pflastersteine aller Art (+ 115 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahldraht (- 107 t), Steinkohlen (- 24 696 t), gehobelte Hölzer (- 640 t).

36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	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		
1921	1147	135 277	136 424	—	—	—	136 424
1920	—	132 926	132 926	867	—	867	133 793
Mithin 1921	1147	2 351	3 498	—	—	—	2 631
{ mehr	—	—	—	867	—	867	—
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,6 % zu-, in der Abfuhr um 867 % ab-, im ganzen um 2,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Salz (+ 6271 t), Steinkohlen (+ 25 992 t); abgenommen haben Erde, Kies, Sand, Mergel (- 480 t), gebr. Kalk (- 26 790 t), Torf, Torfstreu (- 527 t).

Bei der Abfuhr ist nichts zu verzeichnen.

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		
1921	134 304	178 377	312 681	1439	20 493	21 932	334 613
1920	66 436	88 601	155 037	656	17 890	18 546	173 583
Mithin 1921	67 868	89 776	157 644	783	2 603	3 386	161 030
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 101,7 %, in der Abfuhr um 18,3 %, im ganzen um 92,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 121 116 t), Ton, Lehm (+ 150 t), Weizen und Spelz (+ 2700 t), Roggen (+ 592 t), Hafer (+ 680 t), Gerste (+ 2300 t), Hirse, Buchweizen (+ 165 t), Mais (+ 150 t), Lein- und Ölsamen (+ 23 469 t), Bau- und Nutzholz, weich (+ 5000 t), Nutzholz, gespalten (+ 666 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 995 t), Papier und Pappe (+ 130 t), Steinkohlen (+ 21 315 t); abgenommen haben: Roheisen (— 120 t), Eisen- und Stahlwaren (— 145 t), Farberden, Graphit (— 150 t), Schlacken (— 188 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 1200 t), Rundholz zu Zellstoff (— 275 t), Ölkuchen (— 2850 t), Steinkohlenbriketts (— 15 200 t), Farben (— 250 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahlwaren (+ 235 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 767 t), Hirse, Buchweizen (+ 582 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 1000 t), Bau- und Nutzholz (+ 204 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 210 t), Salz (+ 227 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 877 t), Pflastersteine (+ 510 t), sonstige Güter (+ 225 t); abgenommen haben: Rundholz zu Zellstoff (— 623 t), Schwefelsäure (— 171 t).

Im Anschluß an die Verkehrsangaben über die wichtigeren Rheinhäfen folgt nachstehend nach den Angaben der Handelskammer Duisburg-Wesel eine Übersicht über den Gesamtverkehr in den mit dem Sammelnamen „Rhein-Ruhrhäfen“ bezeichneten niederrheinischen Häfen:

Gesamtverkehr der Rhein-Ruhrhäfen 1921.

Nummer	Name der Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
		1921 t	1921 t	1921 t
1	Ruhrorter Hafen einschl. Eisenbahnhofen	1 049 762	6 517 413	7 567 175 ¹⁾
2	Duisburger Hafen	591 176	1 922 473	2 513 649
3	Hochfelder Hafen	109 251	136 893	245 644
4	Duisburger Rheinufer	478 607	24 278	502 855
5	Verladestelle der A.-G. Phoenix	178 365	—	178 365
6	Hamborner Werft	5 710	32	5 742
7	Hafen in Walsum	482 136	592 427	1 074 563
8	Häfen in Alsum und Schwelgern	1 152 806	600 137	1 752 943
9	Verladestelle der A.-G. für Maschinen-Papierfabrikation Walsum	13 558	935	14 493
10	Hafen in Rheinhausen	696 377	105 337	801 714
11	Verladestelle Diergardt	—	160 262	160 262
12	Homburg-Essenberger Rheinufer	41 530	3 953	45 483
13	Hafen Rheinpreußen	3 248	352 230	355 478
	Zusammen	4 802 526	10 415 870	15 218 396

¹⁾ Dazu kommen noch 227 911 t Bootkohlen.

Schiffahrtsverkehr in Massengütern in den Rhein-Ruhrhäfen im Jahr 1921.

