

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

VIII. Verkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins

[urn:nbn:de:bsz:31-255455](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255455)

VIII. Verkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins.

Eine Übersicht über den Durchgangsverkehr von Gütern, Schiffen und Flößen von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des deutschen Rheins, nämlich:

1. Ill-Rhein-Kanal,	Aufzeichnungsstelle	Schleuse 88 bei Straßburg,
2. Neckar,	„	Mannheim,
3. Frankenthaler Kanal,	„	Frankenthal
4. Main,	„	Schleuse zu Kostheim,
5. Lahn,	„	Schleuse zu Niederlahnstein,
6. Mosel,	„	Fähre bei Güls,
7. Spoy-Kanal	„	Keeken

geben die Beilagen II^b, III^c, IV^e, V^b und VI^b.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1914	1913		
von dem Rhein her	1 964 469 ₅ t	2 835 670 ₅ t,	mithin 1914 weniger	871 201 t
nach dem Rhein hin	1 021 536 ₅ t	1 427 881 ₅ t,	„ „ „	406 345 t
Zusammen	2 986 006 t	4 263 552 t,	mithin 1914 weniger	1 277 546 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 30,7%, nach dem Rhein hin um 28,5%, im ganzen um 30,0% abgenommen, gegen 3,4%, 6,2% und 4,3% Zunahme im Vorjahr.

Von und nach dem **Hüniger Kanal**, dem **Breisacher Kanal**, der **Kinzig** und der **Murg** hat auch im Jahr 1914, wie im Vorjahr, kein Verkehr stattgefunden.

Über den Verkehr der obigen 7 deutschen sowie 5 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanälen von und nach dem Rhein folgen nachstehend unter Ziffer 1 bis 12 noch nähere Angaben:

1. Ill-Rhein-Kanal.

Anschreibestelle: Schleuse 88 bei Straßburg Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	152	46	198 ^{*)}	14 244	4 520	—	—	*) Hierunter 136 beladene Kies- nachon von je 11 t Ladung.
nach dem Rhein hin	64	153	217 ^{*)}	20 305	12 918	—	—	
1914 zusammen	216	199	415	34 549	17 438	—	—	*) Hierunter 136 leere Kies- nachon von je 11 t Trag- fähigkeit.
1913	416	392	808	74 820	34 023	—	—	
1914 (mehr weniger)	200	193	393	40 271	16 585	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 48,1%, der Güterverkehr um 48,7% abgenommen.

Der Unterschied von 217 — 198 = 19 Schiffen zwischen dem Verkehr „nach dem Rhein hin“ und „von dem Rhein her“ rührt insbesondere davon her, daß ein Teil der leeren Kanalschiffe aus den elsäß-lothringischen Kanälen zur Talfahrt nach den niederländischen und belgischen Häfen den Rhein benutzten.

Bezüglich der von Straßburg nach dem Rhein abgegangenen Kanalschiffe (8) siehe die Fußnote ³⁾ zu Abschnitt V. B. Hafen Straßburg, Seite 117.

Die Verkehrsabnahme ist auf den bedeutend geringeren Bezug von Vogesensandsteinen für die Rheinregulierung (8501 t weniger) und auf die geringere Durchfuhr an Kreide aus Frankreich über Lagarde nach Kehl (5545 t weniger) zurückzuführen.

Von dem Rhein her kamen in 1914 (in 1913) hauptsächlich: 1496 t (2618 t) Kies und 2199 t (4004 t) Verbrauchszucker.

Nach dem Rhein hin gingen in 1914 (in 1913) vorwiegend: 3271 t (8816 t) Kreide, 7050 t (16 089 t) Bruchsteine und 2152 t (465 t) Steinkohlen.

Zu diesem Verkehr tritt hinzu der in den Beilagen II^a, III^a und IV^a verzeichnete Verkehr zwischen dem Hafenplatz Straßburg und dem Rhein mit 1 311 652 t in der Zufuhr und 264 272 t in der Abfuhr (vergl. Seite 67, Hafen zu Straßburg).

