

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

IV. Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-257667](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257667)

IV. Güterverkehr.

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 Emmerich¹⁾.

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 ²⁾ , |
| 8. Worms, | 21. Bonn, | 33. Alsum mit Schwelgern, |
| 9. Gernsheim, | 22. Wesseling, | 34. Walsum, |
| 10. Nierstein, | 23. Cöln u. Cöln-Mülheim ²⁾ , | 35. Orsoy ³⁾ , |
| 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

	1922	1921	
die Zufuhr	26 229 260 t	16 096 032 t	mithin 1922 mehr 10 133 234 t
„ Abfuhr	18 460 109 t	14 486 303 t	„ 1922 „ 3 973 806 t
Zusammen	44 689 375 t	30 582 335 t	mithin 1922 mehr 14 107 040 t.

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

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

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

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

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

Die Verkehrszunahme in den wichtigeren französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt somit bei der Zufuhr 62,9 % gegen 15,7 % Abnahme im Vorjahr, bei der Abfuhr 27,4 % gegen 8,1 % Abnahme im Vorjahr, im ganzen 46,1 % gegen 12,3 % Abnahme im Vorjahr.

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

In den obigen Rheinhäfen hat betragen:

	1922	1921	
der Verkehr zu Berg	33 073 589 t	20 390 556 t	mithin 1922 mehr 12 683 033 t
„ „ zu Tal	11 615 786 t	10 191 779 t	„ 1922 „ 1 424 007 t
Zusammen	44 689 375 t	30 582 335 t	mithin 1922 mehr 14 107 040 t

mithin in der Richtung zu Berg 62,3 %, in der Richtung zu Tal 13,9 % Zunahme, gegen 2 % Ab- und 10,1 % 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	9 142 t
39. „ Baden	2 719 t
40. „ Bayern	1 400 t
41. „ Hessen	40 899 t
42. „ Preußen	350 840 t

Zusammen 1922 405 000 t
gegen 1921 381 746 t

Sonach gegen das Vorjahr 23 254 t oder 6,1 % Zunahme, gegenüber 9,9 % Abnahme im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen betrug nach Beilage IIa, Summe 1 im Berichtsjahr 45 095 421 t
„ Vorjahr 30 964 081 t
mithin in 1922 mehr 14 131 340 t,

also ergibt sich eine Zunahme von 45,6 %, gegen 12,2 % Abnahme im Vorjahr.

Außerdem wurde an Vieh befördert: 16 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

	1922	1921	
die Zufuhr vom deutschen Rhein her	8 766 848 t	9 912 466 t	mithin 1922 weniger 1 145 618 t
die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin	11 547 131 t	6 296 517 t	„ 1922 mehr 5 250 614 t
Zusammen	20 313 979 t	16 208 983 t	mithin 1922 mehr 1 104 996 t

Die Verkehrszunahme betrug somit im ganzen 6,8 %, gegen 22,2 % im Vorjahr. In der Zufuhr vom deutschen Rhein her hat der Verkehr 11,6 % ab-, in der Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 83,4 % zugenommen, gegen 35,5 % und 5,9 % 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-

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 1922 1921
her 109 414 t 14 206 t, mithin 1922 mehr 95 208 t

die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 91 093 t 10 990 t, „ 1922 „ 80 103 t

Zusammen 200 507 t 25 196 t, mithin 1922 mehr 175 311 t.

Der Verkehr hat somit in der Zufuhr vom deutschen Rhein 670,2 %, in der Abfuhr 728,9 %, im ganzen um 695,8 % zugenommen, gegen 57,1 % Abnahme im Vorjahr.

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

Zufuhr vom deutschen Rhein 1922 1921
Rhein her 8 876 262 t 9 926 672 t, mithin 1922 weniger 1 050 410 t

Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin 11 638 224 t 6 307 507 t, „ 1922 mehr 5 330 717 t

Zusammen 20 514 486 t 16 234 179 t, mithin 1922 mehr 4 280 307 t.

Die Verkehrszunahme beträgt somit 32,8 %, gegen 21,9 % im Vorjahr. Die Abnahme in der Zufuhr beträgt 10,6 %, die Zunahme in der Abfuhr 84,5 %, gegen 35,2 % und 5,5 % Zunahme im Vorjahr.

Rechnet man zu dem Gesamtverkehr in den niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen mit 20 514 486 t¹⁾

den Verkehr in den französischen und deutschen Rheinhäfen mit 44 689 375 t

so ergibt sich im Jahr 1922 als **Gesamthafenverkehr 65 203 861 t**

gegen 1921 47 198 260 t

Sonach 1922 **mehr 18 005 601 t,**

oder **38,2 % Zunahme, gegen 2,89 % Abnahme im Vorjahr.**

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

	Zufuhr vom deutschen Rhein	Abfuhr nach dem deutschen Rhein	Gesamtverkehr
Aufzeichnungen in Emmerich	8 930 513 t	11 531 227 t	20 461 740 t
Aufzeichnungen in Lobith	8 887 978 t	11 637 092 t	20 525 070 t

In Emmerich	{ mehr	42 535 t	—	—
	{ weniger	—	105 865 t	63 330 t.

Bei der Feststellung des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze ist der Verkehr zwischen dem Rhein und dem die Stadt Cleve mit dem Rhein verbindenden Spoy-Kanal zu berücksichtigen. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 60 802 Tonnen. (Siehe Beilage IIIc.)

Von dem Gesamthafenverkehr mit 65 203 861 t
fallen nach den Beilagen IIIa und IVa auf den Verkehr mit Nebenflüssen 1 005 196 t

Somit Hafenverkehr mit dem Rhein 64 198 665 t

Hierzu der in Beilage IIb zusammengestellte Durchgangsverkehr von und nach
den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins im Berichtsjahr . . . 10 169 214 t

Gibt zusammen 74 367 879 t

Mithin Gesamtverkehr auf dem Rhein 37 183 940 t
oder gegen das Vorjahr mit 26 732 992 t mehr 10 450 948 t oder 39,1 % Zunahme gegen 3,4 %
Abnahme im Vorjahr.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein in den Jahren 1909 bis 1922 ergibt sich aus
der nachstehenden Übersicht:

Gesamtverkehr auf dem Rhein

J a h r	Hafenverkehr mit dem Rhein	Durchgangsverkehr von und nach den Neben- flüssen	Gesamtverkehr auf dem Rhein	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr		
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	%	
1909	70 723 985 _s	3 480 552 _s	37 102 268 _s	+ 13 595 138 _s	+ 5,4	
1910	81 142 038 _s	3 870 067 _s	42 506 053	+ 5 403 784 _s	+ 14,3	
1911	85 271 825 _s	3 864 776 _s	44 563 301	+ 2 062 248	+ 4,8	
1912	95 754 205 _s	4 088 264	49 921 234 _s	+ 5 352 933 _s	+ 12,0	
1913	104 861 597 _s	4 263 552	54 562 574 _s	+ 4 641 339 _s	+ 9,3	
1914	76 988 185 _s	2 986 006	39 987 095 _s	- 14 575 478 _s	- 26,7	
1915	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015 _s	- 46,5	
1916	42 908 288	2 243 033	22 575 660 _s	+ 1 178 580 _s	+ 5,5	
1917	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480 _s	- 4,6	
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	
1921	46 726 069	6 739 914	26 732 992	- 929 248	- 3,4	
Summe 1909—1921	805 845 056	60 464 057	433 154 557	+ 3 225 862	+ 8,4	
Durchschnitt 1909—1921	61 988 081	4 651 081	33 319 581	+ 248 143	+ 0,6	
1922	64 198 665	10 169 214	37 183 940	+ 10 450 948	+ 39,1	
1922 gegen 1909/21	mehr weniger	2 210 584 —	5 518 133 —	3 864 359 —	10 202 845 —	

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		
1922	1 081 435	292	1 081 727	2785½	504 697	507 482½	1 589 209½
1921	270 730	—	270 730	96	73 171½	73 267½	343 997½
Mithin 1922	810 705	292	810 997	2689½	431 525½	434 215	1 245 212
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 299,6 %, in der Abfuhr um 592,6 %, im ganzen um 362,0 % zugenommen.

Wichtigere Zu- oder Abnahmen wurden gegenüber 1921 bei folgenden Gütersorten festgestellt:

I. Zufuhr:

A. Zunahme: Braunkohlenbriketts + 59778 t, Weizen + 96105 t, Hafer + 23240 t, Gerste + 4887 t, Mais + 7917 t, Bauholz + 7798 t, Jute + 2177 t, Kaffee + 1245 t, Mineralöle + 1515 t, Steinkohlen + 553891 t, Steinkohlenkoks + 30050 t, Teer + 1893 t, Zucker + 4215 t.

B. Abnahme: nichts.

II. Abfuhr:

A. Zunahme: Kalisalze zum Düngen + 381083 t, Roggen + 7158 t, Soda + 26129 t.

B. Abnahme: nichts.

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		
1922	426 942	23 664	450 606	66 241	64 236	130 477	581 083
1921	47 986	1 530	49 516	5 671	68 571	74 242	123 758
Mithin 1922	378 956	22 134	401 090	60 570	—	56 235	457 325
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	4 335	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 810,0 %, in der Abfuhr um 75,75 %, im ganzen um 369,53 % zugenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladung 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		
1922	380 645	15 082	395 727	19 523	54 010	73 533	469 260
1921	47 986	1 420	49 406	5 671	68 461	74 132	123 538
Mithin 1922	332 659	13 662	346 321	13 852	—	—	345 722
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	14 451	599	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 700,97 % zu-, in der Abfuhr um 0,81 % ab-, im ganzen um 279,85 % zugenommen.

Der Verkehr hat sich im Jahre 1922 gut entwickelt. Die beachtenswerte Verkehrszunahme hat verschiedene Ursachen. Der Wasserstand des Rheins war während des ganzen Jahres andauernd günstig, wodurch die völlige Auslastung der Schiffe auch nach dem Oberrhein möglich war. Die Transportkosten auf dem Wasserweg blieben hinter den rasch steigenden Bahnfrachten etwas zurück. Das hatte zur Folge, daß die Transporte möglichst lange auf dem Wasserweg belassen wurden.

An der Verkehrszunahme sind in der Hauptsache Getreide aller Art, Brennstoffe, Holz und Zucker beteiligt. Kleinere Zunahmen sind sodann bei Roheisen, Schwefelkies und Steinen vorhanden. Nach Basel wurden in der Hauptsache Getreide, Kohlen und Roheisen verfrachtet.

3. Hafen zu Lauterburg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	135 122½	—	135 122½	4867½	35 084	39 951½	175 074
1921	45 717½	—	45 717½	—	22 127½	22 127½	67 845
Mithin 1922	89 405	—	89 405	4867½	12 956½	17 824	107 229
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 195,6 %, in der Abfuhr um 80,6 %, im ganzen um 158,0 % zugenommen.

Wichtigere Zu- oder Abnahmen wurden gegenüber 1921 bei folgenden Gütersorten festgestellt:

I. Zufuhr:

A. Zunahme:

Braunkohlenbriketts + 26 472 t, Steinkohlen + 57 259 t, Steinkohlenkoks + 5673 t.

B. Abnahme: nichts.

II. Abfuhr:

A. Zunahme:

Steinkohlen + 17 824 t.

B. Abnahme: nichts.

4. Hafen zu Karlsruhe:

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	821 673	10 041	831 714	1549	232 174	233 723	1 065 437
1921	213 782	9 544	223 326	11	93 290	93 301	316 627
Mithin 1922	607 891	497	608 388	1538	138 884	140 422	748 810
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 272,42 %, in der Abfuhr um 150,50 %, im ganzen um 236,49 % zugenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladung 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		
1922	821 673	9923	831 596	1549	232 056	233 605	1 065 201
1921	213 782	9544	223 326	11	93 290	93 301	316 627
Mithin 1922	607 891	379	608 270	1538	138 766	140 304	748 574
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 272,37 %, in der Abfuhr um 150,38 %, im ganzen um 236,42 % zugenommen.

Wesentliche Zunahmen sind in der Zufuhr bei folgenden Güterarten zu verzeichnen: Braunkohlen, rohe + 66102 t, Braunkohlenbriketts + 71898 t, Kies, Sand usw. + 87712 t, Weizen, Spelz + 28403 t, Roggen + 12393 t, Steinkohlen + 279202 t und Steinkohlenkoks + 32043 t.

Wesentliche Abnahmen in der Zufuhr sind nicht eingetreten.

Die Abfuhr hat zugenommen bei Holz zur Herstellung von Holzstoff um + 14892 t, Bau- und Nutzholz, weich, um + 104901 t.

Wesentliche Abnahmen in der Abfuhr sind nicht zu verzeichnen.