I. Eisenerz¹⁾.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	579 020	28 071	607 091
Duisburger Hafen	161 669	1 033	162 702
Hochfelder Hafen	4 399	2	4 401
Duisburger Rheinufer	214 206	—	214 206
Hafen Walsum	412 954	—	412 954
Häfen Alsum und Schwelgern	999 021	—	999 021
Verladestelle Phoenix A.-G.	176 620	—	176 620
Hafen Rheinhausen	682 209	—	682 209
Homburg-Essenberger Rheinufer	10 825	—	10 825
Zusammen	3 240 923	29 106	3 270 029
			Abnahme = 64,1 %

II. Getreide²⁾.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	24 362	1223	25 585
Duisburger Hafen	240 946	6801	247 747
Hochfelder Hafen	46	—	46
Homburg-Essenberger Rheinufer	16 084	—	16 084
Zusammen	281 438	8024	289 462
			Abnahme = 70,9 %

III. Holz.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	7 245	7199	14 444
Duisburger Hafen	25 560	844	26 404
Hochfelder Hafen	24 799	1501	26 390
Duisburger Rheinufer	—	—	—
Hafen Walsum	2 071	—	2 071
Häfen Alsum und Schwelgern	13 412	—	13 412
Hamborner Werft	—	3,6	3,6
Maschinen-Papierfabrikation Walsum	2 262	—	2 262
Hafen Rheinhausen	800	—	800
Homburg-Essenberger Rheinufer	40	—	40
Zusammen	76 189	9547,6	85 736,6
			Abnahme = 86,6 %

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

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

IV. Steinkohlen, Briketts und Koks.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	219 750	5 936 051	6 155 804
Duisburger Hafen	14 847	1 771 616	1 786 463
Duisburg-Hochfelder Hafen	39 690	90 337	130 027
Duisburger Rheinufer	68 952	—	68 952
Hafen Walsum	—	532 348	532 348
Häfen Alsum und Schwelgern	3 715	465 015	468 730
Maschinen-Papierfabrikation Walsum	—	—	—
Hafen Rheinhausen	1 995	—	1 995
Hafen Rheinpreußen	—	352 230	352 230
Diergardt	—	160 262	160 262
Zusammen	348 949	9 307 862	9 656 814

Abnahme = 86,4 %

V. Roheisen und verarbeitetes Eisen aller Art.

Häfen und Ladestellen	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
	1921	1921	1921
	t	t	t
Ruhrorter Hafen	55 507	223 449	278 956
Duisburger Hafen	8 676	15 020	23 696
Hochfelder Hafen	7 192	23 160	30 352
Duisburger Rheinufer	—	8 610	8 610
Hafen Walsum	—	55 046	55 046
Häfen Alsum und Schwelgern	5 586	132 610	138 196
Phoenix	—	—	—
Rheinhausen	2 651	92 555	243 526
Zusammen	79 612	550 450	630 062

Abnahme = 71,5 %

II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

38. In Frankreich.

Jahr	Zufuhr		
	zu Berg	zu Tal	zusammen
	t	t	t
1921	282	9402	9684
1920	756	326	1082
Mithin 1921	mehr	9076	8602
	weniger	—	—
	474	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 62,7 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 2784 % und die Gesamtzufuhr um 795 % zugenommen, gegen 76,7 %, 91,8 % und 85 % Abnahme im Vorjahr.

39. In Baden.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1921	1221	1811	3032
1920	1466	868	2334
Mithin 1921	mehr weniger	— 943	— 698
	245	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 16,7 % ab-, die Zufuhr zu Tal um 108,6 % und die Gesamtzufuhr um 29,9 % zugenommen, gegen 50,8 %, 29,4 % und 44,5 % Abnahme im Vorjahr.

40. In Bayern.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1921	—	—	—
1920	1362	—	1362
Mithin 1921	mehr weniger	— —	— —
	1362	—	1362

Die Zufuhr hat demnach um 100 % abgenommen.