2. Neckar.

Anschreibestelle: Mannheim	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
Verkehr								
von dem Rhein her . . .	174	—	174	34 375	27 918 ₅	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	529	—	529	94 058	92 222	27	5764	
1914 zusammen	703	—	703	128 433	120 140 ₅	27	5764	
1913 „	995	—	995	179 777	169 574	17	3714	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	—	10	2050	
{ weniger	292	—	292	51 344	49 433 ₅	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 29,3%, der Güterverkehr um 29,1% abgenommen, dagegen hat der Floßverkehr um 55,2% zugenommen.

Die Aktien-Gesellschaft „Schleppschiffahrt auf dem Neckar“ teilt ferner das Folgende mit:

Durch Kettendampfer wurden befördert:

im Jahr	Leere Fahrzeuge	Beladene Fahrzeuge			Durchschnitts- ladung der Fahrzeuge	
		Anzahl	Lade- fähigkeit t	Ladung t	t	%
1914	2283	861	151 945	96 286	111 ₅	64,4
1913	2707	1439	240 605	122 171	84 ₅	50,8
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	26 ₅	13,6
{ weniger	424	578	88 660	25 885	—	—

Was den Wasserstand anbetrifft, so kann dieser als ein der Schifffahrt günstiger bezeichnet werden; während sonst häufige Betriebsunterbrechungen durch Niedrigwasser zu verzeichnen waren, sind im Berichtsjahr wiederholte Hochwasserperioden dem Schifffahrtsbetrieb hinderlich gewesen. Bis Mitte des Jahres war das Geschäft sowohl im Berg- wie im Talverkehr flott.

Mit Beginn des Krieges wurde jedoch auch der Schiffsverkehr auf dem Neckar mehrere Tag lang vollständig unterbunden, einmal dadurch, daß es an Schiffspersonal fehlte und ferner,

weil die Fahrzeuge militärischerseits in Mannheim festgelegt wurden. Es machte sich aber bald eine Neubelebung der Schifffahrt bemerkbar, so daß ein beschränkter Betrieb bis zum Jahresschluß aufrechterhalten werden konnte.

Wegen Hochwassers mußte die Schifffahrt in der Zeit vom 10. bis 12. Januar, 7. bis 15. und am 18. März, ferner vom 17. bis 18. Juni und vom 20. bis 21. September eingestellt werden, wegen Frostes und Eisganges vom 24. bis 27. Januar, so daß unter Berücksichtigung der durch den Kriegsbeginn veranlaßten Störung insgesamt 344 Betriebstage zur Verfügung standen, gegen 358 im Vorjahr.

Die Zahl der direkten Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 448 (505 im Jahr 1913), außerdem wurden 3 Lokalzüge (4 in 1913) und 10 Züge mit leeren Schiffen (6 in 1913) nach Lauffen gefahren.

Die Kettendampfer legten zusammen 51 238 Bergkilometer zurück mit 2283 leeren und 861 beladenen Fahrzeugen, gegen 2707 leere und 1439 beladene Fahrzeuge in 1913.

Die 3144 leeren und beladenen Schiffe legten 245 765 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 78,1 km gegen 75,3 km im Vorjahr. Die 861 beladenen Fahrzeuge enthielten 96 286 t Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 111,8 t gegen 84,9 t im Jahr 1913.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 151 945 t und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 63,4% gegen 50,8% im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 10 595 205 Tonnenkilometer gegen 12 995 705 Tonnenkilometer im Jahr 1913.

Nach hessischer Mitteilung haben im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach im Winter 1914/15 überwintert: 1 Badeanstalt von Neckar-Gemünd, 1 fliegende Nähe der Stadt Heidelberg sowie die Schwimmkörper von 3 Heidelberger Badeanstalten.

3. Frankenthaler Kanal.

Anschreibestelle: Frankenthal Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her : .	233	8	241	20 462	18 539	—	—	7 Schiffe beladen ange- kommen und beladen abgegangen.
nach dem Rhein hin . .	15	226	241	20 462	2 248	—	—	
1914 zusammen	248	234	482	40 924	20 787	—	—	
1913	453	457	910	76 117	36 547	—	—	
Mithin 1914	mehr		—	—	—	—	—	
	weniger		205	223	428	35 193	15 760	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 53%, der Güterverkehr um 43% abgenommen, gegen 21% und 10% Abnahme im Vorjahr.

