

haupt nicht verkehren. Dennoch besteht an jedem dieser Orte ein nicht unbedeutender direkter Seeverkehr.

Von Ruhrort zum Beispiel fuhren im Jahr 1893 ab:

22	Seedampfer	nach Danzig,	mit Stückgut,
12	"	" Königsberg,	mit Stückgut,
3	"	" London-Hull,	mit Stückgut,
1	"	" Hamburg,	mit Stückgut,
1	"	" Kopenhagen,	mit Stückgut,
7	See-Segelschiffe	nach Hamburg,	mit eisernen Trägern,
1	"	" Stettin,	mit eisernen Trägern,
2	"	" Stolpemünde,	mit Phosphatmehl,
2	"	" Kolberg,	mit Phosphatmehl,
1	"	" Kopenhagen,	mit Phosphatmehl.

In Düsseldorf, Duisburg, Herdingen, Mülheim, legten die Dampfer der Kölnischen Rhein-Seeschiffahrtsgesellschaft und der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“ in Bremen an.

In Duisburg löschten ferner sechs englische Segelschiffe, die nachher rheinaufwärts fuhren, teils nach Düsseldorf, um Flaschen, teils nach Remagen, um Apollinariswasser als Rückfracht zu laden.

26 Seedampfer trafen 1893 in Wesel ein, von Königsberg, Danzig, Stettin und Hamburg kommend, hauptsächlich mit Sprit und Rüböl, also Erzeugnissen der deutschen Landwirtschaft, befrachtet.

Bestände eine getrennte Statistik über die Rhein-Seeschiffahrt, so stellte es sich heraus, daß letztere jetzt schon einen Verkehr von etwa 300 000 bis 400 000 Registertonnen, somit die Tonnenzahl von Flensburg (1891 339 467 Tonnen) oder, wenn von den in Ballast gehenden Schiffen abgesehen wird, diejenige von Altona (1891 355 484 Tonnen) aufweist.

Eine weitere Zunahme des Rhein-Seeverkehrs darf von den auf der Schichau'schen Werft in Elbing im Bau begriffenen Dampfern erwartet werden, die zwischen Elbing, Königsberg und dem Rhein verkehren und dem Transport von Getreide nach dem Rhein und von Kohlen, Erzen und rheinischen Industrieerzeugnissen nach dem Osten dienen sollen. Eine Anzahl Segelschiffe sind auf der Werft der Gutehoffnungshütte in Ruhrort für Rechnung der Rhederei L. W. Cretschmar in Düsseldorf im Bau, welche ebenfalls für den Rhein-Seeverkehr bestimmt sind.

Die stetig wachsende Zahl solcher Schiffe beweist auf das deutlichste die wirtschaftliche Berechtigung der Rhein-Seeschiffahrt und ihre Lebensfähigkeit, trotz der vielen Hindernisse, welche ihr entgegentreten.

Alle diese Schiffe sind mit Vorrichtungen zum Niederlegen der Masten und Schornsteine versehen, um die sechs festen Brücken unterhalb Köln passieren zu können, während Seeschiffe ohne diese Vorrichtungen selbst beim günstigsten Wasserstand vom Verkehr auf dem Rhein ausgeschlossen sind.

Es ist einleuchtend, daß der Rhein-Seeverkehr außerordentlich zunehmen muß, sobald die Hindernisse, welche die Brücken bilden, durch Umbau derselben in geeigneter Weise beseitigt sind; Vorschläge hierüber (Herstellung von Durchlässen und Drehbrücken wie bei dem Nord-Ostseefanal, in Holland und Belgien) sind in der Denkschrift des Ingenieurs August Graff „Die Rhein-Seeschiffahrt“ (Köln 1890) niedergelegt.

Für die kleinere und mittlere Seeschiffahrt bis Köln ist die nötige Wassertiefe von 3 bis 4 Meter oft vorhanden.

Nach der im Auftrag der königlichen Handelskammer zu Köln verfaßten Denkschrift von Dr. van der Borcht „Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinseeschiffahrt“ (Köln 1892), hatten 47 Prozent der im Jahr 1891 die Nordseeschleusen bei Amsterdam passierenden Seeschiffe und 35 Prozent der in Rotterdam im Jahr 1890 eingelaufenen Seedampfer einen Tiefgang von weniger als 4 Meter, worunter 15 Seedampfer von 700—1000 Register-