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		
1922	1161	51 907	53 068	257	3469	3726	56 794
1921	9363	39 689	49 052	—	2826	2826	51 858
Mithin 1922	8182	11 941	4 036	257	643	900	4 936
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 8,2 %, in der Abfuhr um 31,8 %, im ganzen um 9,5 % zugenommen.

Die Zunahme der Zu- und Abfuhr bestand hauptsächlich in Zement, Kies, Zementplatten und Eisenbahnschwellen.

6. Hafen zu Mannheim mit Rheinau.

a) Gesamtverkehr einschließlich Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	6 029 711	284 651	6 314 362	139 384	724 784	864 168	7 178 530
1921	4 315 513	55 841	4 371 354	17 027	615 342	632 369	5 003 723
Mithin 1922	1 714 198	228 810	1 943 008	122 357	109 442	231 799	2 174 807
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 44,45 %, in der Abfuhr um 36,66 %, im ganzen um 43,46 % zugenommen.

b) Gesamtverkehr ohne Umladung von Hauptschiff zu Hauptschiff:

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	5 936 485	83 326	6 019 811	90 304	526 015	616 319	6 636 130
1921	4 282 491	34 790	4 317 281	2 959	594 083	597 042	4 914 323
Mithin 1922	1 653 994	48 536	1 702 530	87 345	—	19 277	1 721 807
	{ mehr	—	—	—	68 068	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,44 %, in der Abfuhr um 3,22 %, im ganzen um 35,04 % zugenommen.

Verkehr in den Mannheimer Hafenanlagen in den Jahren 1922 und 1921:

Name der Häfen	Gesamtverkehr		Z u f u h r				A b f u h r			
	1922 t	1921 t	1922			1921 zu- sammen t	1922			1921 zu- sammen t
			zu Berg t	zu Tal t	zusammen t		zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
Mannheimer Hafenanlagen ohne Rheinauhafen . . .	4 377 041	3 032 500	3 306 110	278 472	3 584 582	2 410 279	128 398	664 061	792 459	622 221
Rheinauhafen . . .	2 801 489	1 971 223	2 723 601	6 179	2 729 780	1 961 075	10 986	60 723	71 709	10 148
Zusammen	7 178 530	5 003 723	6 029 711	284 651	6 314 362	4 371 354	139 384	724 784	864 168	632 369

a) Rheinau:

J a h r	Z u f u h r		Zusammen	A b f u h r		Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	2 723 601	6 179	2 729 780	10 986	60 723	71 709	2 801 489
1921	1 959 605	1 470	1 961 075	—	10 148	10 148	1 971 223
Mithin 1922	763 996	4 709	768 705	10 986	50 575	61 561	830 266
	{ mehr	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 39,20 %, in der Abfuhr um 606,63 %, im ganzen um 42,12 % zugenommen.

Die Mehrzufuhr zu Berg entfällt hauptsächlich auf folgende Güter: Steinkohlen 579 413 t, Steinkohlenbriketts 4 870 t, Rohbraunkohlen 197 226 t, Thomasmehl 50 379 t, Schwefelkies 6 118 t, Kopra 5 401 t, Pech 2 066 t und Rohzucker 6 356 t.

Die vermehrte Zufuhr an Steinkohlen besteht hauptsächlich aus Wiedergutmachungskohlen, die nach Italien weitergeleitet wurden.

Der Mehrzufuhr zu Berg steht eine Minderzufuhr in derselben Richtung von folgenden Gütern gegenüber: Steinkohlenkoks 77 273 t, Braunkohlenbriketts 5 146 t, Rohpetroleum 1 456 t, Bauxit 2 783 t und Weizen 3 458 t.

In der Mehrzufuhr zu Tal sind folgende Güter zu nennen: Kies 4 111 t und Steinkohlen (Saarkohlen) 1 346 t.

Die Abfuhr zu Tal hat ein Mehr aufzuweisen in: Ledermehl 3 899 t, Eisenerz 23 193 t, Schwefelkiesabbränden 11 381 t, Kopra 5 517 t und Grubenholz 6 098 t.

Die Abfuhr zu Berg bestand aus: Rohbraunkohlen 4 301 t und 6 241 t mageren Feinkohlen. Der Wasserstand des Rheins war das ganze Jahr gut, sodaß hier wenige Schiffe geleichtert werden mußten.

b) Mannheim.

1. Düngemittel aller Art. Zufuhr 23311 t (— 510 t); Abfuhr 1454 t (+ 805 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist auf die schwankenden Valutaverhältnisse zurückzuführen, während die Zunahme in der Abfuhr in dem günstigen Wasserstand und der billigen Wasserfracht ihre Erklärung findet.

2. Lumpen aller Art. Zufuhr 943 t (+ 600 t); Abfuhr 5453 t (+ 1517 t).

Sowohl die Zunahme in der Zu- wie in der Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand und die billigere Wasserfracht zurückzuführen.

3. Roheisen und Brucheisen. Zufuhr 13539 t (— 2952 t); Abfuhr 1518 t (+ 1488 t).

Die verminderte Zufuhr ist auf die enorme Preissteigerung zurückzuführen.

Die Zunahme in der Abfuhr findet ihre Erklärung darin, daß infolge der billigeren Wasserfracht zahlreiche Sendungen auf den Wasserweg gebracht wurden.

4. Andere unedle Metalle, roh oder als Bruch. Zufuhr 3436 t (+ 2413 t); Abfuhr 77716 t (+ 66060 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist auf den vermehrten Bedarf zurückzuführen, die vermehrte Abfuhr auf den günstigen Wasserstand und die billigere Wasserfracht.

5. Verarbeitetes Eisen aller Art. Zufuhr 20770 t (+ 13724 t); Abfuhr 9207 t (+ 4261 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen.

6. Zement, Traß und Kalk. Zufuhr 47500 t (+ 33154 t); Abfuhr 42948 t (— 27106 t).

Die stärkere Zufuhr ist auf die vermehrten Verladungen und Verschiffungen auf dem Wasserwege des Werkes „Amöneburg“ der Portland-Zementwerke in Heidelberg zurückzuführen.

Die verringerte Ausfuhr dagegen ist die Folge des gesteigerten Inlandbedarfs und des scharfen Wettbewerbs der englischen und belgischen Werke.

7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide. Zufuhr 89426 t (+ 45404 t); Abfuhr 134 t (+ 2 t).

Die vermehrte Zufuhr findet ihre Erklärung in der zu Anfang des Jahres eingetretenen regen Bautätigkeit.

Das Mehr in der Abfuhr ist belanglos.

8. Weizen und Spelz. Zufuhr 297244 t (— 147856 t); Abfuhr 31890 t (+ 26239 t).

Die geringere Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß infolge der Valutaverschlechterung der Einkauf ausländischen Getreides nicht mehr möglich war.

Die vermehrte Ausfuhr dagegen auf den stärkeren Abgang von den Lagerbeständen des Jahres 1921.

9. Roggen. Zufuhr 72585 t (+ 51087 t); Abfuhr 1129 t (+ 859 t).

Die erhöhte Zufuhr rührt von dem Umstande her, daß die Einfuhrgesellschaft in Berlin im Jahre 1922 ihr Augenmerk auf eine stärkere Einfuhr von Roggen legte.

Die Mehrausfuhr beruht auf derselben Grundlage.

10. Hafer. Zufuhr 37562 t (+ 8137 t); Abfuhr 8270 t (+ 7675 t).

Die Zunahme in der Zu- und Abfuhr ist auf die geringe Ernte des Jahres zurückzuführen, infolge dessen Handel und Industrie gezwungen war, ausländischen Hafer zu beziehen.

11. Gerste. Zufuhr 21457 t (— 27242 t); Abfuhr 5597 t (+ 4814 t).

Der Rückgang in der Zufuhr findet seine Erklärung in der überaus guten Ernte dieser Getreidegattung; während die vermehrte Abfuhr daher rührt, daß große Mengen Gerste rheinabwärts verladen wurden.

12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte. Zufuhr 91915 t (— 30864 t); Abfuhr 7045 t (— 3384 t).

Die Abnahme in der Zufuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Haupteinfuhr dieser Getreidearten mit der Bahn aus Österreich erfolgte.

Der Rückgang in der Ausfuhr ist unbedeutend.

13. Ölsaaten. Zufuhr 22 838 t (— 11 526 t); Abfuhr 10 869 t (— 8 570 t).

Die verminderte Zufuhr ist auf Rückgang im Verbrauch infolge des hohen Preises der Öle zurückzuführen.

Die vermehrte Zufuhr dürfte daher rühren, daß in Württemberg eine neue Ölfabrik in Betrieb genommen worden ist.

14. Obst, frisches und getrocknetes. Zufuhr 104 t (+ 95 t); Abfuhr 29 t (+ 15 t).

Die Zunahme sowohl in der Zu- wie in der Abfuhr ist bedeutungslos.

15. Häute, Felle, Pelzwerk. Zufuhr 1 862 t (+ 427 t); Abfuhr 1 095 t (+ 356 t).

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

16. Harte Stämme (Bau- und Nutzholz und Schiffsholz). Zufuhr 147 t (+ 10 t); Abfuhr 5 414 t (+ 5 016 t).

Die erhöhte Zufuhr ist auf den vermehrten Bedarf zurückzuführen, während die Zunahme in der Abfuhr in dem günstigen Wasserstand ihre Erklärung findet.

17. Harte Schnittwaren. Zufuhr 187 t (+ 179 t); Abfuhr 30 t (— 106 t).

Die Zunahme der Zufuhr wie zu Ordnungsziffer 16.

Die verminderte Abfuhr dagegen ist auf den gesteigerten Bedarf dieser Warengattung am hiesigen Platze zurückzuführen.

18. Weiche Stämme. Zufuhr 22 076 t (+ 2 471 t); Abfuhr 14 579 t (— 16 517 t).

Wie zu Ordnungsziffer 17.

19. Weiche Schnittwaren. Zufuhr 10 976 t (+ 5 395 t); Abfuhr 9 374 t (— 30 398 t).

Wie zu Ordnungsziffer 17.

20. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile. Zufuhr 813 t (+ 453 t); Abfuhr 4 559 t (+ 2 475 t).

Sowohl die Zunahme in der Zu- wie in der Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen.

21. Wein. Zufuhr 1 070 t (— 1 270 t); Abfuhr 418 t (+ 292 t).

Die verminderte Zufuhr findet ihre Erklärung in dem Rückgang der Weineinfuhr aus dem Auslande.

Der vermehrte Abgang dagegen ist auf den günstigen Ausfall der Weinernte des Jahres 1921 zurückzuführen; infolgedessen bzw. der hervorragenden Qualität dieses Weines große Nachfrage nach deutschen Weinen herrschte, die größtenteils rheinabwärts verschifft worden sind.

22. Mehl- und Mühlenfabrikate. Zufuhr 9 303 t (+ 8 955 t); Abfuhr 9 765 t (+ 8 731 t).

Die Zunahme in der Zufuhr auf dem Wasserwege ist auf die fortgesetzte beträchtliche Erhöhung der Eisenbahnfrachten zurückzuführen.

Die vermehrte Abfuhr rührt daher, daß die Mühlenindustrie seit einiger Zeit wieder dazu übergegangen ist, auswärtige Lager zu unterhalten, wobei der Versand hauptsächlich auf dem Wasserwege erfolgt.

23. Reis. Zufuhr 1 077 t (+ 24 t); Abfuhr 14 t (— 24 t).

Die erhöhte Zufuhr hat ihren Grund darin, daß viele Partien für ausländische Rechnung hier auf Lager gelegt wurden.

Die Abnahme in der Abfuhr ist eine Folge der fortgesetzten Preissteigerungen.