41. In Hessen.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1921	30 900	1507	32 407
1920	43 145	6808	49 953
Mithin 1921	mehr weniger	— 5301	— 17 546
	12 245	—	—

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 28,4 %, die Zufuhr zu Tal um 77,9 % und die Gesamtzufuhr um 35,1 % abgenommen, gegen 31 % Zu-, 23,1 % Ab- und 19,5 % Zunahme im Vorjahr.

42. In Preußen.

J a h r	Z u f u h r		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1921	332 442	—	332 442
1920	365 072	—	365 072
Mithin 1921	mehr weniger	— 32 630	— 32 630
	—	—	—

Die Zufuhr hat demnach um 8,9 % abgenommen, gegen 2,6 % Abnahme im Vorjahr.

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

(Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze).

1. Verkehr in den niederländischen und belgischen Häfen.

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

im Berichtsjahr 16 208 983 t¹⁾
im Vorjahr 13 261 183 t

sonach im Jahr 1921 mehr 2 947 800 t oder 22,2 %.

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

43. Hafen zu Nijmwegen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	35 691	393	36 084
1920	62 742	694	63 436
Mithin 1921	{ mehr weniger		—
	27 051	301	27 352

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

44. Hafen zu Tiel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	1633	—	1633
1920	5511	43	5554
Mithin 1921	{ mehr weniger		—
	3878	43	3921

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 70,5 %, in der Abfuhr um — %, im ganzen um 71 % abgenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	1706	—	1706
Mithin 1921	{ mehr weniger		—
	1706	—	1706

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

¹⁾ Bei dem Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze kommt noch in Betracht der Verkehr von der niederländischen Rheinstrecke nach dem Rhein oder dem Spoy-Kanal. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 28 230 Tonnen.

46. Hafen zu Gorinchem.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1921	7183	583	7771	
1920	7498	1401	8899	
Mithin 1921	{ mehr weniger	315	813	1128

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,2 %, in der Abfuhr um 58 %, im ganzen um 12,7 % abgenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1921	156 426	2727	159 153	
1920	185 410	795	186 205	
Mithin 1921	{ mehr weniger	1932	—	27 052

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,5 % ab-, in der Abfuhr um 241 % zu-, im ganzen um 14,5 % abgenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1921	5798	26	5 824	
1920	8399	1695	10 094	
Mithin 1921	{ mehr weniger	1669	—	4 270

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32 %, in der Abfuhr um 97 %, im ganzen um 42 % abgenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr	
	t	t	t	
1921	1287	—	1287	
1920	2222	—	2222	
Mithin 1921	{ mehr weniger	—	—	935

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,5 %, im ganzen um 42,5 % abgenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	585	—	585
1920	753	—	753
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ — 168

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22 %, im ganzen um 22 % abgenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	578	—	578
1920	80	—	80
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ 498 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 622 %, im ganzen um 622 % zugenommen.

52. Hafen zu Vianen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	1008	—	1008
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ — 1008

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

53. Hafen zu Vreeswijk.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1921	54 599	—	54 599
1920	122 785	—	122 785
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ — 68 186

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

54. Hafen zu Rotterdam.

J a h r	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1921	4 206 562	4 570 629	8 777 191	
1920	3 024 944	3 476 325	6 501 269	
Mithin 1921	{ mehr weniger	1 181 618 —	1 094 304 —	2 275 922 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39 %, in der Abfuhr um 31,5 %, im ganzen um 35 % zugenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

J a h r	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1921	510 621	132 616	643 237	
1920	400 469	197 027	597 496	
Mithin 1921	{ mehr weniger	110 152 —	— 64 411	45 741 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 27,2 % zu-, in der Abfuhr um 32,2 % ab-, im ganzen um 7,7 % zugenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

J a h r	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1921	1 230 305	664 595	1 894 900	
1920	1 303 717	380 027	1 683 744	
Mithin 1921	{ mehr weniger	— 73 412	284 568 —	211 156 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5,6 % ab-, in der Abfuhr um 75 % zu-, im ganzen um 12,5 % zugenommen.