Die Zufuhr hat betragen 18 539 t gegen 32 534 t im Vorjahr, sonach weniger 13 995 t.

Die Abfuhr hat betragen 2 248 t gegen 4 013 t im Vorjahr, sonach weniger 1 765 t.

Der Gesamtverkehr beläuft sich auf 20 787 t gegen 36 547 t, weniger 15 760 t.

Angefahren wurden 13 149 t Kies, 4 753 t Backsteine, 399 t Tuffsteine, 28 t Kohlen und 210 t Bruchsteine.

Die Abfuhr bestand aus 28 t Korn, 249 t Kartoffeln und 2 001 t Verbrauchszucker.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 233 gegen 427 im Vorjahr, sonach weniger 194.

Abgegangen sind 15 beladene Fahrzeuge gegen 26 im Vorjahr, mithin weniger 11.

Flöße sind wie im Vorjahr weder angekommen noch abgegangen.

4. Main.

Schiffs- und Güterverkehr. Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der kanalisiertem Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein zeigt die folgende Übersicht:

Anschreibestelle: Kostheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	4094	3 686 ¹⁾	7 780	2 449 384	1 856 571	—	—	1) In diesen Summen sind Personen-, Schlepp- und Kettenboote einbegriffen.
nach dem Rhein hin . .	1854	5 894	7 748	2 577 489	621 112	1423	254 095	
1914 zusammen	5948	9 580	15 528	5 026 873	2 477 683	1423	254 095	
1913	9297	13 093	22 390	7 322 562	3 636 109	1466	254 998	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	3349	3 513	6 862	1 695 689	1 158 426	43	903	

Der Schiffsverkehr hat um 30,6 %, der Güterverkehr um 31,9 % und der Floßverkehr um 2,9 % abgenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr

die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 53,2 % abgenommen,

„ „ „ „ „ „ Frankfurt „ 38,3 % „

„ „ „ „ „ „ Kostheim „ 30,6 % „

Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr:

bei Offenbach zu Berg um 34,7 %, zu Tal um 9,2 % abgenommen,

„ Frankfurt „ „ „ 32,5 %, „ „ „ 37,2 % „

„ Kostheim „ „ „ 30,7 %, „ „ „ 34,9 % „

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

im Jahr 1914 für 839 Schiffe in 488 Schleusungen

gegen 1913 „ 2429 „ „ 1062

„ 1912 „ 2383 „ „ 959

„ 1911 „ 2710 „ „ 1028

„ 1910 „ 1504 „ „ 734

„ 1909 „ 1344 „ „ 663

„ 1908 „ 1526 „ „ 627

Die Anschreibung des Güterverkehrs einschließlich Floßholz bei den einzelnen Haltungen ergibt folgendes:

Lfde. Nr.	Haltung zu	Zufuhr zu Berg		Abfuhr zu Tal	
		insgesamt t	darunter durch Kette t	insgesamt t	darunter Floßholz t
1	Offenbach	370 281	78 647	554 334	258 722
2	Frankfurt	1 429 146	—	658 399	258 548
3	Höchst	1 566 434	—	423 954	
4	Okriftel	1 857 957	—	466 930	
5	Flörsheim	1 819 199	—	491 068	
6	Kostheim	1 856 571	—	875 207	254 095

Nach § 43 der Polizeiverordng. vom 28. Jan. 1899 wird der Floßverkehr nicht mehr angeschrieben.

Ein großer Teil der bei der Haltung Offenbach im Talverkehr angeschriebenen Güter ist für Frankfurt bestimmt und erscheint daher nicht mehr bei den Anschreibungen der übrigen 5 Haltungen. Um ein richtiges Bild von der Wirkung der Kanalisierung der Mainstrecke Offenbach—Frankfurt und dem Güterverkehr von und nach dem Rhein zu erhalten, sind in der folgenden Übersicht Anzahl und Ladung der während des Berichtsjahres durch die Haltung Offenbach gegangenen Rheinschiffe aufgeführt:

J a h r	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit			Ladung		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1914	640	451	1091	371 288	187 500	558 788	301 495	129 233	430 728
1913	929	541	1470	555 931	212 401	768 332	431 404	147 751	579 155
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	—	—
	289	90	379	184 643	24 901	209 544	129 909	18 518	148 427

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 25,8 %, der Tragfähigkeit nach um 27,3 %, und der Ladung nach um 25,6 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 19 zu Berg und ebensoviel zu Tal, das sind 5 und 4 mehr als im Vorjahr.