24. Salz. Zufuhr 179 890 t (+ 160 607 t); Abfuhr 399 616 t (+ 144 932 t).
Die vermehrte Zu- und Abfuhr ist auf den günstigen Wasserstand des Neckars und Rheins zurückzuführen.
25. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao. Zufuhr 815 t (+ 541 t); Abfuhr 629 t (+ 434 t).
Die Zunahme in der Zufuhr, die hauptsächlich Kaffee betrifft, ist auf das Nachlassen des Schmuggels an der holländischen Grenze und den vermehrten Verbrauch infolge der hohen Preise für sämtliche alkoholischen Getränke zurückzuführen.
Der vermehrten Abfuhr liegen dieselben Ursachen zugrunde.
26. Rohtabak. Zufuhr 10 333 t (+ 8687 t); Abfuhr 1574 t (+ 1023 t).
Die Steigerung in der Zufuhr ist durch den vermehrten Bedarf infolge Zunahme des Verbrauchs begründet.
Die vermehrte Abfuhr beruht auf dem günstigen Wasserstand.
27. Petroleum. Zufuhr 51 884 t (+ 29 370 t); Abfuhr 289 t (+ 177 t).
Das Mehr in der Zufuhr ist auf die Zunahme des Transports von Petroleum auf dem Wasserwege nach dem Oberrhein bzw. der Schweiz infolge des günstigen Wasserstandes zurückzuführen.
Die Zunahme in der Abfuhr ist bedeutungslos.
28. Steinkohlen. Zufuhr 1 877 733 t (+ 750 055 t); Abfuhr 53 126 t (— 77 540 t).
Die Zunahme in der Zufuhr ist eine Folge des günstigen Wasserstandes.
Dem günstigen Wasserstand ist auch der verminderte Abgang zuzuschreiben, indem viele Kohlenkähne unmittelbar von der Ruhr nach dem Oberrhein durchfluten konnten.
29. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt. Zufuhr 12 152 t (+ 6982 t); Abfuhr 1191 t (— 399 t).
Die vermehrte Zufuhr ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen, die Abnahme in der Abfuhr ist nicht von Bedeutung.
30. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren. Zufuhr 8658 t (+ 6786 t); Abfuhr 503 t (— 124 t).
Die Zunahme in der Zufuhr ist eine Folge der vermehrten Bautätigkeit.
Der Wenigerabgang hat seinen Grund darin, daß diese Materialien hier wenig hergestellt werden und größtenteils hier zur Verwendung gelangen.

7. Hafen zu Ludwigshafen.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1922	2 178 469	190 384	2 368 853	7167	334 827	341 994	2 710 847
1921	1 626 336	37 576	1 663 912	7685	306 222	313 907	1 977 819
Mithin 1922	mehr 552 133	152 808	704 941	— 518	28 605	28 087	733 028
	weniger —	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 42,3 %, in der Abfuhr um 8,9 %, im ganzen um 37,0 % zugenommen.

Die Hauptursache für die Zunahme des Verkehrs ist in den günstigen Wasserstandsverhältnissen des Rheins im Berichtsjahre zu suchen.

Das Jahresmittel am Ludwigshafener Pegel betrug 4,18 m. Der niederste Stand mit 1,94 m war am 1. Januar, der höchste mit 6,35 m am 21. April.

Die Monatsmittel in zeitlicher Folge sind: 2,91 m, 3,35 m, 3,40 m, 5,32 m, 4,87 m, 4,97 m, 4,57 m, 4,47 m, 4,35 m, 3,97 m, 4,11 m, 3,85 m.

Wir sehen also, daß die ganze Jahresreihe mit Ausnahme des Monats Januar günstige Wasserstände aufweist.

Im einzelnen wäre folgendes zu bemerken:

Die Verkehrszunahme in der Zufuhr zu Berg ergibt sich in erster Linie aus der ganz bedeutenden Mehrung bei Steinkohlen (+ 312 605 t). Sodann sind hier noch erheblich die Mehrungen bei Braunkohlenbriketts (+ 73 052 t), Zement (+ 20 556 t), Chemikalien (+ 2 002 t), Rohphosphaten (+ 10 508 t), Roheisen (+ 2 598 t), Eisen- und Stahldraht (+ 2 446 t), Bauxiten (+ 37 696 t), Schwefelkies (+ 59 410 t), Roggen (+ 19 695 t), Mineralölen (+ 25 529 t), Steinkohlenbriketts (+ 25 767 t), Steinkohlenkoks (+ 72 199 t), Tabak (+ 1 214 t), Rohzucker (+ 6 746 t) und Verbrauchszucker (+ 8 402 t).

Die Mehrung in der Zufuhr von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlenbriketts und Zement findet ihre Erklärung hauptsächlich in den günstigen Wasserstandsverhältnissen während des Berichtsjahres. Bei Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks macht sich außerdem die fortschreitende Entwicklung des Friedensgeschäftes der verbrauchenden Industrie geltend. Die Steigerung der Bezüge an Zement ist auf die erhöhte Bautätigkeit, die durch das Oppauer Explosionsunglück bedingt wurde, zurückzuführen. Die vermehrte Zufuhr an Braunkohlenbriketts ist auf die seitens der amtlichen Kohlenverteilungsstelle für das besetzte westliche Gebiet im Jahre 1922 vorgenommene wesentliche Erhöhung des Unionbrikett-Kontingentes für die Pfalz zurückzuführen, sowie darauf, daß zu Wiedergutmachungszwecken bestimmte Brikettlieferungen in größerem Maße als im Vorjahre hier umgeschlagen wurden. Die erhöhte Zufuhr an Roheisen, Eisen- und Stahldraht dürfte vornehmlich auf einem erhöhten Industriebedarf ruhen.

Bei Bauxiten und Schwefelkies finden die Mehrungen ihre Erklärung in den günstigen Wasserstandsverhältnissen; bei Schwefelkies außerdem darin, daß die Produktion von Schwefelsäure gegenüber dem Vorjahre bedeutend erhöht wurde.

Die Steigerung der Bezüge an Chemikalien, Weinhefe und Rohphosphaten bringt zum Ausdruck, daß die verarbeitenden Betriebe ihre Produktion annähernd auf den Friedensstand gebracht haben.

Die erhebliche Mehrung bei Roggen ist wohl darauf zurückzuführen, daß sich infolge des geringen Ausfalls der Inlandsernte und der durch die niederen Währungsverhältnisse bedingten hohen Preise für Weizen, Gerste usw. für die Reichsgetreidestelle die Notwendigkeit ergab, größere Mengen Roggen, der sich im Preise erheblich günstiger stellte, zur Sicherstellung der Brotversorgung aus dem Ausland einzuführen.

Das Mehr an Tabak dürfte in der fürsorglichen Bevorratung seine Ursache haben.

Bei Rohzucker konnten infolge des günstigen Wasserstandes bereits gegen Ende des Berichtsjahres die ersten Ladungen aus der Kampagne 1922/23 ankommen, wogegen sich dies im Vorjahre wegen des niedrigen Wassers wie auch infolge Frostgefahr bis zum ersten Viertel des neuen Jahres verzögerte.

Die Zunahme bei Verbrauchszucker dürfte auf die im Frühjahr 1922 freigegebene Einfuhr von ausländischem Zucker zurückzuführen sein.

Die erhöhte Zufuhr von Mineralölen ist einesteils auf den gesteigerten Bedarf im Inland, andererseits aber auch darauf zurückzuführen, daß nach der im April 1922 in der Schweiz erfolgten Aufhebung des dort bestandenen Monopols ganz annehmbare Quantitäten für die Schweiz hier umgeschlagen wurden.

Den vorbezeichneten Mehrungen in der Bergzufuhr stehen nennenswerte Minderungen gegenüber bei den Artikeln: Kies, Sand (— 16 315 t), Weizen (— 96 002 t), Hafer (— 5 241 t), Gerste (— 8 147 t), Mais (— 12 454 t), Wein (— 3 047 t).

Dem ziffernmäßigen Minus in der Bergzufuhr von Kies und Sand steht eine ganz erhebliche Mehrung in der Zufuhr zu Tal gegenüber. Dies erklärt sich daraus, daß im Berichtsjahre die Baggerungen von hessischem Gebiet (bei Worms) auf pfälzisches Gebiet (Altrip, Otterstadt) verlegt wurden.

Die verringerte Zufuhr von Weizen, Hafer, Gerste und Mais hat ihre Ursache hauptsächlich in dem günstigen Wasserstand, der es ermöglichte, daß für die Schweiz und Frankreich bestimmte Ladungen die oberrheinischen Häfen Basel, Kehl und Straßburg per Schiff erreichen konnten. Bei Mais kommt ferner hinzu, daß die sogenannten Prämien-Maisscheine, die 1921 den Landwirten als Anreiz für die Ablieferung von Brotfrucht zum Bezug von verbilligtem Mais ausgehändigt wurden, in Wegfall kamen.

Die Minderung bei Wein hat ihren Grund in der Entwertung der deutschen Währung und der dadurch verursachten Erhöhung der Goldzollaufschläge.

In der Zufuhr zu Tal bemerken wir als erhebliche Schwankungen eine Mehrung bei Kies und Sand (+ 135075 t), Kalksteinen (+ 2993 t), Steinsalz (+ 7969 t), Ziegelsteinen (+ 2818 t) und Steinkohlen (+ 3237 t).

Bezüglich Mehrung bei Kies usw. siehe Zufuhr zu Berg.

Bei Kalksteinen und Steinkohlen handelt es sich um Transporte, die wegen der hohen Bahnfracht der Wasserverladung zugeführt wurden.

Die Mehrung bei Steinsalz betrifft Zufuhren auf dem Neckar für die hiesige Großindustrie und bringt deren fortschreitende Entwicklung zum Ausdruck.

Die gesteigerte Zufuhr von Ziegelsteinen ist auf die durch das Oppauer Explosionsunglück verursachte erhöhte Bautätigkeit zurückzuführen.

Die in der Abfuhr zu Tal auftretende Mehrung entfällt in der Hauptsache auf Schwefelkiesabbrände (+ 89380 t), ferner auf Chemikalien (+ 18476 t), ferner Thomasmehl (+ 3000 t), Stabeisen, eiserne Träger (+ 6267 t), eiserne Röhren (+ 7001 t), Weizen (+ 10256 t) und Farben (+ 8765 t).

Die Zunahme bei Schwefelkiesabbränden ist in der Hauptsache auf die gesteigerte Aufnahme- und Lagerfähigkeit, sowie auf die günstigen Wasserverhältnisse zurückzuführen.

Die Mehrungen in der Abfuhr bei Chemikalien und Farben sind durch den Umfang des Geschäftes der hiesigen Industrie bedingt.

Thomasmehl kam von Elsaß-Lothringen und ging von hier mit Schiff weiter nach Holland, diesem Versand dürfte in den Vorjahren infolge der günstigen Bahnfrachten direkter Bahnversand vorgezogen worden sein.

Auch Stabeisen, eiserne Träger und Röhren sind aus dem gleichen Grunde wie Thomasmehl in den früheren Jahren direkt mit der Bahn an den Niederrhein bzw. an die Seehäfen gerollt.

Die gesteigerte Abfuhr von Weizen ist darauf zurückzuführen, daß die für Frankreich hier lagernden Restbestände nach Aufhebung der dort bestandenen Getreidezwangsbewirtschaftung im Jahre 1922 per Schiff von hier nach Antwerpen transportiert wurden. Dieser Vorgang der Abfuhr nach dem Seehafen, der in normalen Zeiten undenkbar wäre, hat seine Ursache in Valutaverhältnissen.

An nennenswerten Minderungen wären in der Talabfuhr zu verzeichnen die Ausfälle bei Kalisalzen (— 7067 t), anderen künstlichen Düngemitteln (— 6715 t), Schlacken zur Verhüttung (— 6023 t), Eisenbahnschwellen, hölzernen (— 4338 t), Soda aller Art (— 6883 t), Pflastersteinen (— 5768 t) und Steinkohlen (— 83619 t).

Die Ursache für die geringere Abfuhr von Kalisalzen im Berichtsjahre ist wohl darin zu suchen, daß die Abfuhr der Salze in größerem Maßstabe über die französischen Westhäfen geleitet worden ist.

Der geringere Schiffsversand bei künstlichen Düngemitteln war durch die Belieferung von Stellen, für welche der Wasserweg nicht in Frage kommt, bedingt.

Der Rückgang bei Schlacken ist auf geringere Absatzmöglichkeiten am Niederrhein zurückzuführen.

Die Minderung bei Holzschwellen wird mit den einschränkenden Bestimmungen über die Schwellenausfuhr in Verbindung gebracht.

Die pfälzischen Pflastersteine rollten im Berichtsjahre ausschließlich mit der Bahn nach Bingen und wurden von hier mit Schiff nach Holland weiterbefördert.

Die ganz erhebliche Minderung in der Abfuhr bei Steinkohlen im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahre wird mit dem im Jahre 1921 ausgebrochenen englischen Bergarbeiterstreik in Verbindung gebracht.

In der Abfuhr zu Berg ist nur eine größere Schwankung bei Weizen (— 3213 t) zu verzeichnen.

Diese erklärt sich daraus, daß im Jahre 1922 die Schiffe infolge des günstigen Wasserstandes die oberrheinischen Häfen, ohne Zwischenlagerung hier, erreichen konnten.

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

Derselbe beträgt insgesamt 33459 t und wird nachstehend näher ausgewiesen:

Zufuhr von Mannheim nach Ludwigshafen a. Rhein 26328 t (Chemikalien 5 t, Maschinen und Maschinenteile 3 t, Kies, Sand 18545 t, Weizen 4392 t, Öle, Fette 1 t, Papier 4 t, Steinkohlen 3285 t, Steinkohlenkoks 20 t, Wein 13 t, Farben 59 t und sonstige Güter 1 t).