57. Belgische Häfen.

J a h r	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t	
1921	3 701 198	924 943	4 626 141	
1920	2 189 602	1 886 330	4 075 932	
Mithin 1921	{ mehr weniger	1 511 596 —	— 961 387	550 209 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 68 % zu-, in der Abfuhr um 51 % ab-, im ganzen um 13,5 % zugenommen.

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

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

im Jahr 1921	25 196 t
im Jahr 1920	58 697 t
	Mithin 1921 weniger 33 501 t.

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

58. Hafen zu Bremen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	—	4	4
Mithin 1921	{ mehr	—	—
	{ weniger	4	4

59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	338	662	1000
1920	—	517	517
Mithin 1921	{ mehr	338	483
	{ weniger	—	—

60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	—	—	—
Mithin 1921	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

61. Hafen zu Danzig¹⁾.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	20	—	20
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — —	{ — 20

62. Hafen zu Königsberg.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	453	453
1920	31	965	996
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — 512	{ — 543

63. Andere deutsche Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	—	—	—
1920	—	248	248
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — 248	{ — 248

64. Englische Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	13 802	9 708	23 510
1920	25 248	31 664	56 912
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ — 21 956	{ — 33 402

65. Russische und andere Häfen.

J a h r	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1921	66	166	232
1920	—	—	—
Mithin 1921	{ mehr weniger	{ 66 —	{ 232 —

¹⁾ Danzig ist hier noch als deutscher Hafen geführt.

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.

1921	16214246 t
1920	13243966 t

Sonach 1921 mehr . . . 2970280 t oder 22,4 % Zunahme, gegen 118,3 % Zunahme 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	
1921	18 171	6 326 514	18 744	9 745 119	36 915	16 071 633	
1920	12 175	5 936 036	12 537	7 258 537	24 712	13 194 573	
Mithin 1921	mehr weniger	5 996 —	390 478 —	6 207 —	2 486 582 —	12 203 —	2 877 060 —

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 6,6 %, bei der Ausfuhr um 34,3 %, im ganzen um 21,8 % zugenommen.

Von der Zunahme des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze wurden bei der Einfuhr nach Deutschland folgende Güter betroffen:

Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 4210 t), Bier (+ 3550 t), Chemikalien und Drogen (+ 1830 t), tierischer Dünger (+ 938 t), Thomasmehl (+ 1076 t), phosphorsaurer Kalk (+ 46 279 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 61 426 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 980 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 465 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 103 t), Eisen- und Stahldraht (+ 445 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1 526 572 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3265 t), Ton, Lehm usw. (+ 1325 t), Farberden, Graphit (+ 904 t), sonstige Erden, Traß (+ 2360 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 2943 t), Manganerze, Braunstein (+ 14 886 t), Schwefelkies (+ 29 023 t), Fische und Schattiere (+ 3802 t), Weizen und Spelz (+ 499 682 t), Hafer (+ 63 303 t), Gerste (+ 50 241 t), Mais (+ 115 620 t), Malz (+ 3152 t), Lein- und Ölsamen (+ 92 992 t), Bau- und Nutzholz, hart (+ 2729 t), desgl. weich (+ 19 511 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (+ 1080 t), Kaffee, Kakao Tee (+ 3395 t), Kalk, gebrannter (+ 1143 t), Knochen (+ 1608 t), Kleie (+ 958 t), Weintrauben (+ 1525 t), Pflanzen (+ 165 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 2140 t), Rübensirup, Melasse (+ 568 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1557 t), Zucker, roh (+ 1097 t), Umschließungen, gebraucht (+ 2492 t), Farben (+ 556 t).