Floßverkehr: Der Floßverkehr zeigt gegen das Vorjahr eine Abnahme in Weichholz, eine Zunahme in Hartholz.

Das Verhältnis dieser Ab- bzw. Zunahme bei den einzelnen Haltungen gegen das Vorjahr zeigt die folgende Übersicht:

J a h r	Weiches Holz (Weißböfse)			Hartes Holz (Holländerböfse)		
	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t
1914	254 398	254 024	249 867	4324	4524	4228
1913	258 289	257 749	251 077	3918	4081	3920
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	1150	443	308
	3 891	3 725	1 210	—	—	—
in Prozenten	1,5	1,4	0,4	10,4	10,8	7,9

Eine größere Zahl von Flößen nahm Dampfer zum Schleppen in Anspruch, hauptsächlich um die Beförderung zu beschleunigen. Es wurden mit Dampfern geschleppt:

Durch die Haltungen:

J a h r	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen
1914	—	—	23	101	23	103
1913	26	124	58	286	69	334
Mithin 1914	{ mehr { weniger		—	—	—	—
	26	124	35	185	46	231

Verkehrsstörungen. Im Berichtsjahr war das Nadelwehr bei der Stauanlage zu Offenbach wegen Hochwasser bzw. Eisgefahr an 68 Tagen, und zwar in der Zeit vom 2. bis 5. Januar, 13. Januar bis 26. Februar und 7. bis 25. März niedergelegt. Störungen der Schifffahrt und Flößerei kamen im Berichtsjahr an der Haltung Offenbach nicht vor.

Wegen Treibeisbildung im Fluß und in den Kanälen war auf der preußischen Strecke am 13. Januar ein Ablassen des Staues notwendig geworden. Das unvermutet und rasch aufgetretene Treibeis hatte einer Anzahl Schiffe das Gewinnen der Schutzhäfen nicht mehr gestattet; sie hatten teils Zuflucht in den Unterkanälen und den großen Schleusenammern suchen müssen, teils waren sie auf freier Strecke eingefroren. Doch kamen die Schiffe dank des langsamen Tauens und des schwachen Eisganges unbeschädigt davon. Der am 28. Februar wieder hergestellte Stau mußte am 7. März wegen Hochwasser wieder abgelassen werden. Am 25. März wurde das Wehr der Haltung Frankfurt a. M., am 2. April die Wehre der übrigen Haltungen wieder aufgerichtet.

Wegen einer Brückenschlagübung in der Nähe der Nachenfähre bei Rüsselsheim (km 8,5) war vom 29. April 9 Uhr vormittags bis 30. April 3 Uhr nachmittags der Schiffs- und Floßverkehr in dieser Strecke zeitweilig gesperrt. Den dadurch angesammelten Schiffen war zu bestimmten Stunden Gelegenheit zum Durchfahren der Brückenbaustelle gegeben.

Bereits unter dem 29. Oktober 1913 war seitens des Königlichen Regierungspräsidenten zu Wiesbaden eine Bekanntmachung erlassen worden, daß wegen Erneuerungsarbeiten an den Schleusen in der Zeit vom 1. Juni bis 15. Juli 1914 sämtliche Schleusen auf der Stromstrecke Kostheim—Frankfurt gesperrt und die Wehre niedergelegt würden. Den Beteiligten war durch diese frühzeitige Bekanntmachung reichlich Gelegenheit gegeben, entsprechende Einrichtungen zu treffen.

Am 2. Juni wurden die Wehre gelegt, am 15. Juli war die Schifffahrt bis Höchst, am 22. Juli auch bis Frankfurt wieder offen. Schwierigkeiten bei Entfernung der Abdämmungsvorrichtung im Oberkanal der letzteren Schleuse hatten die Eröffnung des Verkehrs durch diese um einige Tage verzögert.