Zufuhr von Rheingönheim nach Ludwigshafen a. Rhein 5745 t (gebrannte Mauersteine 5745 t).

Abfuhr von Ludwigshafen a. Rhein nach Mannheim 1386 t (Weizen 759 t, Roggen 591 t, Gerste 1 t, Mais 2 t, Schnittholz, weich, 5 t, Wein 6 t und gebrauchte Umschließungen 22 t).

8. Hafen zu Worms.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1922	483 229	13 199	496 428	26 654	49 072	75 726	572 154
1921	213 027	1 891	214 918	36 655	56 934	93 589	308 507
Mithin 1922	mehr weniger	270 202 —	11 308 —	281 510 —	— 10 001	— 7 862	263 647 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 130,9 % zu-, in der Abfuhr um 19 % ab-, im ganzen um 85,4 % zugenommen.

¹⁾ In der Zufuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlen, rohen, (+ 66039 t), bei Zement (+ 3206 t), bei Chemikalien und Drogen (+ 1158 t), bei Dach-, Stein- und Teerpappe (+ 157 t), bei Platten und Blechen aus Eisen (+ 3489 t), bei Erden, Kies, Sand und Mergel (+ 135346 t), bei Roggen (+ 12283 t), bei Häuten, Fellen, Leder (+ 853 t), bei Weizenmehl (+ 254 t), bei Ölen, Fetten, Tran und Talg (+ 225 t), bei gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 1203 t), bei Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 2749 t), bei Steinkohlen (+ 95600 t), bei Steinkohlenkoks (+ 4253 t), bei Wein (+ 120 t), bei Verbrauchszucker (+ 521 t), bei Stückgütern (+ 340 t), bei gebrauchten Umschließungen (+ 614 t) und bei sonstigen Gütern (+ 390 t).

Weniger zugefahren wurden Braunkohlenbriketts (— 3737 t), Ton, Lehm (— 100 t), Weizen und Spelz (— 28961 t), Gerste (— 4490 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 200 t), Mais (— 8084 t), Malz (— 285 t), Lein- und Ölsamen (— 155 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (— 1571 t).

Die Abfuhr hat sich gesteigert bei eisernen Röhren und Säulen (+ 5076 t), bei Eisen- und Stahlwaren (+ 185 t), bei Erden, Kies, Sand und Mergel (+ 15909 t), bei Gerste (+ 268 t),

¹⁾ Eine Begründung der Verkehrsschwankungen innerhalb der einzelnen Warengattungen konnte infolge der Ausweisung des Hafenbeamten aus dem besetzten Gebiet und der Verkehrsschwierigkeiten nicht beigebracht werden.

bei Häuten, Fellen, Leder, Pelz (+ 652 t), bei Weizenmehl (+ 1047 t), bei Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 300 t), bei Papier, Pappe (+ 310 t), bei Wein (+ 421 t) und bei sonstigen Gütern (+ 170 t).

Weniger abgefahren wurden Eisenbahnschienen (— 882 t) und Steinkohlen (— 41 888 t).

9. Hafen zu Gernsheim.

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		
1922	122 695	35 372	158 067	673	855	1528	159 595	
1921	46 985	29 443	76 428	—	162	162	76 590	
Mithin 1922	mehr weniger	75 710 —	5 929 —	81 639 —	673 —	693 —	1366 —	83 005 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 106,8 %, in der Abfuhr um 843,0 %, im ganzen um 108,0 % zugenommen.

¹⁾ In der Zufuhr ist bei fast allen Warengattungen eine Zunahme zu verzeichnen, so bei Braunkohlen, rohen (+ 18 654 t), bei Braunkohlenbriketts (+ 6466 t), bei Erden, Kies, Sand, Mergel (+ 5643 t), bei Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 877 t), bei gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 260 t), bei Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 174 t), bei Steinkohlen (+ 57 880 t) und bei Steinkohlenbriketts (+ 528 t), während bei Steinkohlenkoks eine Abnahme von 8739 t eingetreten ist.

Auch die Abfuhr hat im Berichtsjahre im allgemeinen eine Steigerung erfahren, bei Grubenh Holz (+ 726 t) und bei Steinkohlen (+ 673 t), nur bei Chemikalien und Drogen ist eine Minderung von 59 t eingetreten.

10. Hafen zu Nierstein.

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		
1922	7771	2651	10 422	24	75 962	75 986	86 408	
1921	8449	2384	10 833	1	58 794	58 795	69 628	
Mithin 1922	mehr weniger	— 678	267 —	— 411	23 —	17 168 —	17 191 —	16 780 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,7% ab-, in der Abfuhr um 29,2% zu-, im ganzen um 24,2 % zugenommen.

¹⁾ Die Zufuhr hat sich hinsichtlich der Gesamtmenge gegen das Vorjahr im allgemeinen nur wenig geändert, nur innerhalb der einzelnen Warengattungen sind insofern Schwankungen eingetreten, als bei tierischem Dünger eine Zunahme von 91 t, bei gebrannten Steinen und Ziegeln eine solche von 117 t und bei Bau-, Bruch- und Werksteinen eine solche von 1710 t stattgefunden hat, während bei Erden, Kies, Sand, Mergel 2088 t und bei sonstigen Gütern 376 t weniger zugefahren wurden.

Bei der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei gebranntem Kalk von 16743 t und Wein von 428 t.

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 83.

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
	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		
1922	33 295	—	33 295	8 397	22 403	30 800	64 095
1921	23 683	—	23 683	1 162	14 139	15 301	38 984
Mithin 1922	mehr 9 612	—	9 612	7 235	8 264	15 499	25 111
	weniger —	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 40,5 %, in der Abfuhr um 101,2 %, im ganzen um 64 % zugenommen.

¹⁾ Bei der Zufuhr, bei der es sich im hiesigen Hafen nur um Brennmaterialien handelt, ergab sich ein Mehr bei Steinkohlen um 12233 t, dagegen eine Minderung bei Brankohlenbriketts um 2283 t und bei Steinkohlenkoks um 338 t.

Bei der Abfuhr kommt nur Zement in Betracht. Es ergab sich hier im Berichtsjahr eine Zunahme von 15499 t.

12. Hafen zu Gustavsburg.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1922	1 223 988	9 311	1 233 299	3 422	34 876	38 298	1 271 597
1921	861 415	184	861 599	131	20 760	20 891	882 490
Mithin 1922	mehr 362 573	9 127	371 700	3 291	14 116	17 407	389 107
	weniger —	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,1 %, in der Abfuhr um 83,3 %, im ganzen um 44 % zugenommen.

¹⁾ Im einzelnen hat die Zufuhr eine Zunahme erfahren bei Braunkohlen, rohen, (+ 28 148 t), bei Zement (+ 505 t), bei Chemikalien und Drogen (+ 1351 t), bei phosphorsaurem Kalk (+ 376 t), bei Eisen und Stahl in Stäben (+ 13 281 t), bei Platten und Blechen aus Eisen (+ 1348 t), bei Eisenbahnschienen (+ 420 t), bei unedlen Metallen, Waren daraus (+ 291 t), bei Erden, Kies, Sand, Mergel (+ 6416 t), bei Ton, Lehm (+ 503 t), bei Fischen und Schaltieren (+ 212 t), bei Weizen und Spelz (+ 1145 t), bei Roggen (+ 1808 t), bei Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten (+ 260 t), bei Lein- und Ölsamen (+ 279 t), bei Bau- und Nutzholz, weich, unbearbeitet oder in der Quer- richtung bearbeitet (+ 1273 t), bei Kleie (+ 265 t), bei Ölen, Fetten, Tran und Talg (+ 3017 t), bei Rüben, Futter- und Zuckerrüben (+ 1118 t), bei Soda (+ 239 t), bei gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 903 t), bei Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 283 t), bei Steinkohlen (+ 320 520 t), bei Steinkohlenkoks (+ 676 t), bei rohem Tabak (+ 182 t), bei Teer, Pech, Harz (+ 595 t) und Verbrauchszucker (+ 2951 t), darunter im Floßverkehr weiche Stämme (+ 1273 t).

Weniger zugefahren wurden Braunkohlenbriketts (— 13 227 t), Edelhölzer (— 505 t), Steinkohlenbriketts (— 619 t) und sonstige Güter (— 1123 t).

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Braunkohlen, rohen (+ 465 t), bei Chemikalien und Drogen (+ 518 t), bei Eisen und Stahl in Stäben (+ 4451 t), bei Rundholz zu Zellstoff (+ 2393 t), bei Alabaster, Marmor (+ 1464 t), bei Pflastersteinen (+ 13 352 t) und bei Farben (+ 478 t).

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 83.

Weniger abgefahren wurden Steine, Platten von Zement (— 486 t), Dampfkessel, Maschinen (— 227 t), eiserne Röhren und Säulen (— 260 t), weiches Bau- und Nutzholz, in der Längsrichtung gesägt (— 855 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 364 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 3465 t) und Steinkohlen (— 755 t).

13. Hafen zu Mainz.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	G e s a m t- V e r k e h r t	
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t			
1922	556 065	223 082	779 147	88 987	241 699	330 686	1 109 833	
1921	372 189	127 198	499 387	39 331	215 643	254 974	754 361	
Mithin 1922	{ mehr weniger	183 876 —	95 884 —	279 760 —	49 656 —	26 056 —	75 712 —	355 472 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 56,2 %, in der Abfuhr um 29,7 %, im ganzen um 47,1 % zugenommen.

¹⁾ Die Steigerung in der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 734 t), auf Braunkohlen, rohe, (+ 1888 t), auf Zement (+ 443 t), auf Erden, Kies, Sand, Mergel (+ 153 209 t), auf Farberden, Graphit (+ 739 t), auf Schwefelkies (+ 4070 t), auf Fleisch und Speck (+ 658 t), auf Roggen (+ 1229 t), auf Hafer (+ 1197 t), auf Mais (+ 1369 t), auf Lein- und Ölsamen (+ 1782 t), auf hartes, unbearbeitetes Bau- und Nutzholz (+ 807 t), auf gebrannten Kalk (+ 14 740 t), auf Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3620 t), auf Erdöl und andere mineral. Öle (+ 1099 t), auf Steinkohlen (+ 103 852 t), auf Steinkohlenkoks (+ 7931 t), auf Rohzucker (+ 2275 t), auf Verbrauchszucker (+ 10 707 t) und sonstige Güter (+ 1402 t), während weniger zugefahren wurden: Braunkohlenbriketts (— 6760 t), phosphorsaurer Kalk (— 793 t), Weizen (— 8122 t), weiches, unbearbeitetes Bau- und Nutzholz (— 23047 t) und Weingeist, Branntwein, Essig (— 1319 t), darunter im Floßverkehr Stämme, weiche, (— 23030 t).

In der Abfuhr ergab sich ein Mehr bei Zement (+ 94188 t), bei Chemikalien und Drogen (+ 4054 t), bei phosphorsauerm Kalk (+ 3134 t), bei Schlacken zur Verhüttung (+ 16581 t), bei Papier und Pappen (+ 1523 t), bei Schwefelsäure (+ 1517 t), bei Wein (+ 2290 t), bei sonstigen Gütern (+ 1947 t).

Eine Minderung in der Abfuhr ist eingetreten bei Braunkohlenbriketts (— 1140 t), bei weichem, unbearbeitetem Bau- und Nutzholz (— 40165 t) und bei Steinkohlen (— 9241 t), darunter im Floßverkehr weiche Stämme (— 40365 t).

14. Hafen zu Biebrich.

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			
1922	30 690	10 899	41 589	187	8355	8542	50 131	
1921	24 371	11 801	36 172	56	3105	3161	39 333	
Mithin 1922	{ mehr weniger	6 319 —	— 902	5 417 —	131 —	5250 —	5381 —	10 798 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 15,0 %, in der Abfuhr um 170,2 %, im ganzen um 27,5 % zugenommen.

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 83.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 3150 t), Steinkohlen (+ 7000 t), Verbrauchszucker (+ 531 t), abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1000 t), Salz (— 700 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Steine, Platten von Zement (+ 2390 t), Röhren von Ton und Zement (+ 300 t), Farben (+ 2060 t); abgenommen haben keine Güter.

15. Hafen zu Schierstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1922	150	32 486	32 636	1226	22 773	23 999	56 635
1921	528	33 355	33 883	189	32 147	32 336	66 219
Mithin 1922	{ mehr { weniger		—	1037	—	—	—
	378	869	1 247	—	9 374	8 337	9 584

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,7 %, in der Abfuhr um 25,8 %, im ganzen um 14,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter abgenommen: rohe Braunkohlen (— 248 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 84 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 2584 t), Knochen (— 280 t); zugenommen haben: Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 150 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1799 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: hartes Bau- und Nutzholz (— 123 t), weiches Bau- und Nutzholz (— 8214 t).