Abgenommen haben dagegen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 654 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1594 t), Zement (— 3858 t), andere künstl. Düngemittel (— 785 t), Roheisen aller Art (— 32401 t), Luppen von Schweißisen (— 1208 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 2433 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 6182 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 246 t), Zinkerze (— 3717 t), andere Erze (— 10 056 t), Schlacken zur Verhüttung (— 32 360 t), Farbhölzer (— 605 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 1896 t), Fleisch und Speck (— 21 615 t), Garne und Twiste (— 1218 t), Roggen (— 251 700 t),

Hirse, Buchweizen (— 81 138 t), andere Sämereien (— 1012 t), Glas und Glaswaren (— 1936 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 1664 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 6090 t), Jute (— 4770 t), Kartoffeln (— 20 045 t), Lumpen (— 170 t), Weizenmehl (— 12 064 t), Roggenmehl (— 615 t), andere Müllereierzeugnisse (— 16 571 t), Küchengewächse (— 5629 t), Öle Fette, Tran und Talg (— 22 347 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 31 638 t), Papier und Pappe (— 4364 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 10 413 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 22 869 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 418 t), Schwefelsäure (— 5689 t), Soda aller Art (— 10 846 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 6153 t), Stärke, Traubenzucker (— 3030 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3772 t), Steinkohlen (— 1 298 468 t), Steinkohlenbriketts (— 52 551 t), Steinkohlenkoks (— 19 185 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 15 318 t), Teer, Pech, Harz (— 16 227 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 33 406 t), Wein (— 5968 t), Wolle (— 918 t), Verbrauchszucker (— 28 751 t), Heu und Stroh (— 2791 t), sonstige Güter (— 10 114 t).

Geflößt wurde bei der Einfuhr nicht.

Bei der Ausfuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 1916 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 145 t), Zement (+ 93 585 t), Chemikalien und Drogen (+ 25 718 t), andere künstliche Düngemittel (+ 35 142 t), Roheisen aller Art (+ 58 232 t), Luppen von Schweißisen (+ 8019 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 28 549 t), Eisenbahnschienen (+ 59 300 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 20 886 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 1533 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 19 057 t), Eisen- und Stahldraht (+ 17 211 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 145 169 t), Fische und Schalthiere (+ 210 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (+ 113 t), Fleisch und Speck, auch kons. (+ 226 t), Roggen (+ 303 t), Gerste (+ 200 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 31 854 t), Lein- und Ölsamen (+ 280 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 197 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, hart (+ 1188 t), desgl. weich (+ 1128 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 241 t), Kalk, gebrannter (+ 288 t), Lumpen (+ 3413 t), Weizenmehl (+ 223 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 7945 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 35 061 t), Röhren von Ton und Zement (+ 800 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 24 324 t), Pflastersteine aller Art (+ 70 105 t), Steinkohlen (+ 2 831 164 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 5224 t), Zink, Zinkbrocken (+ 1062 t), Umschließungen, gebraucht (+ 900 t); abgenommen haben: Bier (— 333 t), Braunkohlenbriketts (— 19 923 t), Dach-, Stein- und Teerpappe (— 625 t), tierischer Dünger (— 171 t), Thomasmehl (— 871 t), Chilesalpeter (— 940 t), Kalisalze zum Düngen (— 522 696 t), Eisen- und Stahlbruch (— 2882 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 15 889 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 8606 t), Eisen- und Stahlwaren (— 3717 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 993 t), Ton, Lehm usw. (— 9287 t), Farberden, Graphit (— 1050 t), sonstige Erden, Traß (— 5967 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 450 t), Schlacken zur Verhüttung (— 600 t), Hafer (— 900 t), Glas und Glaswaren (— 2184 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 23 782 t), Grubenholz (— 471 t), Rundholz zu Zellstoff (— 8288 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 80 068 t), desgl. gespalten, weich (— 3758 t), Hopfen (— 360 t), Kleie (— 434 t), Obst und Beeren (— 182 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 134 t), Papier und Pappe (— 3235 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 1981 t), Salz (— 128 391 t), Bitter- und Glaubersalz (— 603 t), Schiefer und Schieferwaren (— 353 t), Soda aller Art (— 14 742 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 118 230 t), Steinkohlenbriketts (— 500 t), Steinkohlenkoks (— 62 612 t), Teer, Pech, Harz (— 2911 t), Wein (— 691 t), Wolle (— 280 t), Farben (— 483 t), sonstige Güter (— 11 216 t).

Geflößt wurden bei der Abfuhr 117 417 t oder 31 360 t weniger wie im Vorjahr.