Bei den ausgeführten Arbeiten zur Ausbesserung der Bauwerke durch Erneuerung der linksseitigen Böschungsbefestigungen in der großen Schleusenammern und im Oberkanal der Schleuse Frankfurt und in der großen Kammer zu Flörsheim sowie zur Erneuerung von 4 Schleusentoren in den Unterhäuptern Frankfurt—Okriftel—Kostheim und im Mittelhaupt Höchst ergaben sich nach Leerpumpen der Schleusen weitere sehr umfangreiche unaufschiebbare Unterhaltungsarbeiten. Besonders war eine Instandsetzung der stark beschädigten Kammerwände in den sämtlichen kleinen Schleusen und den Häuptern unbedingt erforderlich. Desgleichen eine solche der Drehschützen und Aufzugsvorrichtungen. Ein Anbringen von Panzerplatten zur Sicherung der Ecken der Schleusenhäupter, von Schutzblechen in den Torwandnischen, von Schutzgittern vor den Umläufen war dringend geboten. An den vorhandenen Toren mußten ebenfalls größere Reparaturen vorgenommen werden.

Auf Grund von Sonderanschlügen waren Geldmittel im Betrage von 194 400 Mark zur Verfügung gestellt worden. Weiter wurde der Mainunterhaltungsfonds um 95 500 + 5000 Mark verstärkt.

Im Jahr 1914 war im ganzen der Stau im kanalisiertem Main abgelassen

an 124 Tagen, davon

" 26 " wegen Hochwasser,

" 48 " wegen Eis,

" 50 " wegen der Schifffahrtssperre.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle wegen zu geringer Stauhöhe oder aus anderen Gründen kamen auf der von Hessen zu unterhaltenden Strecke des kanalisiertes Mains im Berichtsjahr nicht vor.

Auf der von Preußen zu unterhaltenden Strecke ereignete sich ein Unfall. Am 28. August sank oberhalb des Wasserwerks bei Eddersheim ein mit Sand beladener Schelch; er wurde an Land gebracht.

Unterhaltung der Fahrstraße. Zur Erhaltung der Fahrtiefe auf der ganzen kanalisiertes Strecke von Offenbach bis zur Mündung waren im Berichtsjahr Baggerungen und besondere Räumungsarbeiten nicht erforderlich. Die Fahrrinne wurde durch wiederholtes Absuchen von Steinen geräumt.

Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt. Die im Jahr 1913 versuchsweise eingeführte Signalgebung für die Nachtschleusungen durch rot abgeblendete Laternen, die an den neben den Schleusen stehenden Gittermasten hoch gezogen werden, hat sich bewährt und ist an allen Schleusen durchgeführt worden.

Verschiedenes. Von Hessen wird mitgeteilt: Im Berichtsjahr sind außerordentliche Untersuchungen von Schiffsdampfkesseln während der Fahrt auf dem Main durch hessische Beamte nicht vorgenommen worden.

Übertretungen der Schifffahrts-Polizeiordnung für den kanalisiertes Main kamen auf der Strecke Offenbach—Frankfurt nicht zur Anzeige.

Von Preußen wird noch mitgeteilt: Mit dem Abbruch der „Alten Mainbrücke“ bei Frankfurt a. M. ist am 3. Juni begonnen worden, nachdem die hölzerne Notbrücke für Personen- und leichten Fuhrverkehr direkt unterhalb der alten Brücke fertiggestellt und der Benutzung übergeben war. Der größte Teil der „Alten Brücke“ ist über Wasser abgebrochen, mit Beseitigung der Pfeilerfundamente im Hauptstromarm kann jedoch erst im Jahr 1915, nach Ablauf der Frühjahrshochwasser, begonnen werden.

Im sogenannten Müllermain, längs Sachsenhausen, ist mit Fundierung des Landpfeilers begonnen worden. Auch konnte der Ausbau des Ufers daselbst zum größten Teil fertiggestellt werden. Der abgedämmte Müllermain war zu diesem Zweck leer gepumpt worden.