16. Hafen zu Budenheim.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1922	13 109	15	13 124	233	182 356	182 589	195 713
1921	8 258	—	8 258	245	137 625	137 870	146 128
Mithin 1922	{ mehr { weniger		—	—	44 731	44 719	49 585
	4 851	15	4 866	12	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 58,9 %, in der Abfuhr um 32,4 %, im ganzen um 33,9 % zugenommen.

1) Bei der Zufuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 257 t), Lein- und Ölsamen (+ 4607 t), bei der Abfuhr ebenfalls zugenommen Chemikalien, Drogen (+ 569 t), phosphors. Kalk (+ 194 t), rohe Kalksteine (+ 43506 t) und Öle, Fette, Tran und Talg (+ 478 t).

Die Mehrzufuhr von Lein- und Ölsamen ist auf Mehrbezug der dortigen Ölfabrik aus dem Ausland, die Mehrabfuhr von rohen Kalksteinen auf erhöhte Tätigkeit der dortigen Kalkwerke 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 t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1922	134 112	7725	141 837	1681	59 111	60 792	202 629
1921	80 311	6682	86 993	1010	40 126	41 136	128 129
Mithin 1922	{ mehr { weniger		—	671	18 985	19 656	74 500
	53 801	1043	54 844	—	—	—	—

1) Siehe Fußnote Seite 83.

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 63 %, in der Abfuhr um 47,7 %, im ganzen um 58,1 % zugenommen.

¹⁾ Die Zufuhr hat zugenommen bei Braunkohlen, rohen (+ 9160 t), bei Zement (+ 183 t), bei Chemikalien und Drogen (+ 2077 t), bei Manganerzen, Braunstein (+ 22485 t), bei Weizen und Spelz (+ 3438 t), bei Roggen (+ 1759 t), bei Hafer (+ 776 t), bei Gerste (+ 50 t), bei Lein- und Ölsamen (+ 420 t), bei anderen Sämereien (+ 108 t), bei hölzernen Eisenbahnschwellen (+ 872 t), bei Weizenmehl (+ 233 t), bei Erdölen und anderen Mineralölen (+ 824 t), bei Stärke, Traubenzucker (+ 825 t), bei Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 1379 t), bei Steinkohlen (+ 8787 t), bei Steinkohlenkoks (+ 10157 t), bei Verbrauchszucker (+ 3462 t), bei gebr. Umschließungen (+ 276 t) und bei sonstigen Gütern (+ 1043 t).

Eine Abnahme in der Zufuhr hat stattgefunden bei Braunkohlenbriketts (— 9250 t), bei Erden, Kies, Sand, Mergel (— 236 t), bei Hirsen, Buchweizen, Hülsenfrüchten (— 533 t), bei Mais (— 1728 t), bei Malz (— 133 t), bei weichem, unbearb. Bau- und Nutzholz (— 637 t), bei Ölen, Fetten, Tran und Talg (— 232 t), darunter im Floßverkehr weiche Stämme (— 648 t).

Bei der Abfuhr ist eine Steigerung erfolgt bei Steinen, Platten von Zement (+ 480 t), bei Weizen und Spelz (+ 413 t), bei weichem, unbearb. Bau- und Nutzholz (+ 515 t), bei gebranntem Kalk (+ 7795 t), bei gebrannten Steinen und Ziegeln (+ 181 t), bei Bau-, Bruch- und Werksteinen (+ 11583 t), bei Steinkohlen (+ 125 t) und Wein (+ 2910 t).

Weniger abgefahren wurden Gerste (— 110 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 300 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 2935 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 170 t), Pflastersteine aller Art (— 628 t) und sonstige Güter (+ 280 t).

18. Hafen zu Oberlahnstein.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	z u B e r g t	z u T a l t		z u B e r g t	z u T a l t		
1922	79 867	83 251	163 118	1745	226 954	228 699	391 817
1921	60 016	78 576	138 592	3985	104 226	108 211	246 803
Mithin 1922	mehr 19 851	weniger 4 675	24 526	— 2240	122 728	120 488	145 014

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 17,7 %, in der Abfuhr um 111,3 %, im ganzen um 58,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 647 t), rohe Braunkohlen (+ 1472 t), Thomasmehl (+ 300 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4933 t), Weizen und Spelz (+ 2120 t), Roggen (+ 723 t), Hafer (+ 311 t), Gerste (+ 50 t), Weizenmehl (+ 11 t), Papier und Pappe (+ 35 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 16 t), Steinkohlen (+ 21712 t), Wein (+ 14 t), Verbrauchszucker (+ 15 t), sonstige Güter (+ 22 t); abgenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (— 1290 t), Zement (— 294 t), Eisen- und Stahlwaren (— 25 t), Mais (— 5314 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 53 t), Soda aller Art (— 10 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 51 t), gebrauchte Umschließungen (— 689 t), Farben (— 110 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 33 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 200 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 333 t), Zement (+ 892 t), Steine, Platten von Zement (+ 233 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 479 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 97698 t), gebrannter Kalk (+ 19509 t), Pflastersteine aller Art (+ 2739 t), Bau, Bruch- und Werksteine (+ 1831 t); abgenommen haben: Erde, Kies,

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 83.

Sand, Mergel (— 2257 t), Farberden, Graphit (— 46 t), Papier und Pappe (— 25 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (— 69 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 115 t), sonstige Güter (— 983 t).

Die Zunahme des Güterverkehrs beruht zum großen Teile auf der erhöhten Erzabfuhr der Firma Krupp und dem Umschlag der Transportabteilung Vulkan.

19. Hafen zu Coblenz.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1922	111 875	27 194	139 069	2522	20 372	22 894	161 963
1921	111 485	16 084	127 569	1428	7 010	8 438	136 007
Mithin 1922	mehr weniger	390 —	11 500 —	1094 —	13 362 —	14 456 —	25 956 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 9,0 %, in der Abfuhr um 171,3 %, im ganzen um 19,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Zement (+ 3120 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 17941 t), Weizen und Spelz (+ 3054 t), Roggen (+ 6697 t), Hafer (+ 300 t), Bau- und Nutzholz, gespalten, weich (+ 534 t), Weizenmehl (+ 200 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 118 t), Papier und Pappe (+ 783 t), Salz (+ 1031 t), Soda aller Art (+ 350 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 209 t), Steinkohlen (+ 4297 t), Wein (+ 3393 t), Verbrauchszucker (+ 2632 t), Umschließungen, gebrauchte (+ 320 t); abgenommen haben: Braunkohlen, rohe (— 3259 t), Fische und Schalthiere (— 337 t), Gerste (— 296 t), Mais (— 4278 t), Steinkohlenkoks (— 264 t), sonstige Güter (— 4090 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 360 t), Thomasmehl (+ 6180 t), Roheisen aller Art (+ 450 t), Luppen von Schweißisen (+ 312 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 666 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 1685 t), Eisen und Stahlwaren (+ 412 t), Ton, Lehm usw. (+ 274 t), Kalk, gebrannter (+ 1457 t), Knochen (+ 183 t), Lumpen (+ 849 t), Papier und Pappe (+ 206 t), Rübensirup, Melasse (+ 224 t), Weir (+ 2194 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 325 t), Umschließungen, gebraucht (+ 405 t), sonstige Güter (+ 1116 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1040 t), Mais (— 492 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 266 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1135 t).

Die Zunahme in der Anfuhr beruht auf einem gegen das Vorjahr gesteigerten Stückgut- und Getreideverkehr; dagegen haben die Kohlentransporte auch im vergangenen Jahre abgenommen.

20. Hafen zu Beuel.

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1922	6908	186 579	193 487	8079	53 393	61 472	254 959
1921	3032	141 356	144 388	3286	37 837	41 123	185 511
Mithin 1922	mehr weniger	3876 —	45 223 —	4793 —	15 556 —	20 349 —	69 448 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,0 %, in der Abfuhr um 49,5 %, im ganzen um 37,4 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben folgende Güter zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 155 t), Ton, Lehm usw. (+ 4451 t), sonstige Erden, Traß (+ 358 t), gebrannter Kalk (+ 40056 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 358 t), Steinkohlen (+ 3721 t); abgenommen haben keine Güter.

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 9187 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 5944 t), Pflastersteine aller Art (+ 5224 t); abgenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (- 6 t).

Der Umschlagverkehr auf dem Rheinwerft war im Berichtsjahre infolge des günstigen Wasserstandes äußerst lebhaft. Vorwiegend wurde Wegebbaumaterial geladen.

21. Hafen zu Bonn.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1922	3852	5987	9839	899	1630	2529	12 368	
1921	3571	3641	7212	368	1010	1378	8 590	
Mithin 1922	mehr weniger	281 —	2346 —	2627 —	531 —	620 —	1151 —	3 778 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 36,4 %, in der Abfuhr um 83,5 %, im ganzen um 44,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 190 t), Papier und Pappe (+ 861 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 524 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 304 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 171 t), Wein (+ 562 t), Verbrauchszucker (+ 186 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 304 t), Farben (+ 229 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (- 185 t), Bau- und Nutzholz, bearbeitet, weich (- 851 t), Kaffee, Kakao, Tee (- 131 t), Küchengewächse, Gemüse (- 102 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahlwaren (+ 108 t), Papier und Pappe (+ 374 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 185 t), sonstige Güter (+ 300 t); abgenommen haben: keine Güter.

22. Hafen zu Wesseling.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r	
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t			
1922	13 032	10 666	23 698	2 213 443	226 690	2 440 133	2 463 831	
1921	4 494	882	5 376	1 517 374	19 563	1 536 937	1 542 313	
Mithin 1922	mehr weniger	8 538 —	9 784 —	18 322 —	696 069 —	207 127 —	903 196 —	921 518 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 340,8 %, in der Abfuhr um 58,8 %, im ganzen um 59,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben folgende Güter zugenommen: Zement (+ 1255 t), Chemikalien und Drogen (+ 2069 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 6742 t), gebrannter Kalk (+ 1355 t), Salz (Koch-, Speise- und Viehsalz) (+ 2760 t), Pflastersteine aller Art (+ 449 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 2817 t), Steinkohlen (+ 875 t); eine Abnahme bei der Zufuhr von Gütern hat nicht stattgefunden.

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Rohe Braunkohle (+ 485 021 t), Braunkohlenbriketts (+ 417 835 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 340 t); abgenommen haben keine Güter.

Das Mehr in der Zufuhr ist auf die Belieferung der Werke bei Knapsack mit Quarzit und Abfallsalz zurückzuführen.

Der äußerst günstige Wasserstand und die dadurch vermehrte Beförderung von Braunkohlen und Briketts hatte die Steigerung in der Abfuhr zur Folge.

23. Hafen zu Köln-Mülheim.

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		
1922	700 041	121 310	821 351	358 866	217 261	576 127	1 397 478
1921	667 582	70 720	738 302	67 471	148 353	215 824	954 126
Mithin 1922	{ mehr weniger	32 459 —	83 049 —	291 395 —	68 908 —	360 303 —	443 352 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 11,2 %, in der Abfuhr um 166,9 %, im ganzen um 46,5 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 192 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 14661 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 1521 t), Zement (+ 2157 t), Chemikalien und Drogen (+ 1828 t), Luppen von Schweißisen (+ 710 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 4714 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1503 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 652 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 258 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 195 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 616 t), unedle Metalle, Waren daraus (+ 5749 t), Ton, Lehm usw. (+ 4535 t), Farberden, Graphit (+ 1382 t), sonstige Erden, Traß (+ 486 t), Zinkerze (+ 3646 t), Schwefelkies (+ 7542 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (+ 864 t), Roggen (+ 26890 t), Hafer (+ 3715 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 894 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, hart (+ 376 t), desgl., gespalten, weich (+ 3433 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 244 t), Weizenmehl (+ 1448 t), Roggenmehl (+ 520 t), Kleie (+ 250 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 2197 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 7109 t), Papier und Pappe (+ 8365 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 3850 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 16599 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1331 t), Pflastersteine aller Art (+ 7419 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 3611 t), Steinkohlen (+ 8857 t), Steinkohlenkoks (+ 3438 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 2182 t), Teer, Pech, Harz (+ 729 t), Wein (+ 3919 t), Wolle (+ 1534 t), Zucker, roh (+ 4490 t), Verbrauchszucker (+ 15058 t), Umschließungen, gebraucht (+ 935 t), Farben (+ 257 t), sonstige Güter (+ 3020 t); abgenommen haben: Braunkohlenbriketts (— 1146 t), Kalisalze (— 650 t), phosphorsaurer Kalk (— 2744 t), Roheisen aller Art (— 768 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 200 t), Kupfererze, Kupfersteine (— 478 t), Manganerze, Braunsteine (— 221 t), andere Erze (— 202 t), Schlacken zur Verhüttung (— 1143 t), Fische und Schaltiere (— 333 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (— 242 t), Weizen und Spelz (— 47250 t), Gerste (— 9386 t), Mais (— 25700 t), Malz (— 700 t), andere Sämereien (— 254 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 554 t), Bau- und Nutzholz, bearbeitet, weich (— 2686 t), Kaffee, Kakao (— 471 t), Obst und Beeren (— 432 t), Weintrauben (— 155 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 2198 t), Rübensirup (— 233 t), Soda aller Art (— 677 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 4026 t), Steinkohlenbriketts (— 11722 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 6560 t), Braunkohlen, rohe (+ 261312 t), Chemikalien und Drogen (+ 3899 t), Thomasmehl (+ 2486 t), Eisen und Stahlbruch (+ 1506 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1166 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 2576 t), Eisen- und Stahldraht (+ 1056 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 2334 t), unedle Metalle (+ 3277 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2305 t), Ton, Lehm usw. (+ 745 t), Farberden, Graphit (+ 592 t), sonstige Erden, Traß (+ 636 t), Blei, Kobalt, Nickelerze (+ 1055 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (+ 753 t), Roggen (+ 3546 t), Hafer (+ 214 t), Glas- und Glaswaren (+ 1706 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 165 t), Bau- und Nutzholz, gesägt, hart (+ 387 t), Kartoffeln (+ 357 t), Knochen (+ 465 t), Lumpen (+ 116 t), Kleie (+ 810 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 344 t), Obst und Beeren (+ 100 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1591 t), Papier und Pappe (+ 9783 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 1725 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 339 t), Röhren

von Ton und Zement (+ 4239 t), Soda aller Art (+ 1153 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 258 t), Pflastersteine aller Art (+ 36386 t), Steinkohlen (+ 4026 t), Wein (+ 1432 t), Wolle (+ 723 t), Zucker, roh (+ 150 t), Verbrauchszucker (+ 2126 t), Umschließungen, gebraucht (+ 890 t), Farben (+ 7311 t), sonstige Güter (+ 3177 t); abgenommen haben: Zement (— 2336 t), Roheisen aller Art (— 1000 t), Eisenbahnschienen (— 6470 t), eiserne Eisenbahnschwellen (— 316 t), Weizen und Spelz (— 1000 t), Gerste (— 440 t), Hirse, Buchweizen (— 817 t), Mais (— 2115 t), Bau- und Nutzholz, hart (— 110 t), desgl. weich (— 265 t), desgl. gespalten (— 499 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 116 t), Hopfen (— 364 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 4710 t), Zink, Zinkbrocken (— 1100 t).

Die Steigerung der Zu- und Abfuhr ist zum größten Teil auf den günstigen Wasserstand des Rheines während des ganzen Jahres 1922 und die Wiederaufnahme und Entwicklung des Rhein-See-Verkehrs zurückzuführen.

Bei der Abfuhr fällt besonders die Versendung von Rohbraunkohlen nach dem Oberrhein, an Steinen nach Holland und von Eisen nach Belgien ins Gewicht. Des weiteren hat die Getreide- und Ölzufuhr eine erhebliche Steigerung erfahren.

24. Hafen zu Leverkusen.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	311 433	54 250	365 683	4926	85 924	90 250	455 933
1921	126 948	35 799	162 747	1524	37 725	39 249	201 996
Mithin 1922	mehr 184 485	weniger 18 451	202 936	2802	48 199	51 001	253 937

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 124,7 %, in der Abfuhr um 129,9 %, im ganzen um 125,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 2300 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 22300 t), Schwefelkies (+ 75314 t), Salz (+ 8000 t), Steinkohlen (+ 94295 t); abgenommen haben: Schwefelsäure (— 1911 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 37200 t), Schwefelsäure (+ 10100 t), Farben (+ 4200 t); abgenommen haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2170 t).

Die starke Verkehrszunahme ist besonders auf den Eingang an Schwefelkies und den Kohlenbezug auf dem Wasserwege zurückzuführen. Ferner sind die Bezüge an Rohmaterialien und der Versand an Farbstoffen auf dem Wasserwege wesentlich gestiegen.

25. Hafen zu Reisholz.

J a h r	Zufuhr		Zusammen t	Abfuhr		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	308 403	4060	312 463	27 540	44 839	72 379	384 842
1921	180 122	7154	187 276	17 136	10 906	28 042	215 318
Mithin 1922	mehr 128 281	weniger —	125 187	10 404	33 933	44 337	169 524

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 66,8 %, in der Abfuhr um 158,1 %, im ganzen um 78,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 720 t), Zement (+ 450 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 80 871 t), Mais (+ 2197 t), Lein- und Ölsamen (+ 10 099 t), weiches Bau- und Nutzholz in Querrichtung bearbeitet (+ 6600 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 425 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 26 030 t), Rübensirup, Melasse (+ 139 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1552 t), Soda aller Art (+ 1519 t), Steinkohlen (+ 10 038 t), Verbrauchszucker (+ 338 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 229 t), rohe Braunkohle (— 6950 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (— 199 t), Weizen und Spelz (— 346 t), Gerste (— 2749 t), Weizenmehl (— 199 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 701 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 2523 t), Steinkohlenkoks (— 956 t), Teer, Pech, Harz (— 125 t), Umschließungen, gebraucht (— 196 t), sonstige Güter (— 607 t).

Bei der Abfuhr haben folgende Güter zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 552 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 241 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 35 630 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 255 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 11 452 t), Soda aller Art (+ 2053 t), sonstige Güter (+ 5479 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 3534 t), eiserne Röhren und Säulen (— 126 t), andere Müllereierzeugnisse (— 976 t), Papier und Pappe (— 114 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (— 6419 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 96 t).

26. Hafen zu NeUB.

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			
1922	208 366	78 843	287 209	246 903	23 591	270 494	557 703	
1921	158 008	25 934	183 942	90 563	30 988	121 551	305 493	
Mithin 1922	mehr weniger	50 358 —	52 909 —	103 267 —	156 340 —	7 397 —	148 943 —	252 210 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 56,1 %, in der Abfuhr um 122,5 %, im ganzen um 82,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Zement (+ 9495 t), sonstige Erden, Traß (+ 11 478 t), Flachs, Hanf, Hede, Werg (+ 316 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 120 t), Lein- und Ölsamen (+ 9058 t), Bau- und Nutzholz, gespalten, weich (+ 9223 t), Kleie (+ 490 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 568 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 14 833 t), Papier und Pappe (+ 340 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 201 t), Röhren von Ton und Zement (+ 491 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 35 713 t), Salz (+ 38 143 t), Pflastersteine aller Art (+ 343 t); abgenommen haben: Weizen und Spelz (— 17 571 t), Gerste (— 3203 t), Mais (— 1909 t), Bau- und Nutzholz, bearbeitet, weich (— 2805 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 4711 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1658 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+ 64 501 t), Steine, Platten von Zement (+ 2124 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 2797 t), Garne und Twiste (+ 480 t), Weizen und Spelz (+ 3340 t), Roggen (+ 820 t), Kleie (+ 600 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 800 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (+ 500 t), Rüben-, Futter-, Zuckerrüben (+ 1136 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 2384 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 628 t), Steinkohlen (+ 74 723 t), Verbrauchszucker (+ 1400 t), Farben (+ 150 t); abgenommen haben: Eisen und Stahl in Stäben (— 450 t), Eisen- und Stahldraht (— 525 t), Eisen und Stahlwaren (— 775 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 248 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, hart (— 2889 t), Röhren von Ton und Zement (— 150 t), Steinkohlenkoks (— 2921 t).

Die Zunahme in der Zufuhr ist hauptsächlich auf den Zuckerrübenverkehr aus Holland zurückzuführen. Die Abfuhr steigerte sich durch den Transport von Braunkohlen, holländischen und englischen Kohlen nach süddeutschen Häfen.

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

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	493 480	123 051	616 531	31 097	103 861	134 958	751 489
1921	285 584	58 823	344 407	5 430	52 275	57 705	402 112
Mithin 1922	207 896	64 228	272 124	25 667	51 586	77 253	349 377
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 79,0 %, in der Abfuhr um 133,9 %, im ganzen um 86,9 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Zement (+ 10 790 t), Eisen und Stahlbruch (+ 49 200 t), Ton, Lehm usw. (+ 6 700 t), Weizen und Spelz (+ 7 600 t), Roggen (+ 19 600 t), Glas und Glaswaren (+ 4 500 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, weich (+ 17 400 t), desgl. gespalten, weich (+ 29 000 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 17 000 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 7 000 t), Salz (+ 13 000 t), Steinkohlen (+ 86 065 t), Steinkohlenkoks (+ 8 700 t), Verbrauchszucker (+ 5 700 t); abgenommen haben: Gerste (— 6 000 t), Mais (— 6 000 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 4 000 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 10 000 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 29 000 t), Weizen und Spelz (+ 7 000 t), Roggen (+ 7 000 t); abgenommen haben: Glas und Glaswaren (— 900 t).

Das Kalenderjahr 1922 zeigte nach vielen Jahren zum ersten Male wieder eine beträchtliche Zunahme des Güterumschlags. Der durchschnittliche Umschlag in den Frühjahrs- und Sommermonaten belief sich auf 70—90 000 t und erreichte im Mai mit rund 105 000 t sogar Zahlen, die dem durchschnittlichen Verkehr der Vorkriegszeit entsprachen.

Am Gesamtumschlag ist der linksrheinische Teil des Düsseldorfer Hafens, des Heerdtwerfts, mit 142 418 t beteiligt, und zwar in der Zufuhr mit 137 923 t und in der Abfuhr mit 4 495 t.

28. Hafen zu Crefeld.

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	259 359	69 660	329 019	6 299	2 663	8 962	337 981
1921	237 355	40 597	277 952	2 307	5 783	8 090	286 042
Mithin 1922	22 004	29 063	51 067	3 992	—	872	51 939
	mehr	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	3 120	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 18,4 %, in der Abfuhr um 10,8 %, im ganzen um 18,2 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben folgende Güter zugenommen: Zement (+ 8 989 t), Chemikalien und Drogen (+ 625 t), andere künstliche Düngemittel (+ 355 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 125 t), Eisen und Stahlwaren (+ 102 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 30 000 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1 707 t), Ton, Lehm usw. (+ 548 t), sonstige Erden, Traß (+ 4 082 t), Manganerze, Braunerz (+ 6 209 t), Schwefelkies (+ 1 934 t), andere Erze (+ 1 821 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 3 130 t), Farbhölzer, Farbholzauszüge (+ 480 t), Roggen (+ 5 423 t), Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 2 625 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 739 t), Weizenmehl (+ 2 350 t), Roggenmehl (+ 158 t), Papier und Pappe (+ 1 200 t), Salz (Koch-, Speise- Viehsalz) (+ 450 t), Soda aller Art (+ 310 t), Pflastersteine aller Art (+ 2 325 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1 300 t), Steinkohlen (+ 8 653 t), Steinkohlenkoks (+ 4 120 t), Verbrauchszucker (+ 2 170 t), Farben (+ 218 t), sonstige Güter (+ 622 t); abgenommen haben dagegen: Braunkohlenbriketts (— 1 020 t), phosphorsaurer Kalk (— 3 160 t),

Weizen und Spelz (— 15989 t), Gerste (— 10709 t), Mais (— 4368 t), Lein- und Ölsamen (— 3083 t), Bau- und Nutzholz, gesägt (— 587 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1293 t), Schwefelsäure (— 1125 t), Steinkohlenbriketts (— 1968 t), Wein (— 840 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 120 t), phosphorsaure Kalk (+ 830 t), Schwefelkies (+ 412 t), Weizen und Spelz (+ 1674 t), Roggen (+ 2068 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 164 t), Lumpen (+ 112 t), Kleie (+ 200 t), Papier und Pappe (+ 130 t), Farben (+ 136 t), sonstige Güter (+ 284 t); abgenommen haben: eiserne Röhren und Säulen (— 128 t), Farberden, Graphit (— 100 t), Hafer (— 200 t), Gerste (— 385 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 338 t), Mais (— 197 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, hart (— 703 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 1011 t), Schwefelsäure (— 1090 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 550 t), Umschließungen, gebraucht (— 618 t).

Das Mehr von rund 52000 t im abgelaufenen Jahre ist gegenüber 1921 hauptsächlich auf die Zufuhr von Erzen zurückzuführen. Der sonstige Verkehr gestaltete sich im übrigen ähnlich wie im vorigen Jahre.

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		
1922	152 865	9011	161 876	15 299	4092	19 391	181 267
1921	111 251	3926	115 177	3 831	5131	8 962	124 139
Mithin 1922	41 614	5085	46 699	11 468	—	10 429	57 128
	{ mehr	—	—	—	1039	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 40,5 %, in der Abfuhr um 116,4 %, im ganzen um 46,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 385 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2240 t), Schwefelkies (+ 5684 t), Weizen und Spelz (+ 5624 t), Roggen (+ 4158 t), Lein- und Ölsamen (+ 6264 t), Bau- und Nutzholz, hart (+ 500 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 670 t), Papier und Pappe (+ 210 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 233 t), Steinkohlen (+ 15782 t), Wein (+ 280 t), Zucker, roh (+ 10546 t), Verbrauchszucker (+ 650 t), Umschließungen, gebraucht (+ 130 t), Farben (+ 330 t), sonstige Güter (+ 220 t).

Abgenommen haben: Gerste (— 2078 t), Mais (— 3380 t), Bau- und Nutzholz, weich (— 255 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 2340 t), Stärke, Traubenzucker (— 299 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Weizen und Spelz (+ 880 t), Roggen (+ 2538 t), Lein- und Ölsamen (+ 312 t), Kakao, Kaffee, Tee (+ 1465 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 280 t), Ölkuchen (+ 1165 t), Papier und Pappe (+ 149 t), Rübensirup, Melasse (+ 1051 t), Verbrauchszucker (+ 4500 t), Farben (+ 1000 t), sonstige Güter (+ 300 t); abgenommen haben: Chemikalien und Drogen (— 120 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 137 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 2605 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 293 t).

30. Hafen zu Rheinhausen (Firma Friedrich Krupp).

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n	A b f u h r		Z u s a m m e n	G e s a m t - V e r k e h r
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	864 217	206 397	1 070 614	8894	96 742	105 636	1 176 250
1921	593 971	101 194	695 165	4098	100 954	105 052	800 217
Mithin 1922	270 246	105 203	375 449	4796	—	584	376 033
	{ mehr	—	—	—	4 212	—	—
	{ weniger	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,0 %, in der Abfuhr um 0,56 %, im ganzen um 47,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güterarten zugenommen: eiserne Röhren und Säulen (+ 44 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 308 934 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 2591 t), Manganerze, Braunstein (+ 6849 t), Schwefelkies (+ 889 t), gebrannter Kalk (+ 36 402 t), Steinkohlen (+ 11 684 t), Steinkohlenkoks (+ 14 556 t); abgenommen haben dagegen: Roheisen aller Art (— 1380 t), Schlacken zur Verhüttung (— 5120 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Zement (+ 8112 t), Roheisen aller Art (+ 5000 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1174 t), Eisenbahnschienen (+ 1301 t), Eisen- und Stahldraht (+ 2060 t), abgenommen haben: Steine, Platten von Zement (+ 7727 t), Luppen von Schweißisen (— 1785 t), Eisen und Stahlbruch (— 868 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 86 t), eiserne Eisenbahnschwellen (— 6585 t), Eisen- und Stahlwaren (— 12 t).

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

J a h r	Z u f u h r			A b f u h r			Gesamt-Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	
1922	3 578 400	880 901	4 459 301	5 843 357	3 730 142	9 573 499	14 032 800
1921	1 709 615	571 182	2 280 797	3 389 057	5 196 014	8 585 071	10 865 868
Mithin 1922	mehr 1 868 785	309 719	2 178 504	2 454 300	—	988 428	3 166 932
	weniger —	—	—	—	1 465 872	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 95,5 %, in der Abfuhr um 11,5 %, im ganzen um 29,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 1353 t), rohe Braunkohlen (+ 380 t), Braunkohlenbriketts (+ 774 t), Chemikalien, Drogen (+ 3571 t), tierischer Dünger (+ 141 t), Thomasmehl (+ 863 t), Kalisalze zum Düngen (+ 107 447 t), phosphorsaurer Kalk (+ 19 475 t), Luppen von Schweißisen (+ 7394 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 129 686 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 3496 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 984 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 1127 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1174 243 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 183 525 t), Ton, Lehm (+ 7708 t), Farberden, Graphit (+ 2955 t), Zinkerze (— 9489 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 65 162 t), Schwefelkies (+ 10 516 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 157 616 t), Roggen (+ 17 687 t), Hafer (+ 19 862 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 10 688 t), Grubenholz (+ 10 346 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 32 615 t), gebrannter Kalk (+ 2116 t), Weizenmehl (+ 10 108 t), Kleie (+ 7838 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3211 t), Papier und Pappe (+ 2002 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 6200 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 1830 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 49 314 t), Pflastersteine aller Art (+ 5818 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 20 481 t), Steinkohlen (+ 108 137 t), Steinkohlenkoks (+ 46 101 t), Teer, Pech, Harz (+ 8738 t), Verbrauchszucker (+ 7322 t), sonstige Güter (+ 4996 t); abgenommen haben dagegen: Zement (— 5932 t), Roheisen aller Art (— 6988 t), Eisenbahnschienen (— 1056 t), sonstige Erden, Traß (— 1457 t), Blei-, Kobalt-, Nickelerze (— 1480 t), Manganerze, Braunstein (— 1466 t), andere Erze (— 1325 t), Fische und Schaltiere (— 6322 t), Weizen und Spelz (— 34 210 t), Malz (— 4940 t), Lein- und Ölsamen (— 4477 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 4011 t), Soda aller Art (— 1617 t), Stärke, Traubenzucker (— 3829 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 947 t), Steinkohlenbriketts (— 4000 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 7380 t), Zucker, roh (— 3299 t).

Bei der Abfuhr haben folgende Güter zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 11 077 t), Kalisalze zum Düngen (+ 126 262 t), Luppen von Schweißisen (+ 35 145 t), Eisen und Stahl in

Stäben (+ 52 336 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 6247 t), Eisenbahnschienen (+ 20 273 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 2095 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 7145 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 18 292 t), Eisen- und Stahldraht (+ 12 498 t), Eisen- und Stahlwaren (+ 4872 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 50 747 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 4554 t), Zinkerze (+ 2647 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 9145 t), Manganerze, Braunstein (+ 4607 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 21 553 t), Weizen und Spelz (+ 24 410 t), Roggen (+ 15 885 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 2118 t), Kleie (+ 2405 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1046 t), Steinkohlenteeröle, Naphthalin (+ 16 410 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 22 129 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 6919 t), Pflastersteine aller Art (+ 33 537 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 10 739 t), Steinkohlen (+ 378 684 t), Steinkohlenbriketts (+ 112 315 t), Steinkohlenkoks (+ 25 683 t), Teer, Pech, Harz (+ 5307 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 1232 t), Zink, Zinkbrocken (+ 2239 t), Farben (+ 2134 t); abgenommen haben dagegen: Rohe Braunkohlen (— 12 204 t), Zement (— 5501 t), Roheisen aller Art (— 39 365 t), Ton, Lehm (— 5867 t), Schwefelkies (— 1918 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 15 788 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 4349 t), Soda aller Art (— 846 t), Zucker, roh (— 1486 t), Schwefelsäure (794 t), gebrannter Kalk (— 525 t), andere künstliche Düngemittel (— 9030 t), Thomasmehl (— 826 t), Steine, Platten von Zement (— 1528 t).

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

a) die Kohlenanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug

im Jahr 1922..... 8 507 643 t

„ „ 1921..... 8 144 668 t

1922 mehr 362 975 t

b) die Kohlenanfuhr zu Schiff betrug im Jahr 1922..... 431 192 t

c) die Kohlenabfuhr zu Schiff betrug:

N a c h	1922 t	1921 t
Duisburg bis Cöln einschließlich	84 486	64 202
Cöln bis Coblenz	5 111	72 306
Coblenz	19 198	39 156
Coblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich den Mainhäfen	41 902	28 552
Mainz bis Mannheim ausschließlich	448 513	267 000
Mannheim bis Mannheim ausschließlich	616 708	223 616
Mannheim und oberhalb	4 494 040	2 630 896
Zusammen rheinaufwärts	5 709 958	3 325 728
Duisburg bis Emmerich	1 112	721
Holland	1 309 061	2 065 117
Belgien	1 361 547	2 454 705
Frankreich	14 642	18 032
Zusammen rheinabwärts	2 686 362	4 538 575
dazu rheinaufwärts	5 709 958	3 325 728
Zusammen zum Rhein	8 396 320	7 864 303
Rhein-Herne-Kanal	3 117	10 656
Zusammen	8 399 437 ¹⁾	7 874 959 ²⁾
also 1922 mehr	524 478	

¹⁾ Außerdem 310 492 t Bootekohlen.

²⁾ Außerdem 227 911 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			
1922	18 995	22 870	41 865	426 136	147 457	573 593	615 458	
1921	16 035	9 012	25 047	401 401	110 720	512 121	537 168	
Mithin 1922	{ mehr weniger	2 960 —	13 858 —	16 818 —	24 735 —	36 737 —	61 472 —	78 290 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 67,07 %, in der Abfuhr um 12,0 %, im ganzen um 14,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben folgende Güter zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 5770 t), andere Erze (+ 277 t), Roggen (+ 622 t), Schwefelsäure (+ 5158 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 5722 t), Steinkohlen (+ 3295 t), abgenommen haben dagegen: Weizen und Spelz (— 2224 t), Gerste (— 518 t), Mais (— 994 t), Grubenholz (— 250 t), weiches Bau- und Nutzholz (— 40 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 4164 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 400 t), Steinkohlen (+ 54176 t), Steinkohlenkoks (+ 2732 t); abgenommen haben keine Güter.

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			
1922	1 400 836	195 849	1 596 685	427 567	229 506	657 073	2 253 758	
1921	1 103 737	78 001	1 181 738	358 034	221 370	579 404	1 761 142	
Mithin 1922	{ mehr weniger	297 099 —	117 848 —	414 947 —	69 533 —	8 136 —	77 669 —	492 616 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 35,1 %, in der Abfuhr um 13,4 %, im ganzen um 28,0 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Zement (+ 272 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 7857 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 179 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 284381 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 50353 t), Manganerze, Braunstein (+ 64497 t), Grubenholz (+ 2381 t), Kalk, gebrannter (+ 7163 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 11760 t), Steinkohlen (+ 22093 t); abgenommen haben: Schlacken zur Verhüttung (— 24825 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Roheisen aller Art (+ 17300 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 128070 t), Steinkohlen (+ 16093 t); abgenommen haben dagegen: Luppen von Schweiß-eisen (— 20440 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 107536 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			
1922	625 346	103 728	729 074	293 154	200 548	493 702	1 222 776	
1921	363 780	118 356	482 136	315 045	277 054	592 099	1 074 235	
Mithin 1922	{ mehr weniger	261 566 —	14 628 —	246 938 —	21 891 —	76 506 —	98 397 —	148 541 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 51,2 % zu-, in der Abfuhr um 16,6 % ab-, im ganzen um 13,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben folgende Güter zugenommen: Zement (+ 400 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 2179 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 15 t), Stahlwaren (+ 66 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 202990 t), Manganerze, Braunstein (+ 27975 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 345 t), weiches Bau- und Nutzholz (+ 1223 t), gebrannter Kalk (+ 9401 t), Schwefelsäure (+ 1916 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 689 t), abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 325 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Luppen von Schweißeisen (— 635 t), Eisen und Stahlwaren (— 4524 t), Steinkohlen (— 140815 t); zugenommen haben: Thomasmehl (+ 1100 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 8927 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 7823 t), Eisenbahnschienen (+ 15981 t), eiserne Eisenbahnschwellen (+ 2642 t), Eisen- und Stahldraht (+ 10839 t).

35. Hafen zu Orsoy.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	7 726	48 029	55 755	157 419	949	158 368	214 123
1921	13 317	9 995	23 312	43 531	1327	44 858	68 170
Mithin 1922	mehr weniger	38 034	32 443	113 888	— 378	113 510	145 953
	5 591	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 139,2 %, in der Abfuhr um 253,0 %, im ganzen um 214,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 3203 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 20 t), Pflastersteine aller Art (+ 720 t), Steinkohlen (+ 30465 t), Teer, Pech, Harz (+ 798 t), andere Sämereien (+ 1 t); abgenommen haben Eisenerz, außer Schwefelkies (— 1170 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 15 t), Papier und Pappe (— 8 t), Rübensirup, Melasse (— 378 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 318 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 141 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 708 t), Stückgüter (Sammelmüter) (— 2 t), sonstige Güter (— 5 t).

Bei der Abfuhr haben folgende Güter zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 2801 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 884 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (+ 54 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 10 t), Rübensirup, Melasse (+ 15 t), Weingeist, Branntwein, Essig (+ 12 t), Steinkohlen (+ 74569 t), Steinkohlenkoks (+ 37505 t); abgenommen haben: Chemikalien, Drogen (— 9 t), Kupfererze, Kupferstein (— 2097 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 92 t), Pflastersteine aller Art (— 115 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 20 t), Umschließungen, gebraucht (— 3 t).

36. Hafen zu Rheinberg.

J a h r	Zufuhr		Zusammen	Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	22 015	188 872	210 887	—	—	—	210 887
1921	1 147	135 277	136 424	—	—	—	136 424
Mithin 1922	mehr weniger	53 595	74 463	—	—	—	74 463
	20 868	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 54,6 %, in der Abfuhr um 0,0 %, im ganzen um 54,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben folgende Güter zugenommen: gebrannter Kalk (+ 26 446 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 45 959 t), Steinkohlen (+ 1 318 t) und rohe Braunkohlen (+ 740 t); abgenommen haben keine Güter.

Bei der Abfuhr ist nichts zu verzeichnen.

37. Hafen zu Wesel.

J a h r	Zufuhr			Abfuhr		Zusammen	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	Zusammen t	zu Berg t	zu Tal t		
1922	186 410	278 762	465 172	11 991	7 490	19 481	484 653
1921	134 304	178 377	312 681	1 439	20 493	21 932	334 613
Mithin 1922	{ mehr { weniger		152 491	10 552	—	—	150 040
	52 106	100 385	—	—	13 003	2 451	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 48,8 % zu-, in der Abfuhr um 11,2 % ab-, im ganzen um 44,8 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben besonders folgende Güter zugenommen: Thomasmehl (+ 1 410 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 1 597 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1 845 099 t), Weizen und Spelz (+ 363 t), Roggen (+ 3 158 t), Weizenmehl (+ 173 t), Papier und Pappe (+ 300 t), Pflastersteine aller Art (+ 130 t), Wein (+ 212 t), Verbrauchszucker (+ 220 t), Farben (+ 485 t), sonstige Güter (+ 196 t), unedle Metalle, Waren daraus (+ 172 t), Zement (+ 150 t); abgenommen haben dagegen Hafer (— 607 t), Gerste (— 2 676 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 467 t), Mais (Kukuruz) (— 1 546 t), Lein- und Ölsamen (— 23 639 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 5 123 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (— 257 t), Korb- und Floßweiden (— 265 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 3 097 t), Steinkohlen (— 3 118 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 582 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 9 729 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 867 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 2 874 t), weiches Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung gespalten (— 204 t); zugenommen haben: Eisen- und Stahlwaren (+ 161 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 5 495 t), Weizen und Spelz (+ 2 374 t), Roggen (+ 1 500 t), Hafer (+ 112 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 551 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 333 t), Pflastersteine aller Art (+ 971 t), sonstige Güter (+ 123 t).

II. Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen.

38. In Frankreich.

J a h r	Zufuhr		
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1922	2858	6284	9142
1921	282	9402	9684
Mithin 1922	{ mehr { weniger		—
	2576	3118	542

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 913,5 % zu-, die Zufuhr zu Tal um 33,2 % ab- und die Gesamtzufuhr um 5,6 % abgenommen, gegen 62,7 % Ab-, 2784 % und 795 % Zunahme im Vorjahr.

39. In Baden.

J a h r	Z u f u h r			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
1922	2202	517	2719	
1921	1221	1811	3032	
Mithin 1922	{ mehr weniger	981 —	— 1294	— 313

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 80,3 % zu-, die Zufuhr zu Tal um 77,5 % ab- und die Gesamtzufuhr um 10,3 % abgenommen, gegen 16,7 % Ab-, 108,6 % und 29,9 % Zunahme im Vorjahr.

40. In Bayern.

J a h r	Z u f u h r			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
1922	8	1392	1400	
1921	—	—	—	
Mithin 1922	{ mehr weniger	8 —	1392 —	1400 —

Die Zufuhr hat demnach um 100 % zugenommen.

41. In Hessen.

J a h r	Z u f u h r			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
1922	33 887	7012	40 899	
1921	30 900	1507	32 407	
Mithin 1922	{ mehr weniger	2 987 —	5505 —	8 492 —

Die Zufuhr zu Berg hat demnach um 9 %, die Zufuhr zu Tal um 365,2 % und die Gesamtzufuhr um 26 % zugenommen, gegen 28,4 %, 77,9 % und 35,1 % Abnahme im Vorjahr.

42. In Preußen.

J a h r	Z u f u h r			
	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
1922	350 840	—	350 840	
1921	332 442	—	332 442	
Mithin 1922	{ mehr weniger	18 398 —	— —	18 398 —

Die Zufuhr hat demnach um 5,5 % zugenommen, gegen 8,9 % 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 20 313 979 t¹⁾
im Vorjahr 16 208 983 t

sonach im Jahr 1922 mehr 4 104 996 t oder 25,3 %.

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

43. Hafen zu Nijmegen.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1922	54 842	493	55 335
1921	35 691	393	36 084
Mithin 1922	19 151	100	19 251
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 53,6 %, in der Abfuhr um 25 %, im ganzen um 54 % zugenommen.

44. Hafen zu Tiel.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1922	1887	—	1887
1921	1633	—	1633
Mithin 1922	254	—	254
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16 %, in der Abfuhr um — %, im ganzen um 16 % zugenommen.

45. Hafen zu Zalt-Bommel.

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	t	t	t
1922	635	—	635
1921	—	—	—
Mithin 1922	635	—	635
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

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

¹⁾ Bei der Feststellung des Verkehrs über die deutsch-niederländische Grenze ist der Verkehr zwischen dem Rhein und dem die Stadt Cleve mit dem Rhein verbindenden Spoy-Kanal zu berücksichtigen. Dieser Verkehr wird an der Durchgangsstelle zu Keeken angeschrieben und betrug im Berichtsjahr 129 890 Tonnen.

46. Hafen zu Gorinchem.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1922	1878	704	2582
1921	7183	588	7771
Mithin 1922	{ mehr weniger	— 116	— 5189

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 73,7 % ab-, in der Abfuhr um 19 % zu-, im ganzen um 66,6 % abgenommen.

47. Hafen zu Dordrecht.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1922	156 157	6397	162 554
1921	156 426	2727	159 153
Mithin 1922	{ mehr weniger	— 3670	— 3 401

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 0,2 % ab-, in der Abfuhr um 136 % zu-, im ganzen um 2,2 % zugenommen.

48. Hafen zu Arnheim.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1922	11 174	196	11 370
1921	5 798	26	5 824
Mithin 1922	{ mehr weniger	5 376 —	170 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 92,7 %, in der Abfuhr um 653,8 %, im ganzen um 95,6 % zugenommen.

49. Hafen zu Wageningen.

Jahr	Zufuhr t	Abfuhr t	Gesamt- Verkehr t
1922	2519	—	2519
1921	1287	—	1287
Mithin 1922	{ mehr weniger	1232 —	1232 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 95 %, im ganzen um 95 % zugenommen.

50. Hafen zu Wijk bij Duurstede.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	1878	—	1878
1921	585	—	585
Mithin 1922	{ mehr weniger	{ — —	{ 1293 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,3 %, im ganzen um 22,3 % zugenommen.

51. Hafen zu Culemborg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	342	—	342
1921	578	—	578
Mithin 1922	{ mehr weniger	{ — —	{ — 236

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

52. Hafen zu Vianen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	280	—	280
1921	—	—	—
Mithin 1922	{ mehr weniger	{ — —	{ 280 —

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

53. Hafen zu Vreeswijk.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	64 300	—	64 300
1921	54 599	—	54 599
Mithin 1922	{ mehr weniger	{ — —	{ 9 701 —

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

54. Hafen zu Rotterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	3 141 158	8 453 736	11 594 894
1921	4 206 562	4 570 629	8 777 191
Mithin 1922	{ mehr weniger	3 883 107 —	2 817 703 —
	1 065 404	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 25,3 % ab-, in der Abfuhr um 85 % zu-, im ganzen um 32,1 % zugenommen.

55. Hafen zu Amsterdam.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	685 965	229 658	915 623
1921	510 621	132 616	643 237
Mithin 1922	{ mehr weniger	175 344 97 042	292 386 —
	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 34,3 %, in der Abfuhr um 73,2 %, im ganzen um 42,3 % zugenommen.

56. Andere niederländische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	1 546 930	1 288 260	2 835 190
1921	1 230 305	664 595	1 894 900
Mithin 1922	{ mehr weniger	316 625 623 665	940 290 —
	—	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 24,9 %, in der Abfuhr um 93,8 %, im ganzen um 49 % zugenommen.

57. Belgische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	3 096 908	1 567 687	4 664 590
1921	3 701 198	924 943	4 626 141
Mithin 1922	{ mehr weniger	642 744 —	38 449 —
	604 295	—	—

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,3 % ab-, in der Abfuhr um 69,6 % zu-, im ganzen um 0,8 % 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 1922	200 508 t
im Jahr 1921	25 196 t

Mithin 1922 mehr 175 312 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
1922	3030	1725	4755
1921	—	—	—
Mithin 1922	{ mehr weniger	{ 3030 —	{ 4755 —

59. Hafen zu Hamburg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	13 038	19 805	32 843
1921	338	662	1 000
Mithin 1922	{ mehr weniger	{ 12 700 —	{ 31 843 —

60. Hafen zu Stettin.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	10 863	5431	16 294
1921	—	—	—
Mithin 1922	{ mehr weniger	{ 10 863 —	{ 16 294 —

61. Hafen zu Danzig.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	1780	—	1780
1921	—	—	—
Mithin 1922	1780	—	1780
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

62. Hafen zu Königsberg.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	8267	10 315	18 582
1921	—	453	453
Mithin 1922	8267	9 862	18 129
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

63. Andere deutsche Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	21 660	4667	26 327
1921	—	—	—
Mithin 1922	21 660	4667	26 327
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

64. Englische Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	30 609	33 142	63 751
1921	13 802	9 708	23 510
Mithin 1922	16 807	23 434	40 241
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

65. Russische und andere Häfen.

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	t	t	t
1922	1846	34 329	36 175
1921	66	166	232
Mithin 1922	1780	34 163	35 943
	{ mehr	—	—
	{ weniger	—	—

3. Gesamtverkehr über die deutsch-niederländische Grenze. II 210

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.

1922	20461741 t
1921	16214246 t

Sonach 1922 mehr . . 4247495 t oder 26,2 % Zunahme, gegen 22,4 % Zunahme im Vorjahr.

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

J a h r	Einfuhr		Ausfuhr		Zusammen		
	nach Deutschland (Abfuhr von niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen)		aus Deutschland (Zufuhr nach niederländischen, belgischen und überseeischen Häfen)				
	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t	Schiffszahl	Güter t	
1922	18 282	11 531 230	18 541	8 872 693	36 823	20 403 923	
1921	18 171	6 326 514	18 744	9 745 119	36 915	16 071 633	
Mithin 1922	mehr weniger	111 —	5 204 716 —	— 203	— 872 426	— 92	4 332 290 —

Der Gesamtgüterverkehr hat sonach bei der Einfuhr um 82,3 % zu-, bei der Ausfuhr um 9,0 % ab, im ganzen um 27,0 % zugenommen.

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

Baumwolle, rohe und Abfälle (+ 1891 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 20251 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 9700 t), Zement (+ 1043 t), Chemikalien und Drogen (+ 13463 t), phosphorsaurer Kalk (+ 14208 t), Roheisen aller Art (+ 15222 t), Luppen von Schweißisen (+ 1508 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 178721 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 6597 t), Platten und Bleche aus Eisen (+ 6060 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 2685484 t), Ton, Lehm usw. (+ 14480 t), sonstige Erden, Traß (+ 54047 t), Zinkerze (+ 13571 t), Manganerze, Braunstein (+ 73567 t), Schwefelkies (+ 207411 t), andere Erze (+ 12950 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 242228 t), Roggen (+ 178518 t), Hafer (+ 109740 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 15271 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 10000 t), Kaffee, Kakao, Tee (+ 1245 t), Kalk, gebrannter (+ 18791 t), Weizenmehl (+ 5260 t), Roggenmehl (+ 2850 t), Kleie (+ 5835 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 128295 t), Rüben, Futter-, Zuckerrüben (+ 43880 t), Schwefelsäure (+ 8500 t), Soda aller Art (+ 2154 t), Steinkohlen (+ 1364198 t), Steinkohlenbriketts (+ 37174 t), Steinkohlenkoks (+ 96129 t), Teer, Pech, Harz (+ 23454 t), Zucker, roh, (+ 8940 t), Verbrauchszucker (+ 73132 t).

Abgenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 14480 t), Kupfererze, Kupferstein (— 7890 t), Fische und Schattiere (— 9830 t), Weizen und Spelz (— 303003 t), Mais (— 107549 t), Stärke, Traubenzucker (— 2699 t), Wein (— 3801 t), sonstige Güter (— 19908 t).

Gefloßt wurde bei der Einfuhr nichts.