Infolge des Kriegsausbruches fanden die Arbeiten nicht die gewünschte Förderung, auch bereitete eintretendes Hochwasser größere Schwierigkeiten.

Die Schifffahrt mußte während der Bauperiode ausschließlich durch die 14,6 m weite Öffnung im sogenannten Kreuzbogen zu Berg und zu Tal geleitet werden. Zur Überwindung der starken Strömung bei Hochwasser und bei niedergelegten Wehren bedurfte es besonderer Schleppkraft, die vertragsmäßig von der den Bau ausführenden Firma zu stellen war. Ein auf der Notbrücke eingerichteter Wahrschendienst regelte den Verkehr; Schiffsunfälle sind an der Baustelle nicht vorgekommen.

Mit dem Bau der zweiten Schifffahrtsschleuse bei Kostheim ist im Frühjahr begonnen worden. Auch hier erfuhren die Arbeiten bei Kriegsausbruch eine wesentliche Einschränkung.

Nachrichtlich sei noch hinzugefügt, daß mit dem Bau der Schleusen zur Fortführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg sowohl von Preußen wie Bayern inzwischen

begonnen worden ist. Naturgemäß hatten infolge des Krieges auch hier die Arbeiten nicht den Fortgang, wie es vorgesehen war.

Hafenverkehr. Im Hafen zu Offenbach betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t
1914	208 469	7132	215 601
1913	300 359	8018	308 377
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 886	{ — 92 776

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 30,6 %, in der Abfuhr um 11 %, im ganzen um 30,1 % abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr zu Berg erstreckt sich hauptsächlich auf Kohlen (— 70 000 t), Baumaterialien (— 18 000 t) und Weizenmehl (— 900 t).

Der Rückgang in der Abfuhr zu Tal erstreckt sich besonders auf Erze, Schwefelkies und Frucht.

Im Hafen zu Frankfurt a. M. betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t
1914	1 098 420	248 101	1 346 521
1913	1 633 133	425 060	2 058 193
Mithin 1914	{ mehr weniger	{ — 176 959	{ — 711 672

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 32,7 %, in der Abfuhr um 41,6 %, im ganzen um 34,6 % abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Güter: Blei in Blöcken (— 1682 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 3309 t), Zement (— 4685 t), Steine, Platten von Zement (— 2108 t), Chemikalien und Drogen (— 5842 t), Roheisen (— 13 226 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 128 132 t), Weizen und Spelz (— 42 737 t), Rundholz zu Zellstoff (— 40 508 t), außereuropäische Hölzer (— 15 100 t), Weizenmehl (— 24 768 t), Roggenmehl (— 7785 t), Öle, Fett, Tran und Talg (— 7942 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 14 665 t), Steinkohlen (— 162 662 t).

Zugenommen haben dagegen bei der Zufuhr: Braunkohlenbriketts (+ 8211 t), Steinkohlenkoks (+ 5431 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz (— 56 319 t), Ton, Lehm usw. (— 7112 t), Weizen und Spelz (— 10 790 t), Roggen (— 3324 t), Grubenholz (— 9855 t), Polier-, Schleif- und Wetzsteine (— 32 064 t).

Zugenommen haben dagegen bei der Abfuhr: Hafer (+ 2871 t), Weizenmehl (+ 4157 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ beförderte nach den verschiedenen Stationen des kanalisierten Mains:

zu Berg	Mainfahrzeuge				Rheinfahrzeuge			
	leer	be-laden	Trag-fähigkeit t	Ladung t	leer	be-laden	Trag-fähigkeit t	Ladung t
Von Mainz nach Offenbach	—	30	9 862	9 679	—	41	34 013	29 408
„ „ „ Frankfurt	9	154	41 875	38 684	7	90	72 966	63 225
„ „ „ Griesheim	—	1	450	450	—	15	10 281	9 787
„ „ „ Höchst	—	7	1 475	1 230	—	37	34 067	30 583
„ „ „ Okriftel u. Kelsterbach	—	2	425	425	1	1	1 015	350
„ „ „ Rüsselsheim und Flörsheim	1	9	3 189	2 600	—	4	2 774	1 817
„ Zwischenstationen nach Frankfurt .	1	4	1 300	750	—	4	2 879	842
„ Frankfurt nach Offenbach u. Mainkur	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	11	207	58 576	53 818	8	192	157 995	136 014
zu Tal								
Von Offenbach nach Mainz	2	4	2 000	1 500	19	5	15 689	1 760
„ Frankfurt	38	58	26 193	18 874	78	25	79 416	15 160
„ Griesheim	—	5	968	935	7	—	4 245	—
„ Höchst	7	—	1 546	—	26	7	24 462	5 675
„ Kelsterbach u. Okriftel	1	—	115	—	5	2	3 365	785
„ Rüsselsheim u. Flörsheim	1	1	782	450	5	3	3 976	1 879
„ Zwischenstationen	5	6	1 976	1 370	1	1	1 225	450
„ Mainkur	3	4	1 570	976	2	—	2 150	—
Summe	57	78	35 150	24 105	143	43	134 528	25 709

5. Die Lahn.

Der Schiffs- und Güterverkehr zwischen dem Rhein und der Lahn war folgender:

Anschreibestelle: Schleuse zu Niederlahnstein Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag-fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her	24	120	144	13 906	3 576	—	—	
nach dem Rhein hin	117	28	145	13 970	8 576	—	—	
1914 zusammen	141	148	289	27 876	12 152	—	—	
1913	152	154	306	26 185	11 557	—	—	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	1 691	595	—	—	
{ weniger	11	6	17	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 5,6 % ab-, der Güterverkehr um 5,1 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 1066 t), Steinkohlen (+ 106 t), abgenommen dagegen: Erde, Kies, Sand (— 4798 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenerz (+ 2310 t), Bau- und Bruchsteine (+ 2134 t), Pflastersteine (+ 262 t).

6. Die Mosel.

Der Durchgangsverkehr an der Moselmündung (Fähre bei Güls) war:

Anschreibestelle: Fähre bei Güls Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her ¹⁾	—	95	95	24 875	—	—	—	¹⁾ Schiffe ohne eigene Trieb- kraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾	95	8	103	29 323	24 571	—	—	
1914 zusammen	95	103	198	54 198	24 571	—	—	
1913	176	178	354	97 796	43 450	—	—	
Mithin 1914	mehr		—	—	—	—	—	
	weniger		81	75	156	43 598	18 879	

Der Verkehr — ausschließlich Verkehr nach dem Rhein hin — hat sonach um 43,4 % abgenommen.

Die Güterbewegung in dem Moselhafen zu Trier hat betragen:

J a h r	Z u f u h r			Zusammen t	A b f u h r		Zusammen t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t	zu Berg t		zu Tal t			
1914	574	—	574	—	469	469	1043	
1913	1054	50	1104	—	1835	1835	2939	
Mithin 1914	mehr		—	—	—	—	—	
	weniger		480	50	530	1366	1896	

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 48,0 %, in der Abfuhr um 74,4 %, im ganzen um 64,5 % abgenommen.

7. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schifffahrtsverbindung zwischen Cleve und dem Rhein bildenden Spoy-Kanal ist die Güter- und Schiffsbewegung an der Durchgangsstelle zu Keeken wie folgt aufgenommen:

Verkehr von dem Rhein her	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
1914	405	—	405	72 258	52 755	1	590	
1913	621	—	621	97 315	70 990	10	2590	
Mithin 1914	mehr		—	—	—	—	—	
	weniger		216	—	216	25 057	18 235	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 34,8 %, in der Ladung um 25,6 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 77,2 % abgenommen.

Die Abnahme erstreckt sich hauptsächlich auf Zement (— 450 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 2158 t), Weizen und Spelz (— 297 t), Hafer (— 819 t), Gerste (— 2889 t), Mais (— 1700 t), Lein- und Ölsamen (— 5851 t), europ. Nutzholz, unbearbeitet, hart (— 1936 t), weich (— 2000 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 419 t), Ölkuchen (— 5364 t); zugenommen haben: Steine, bearbeitet (+ 383 t), gebrannte Mauersteine (+ 476 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1032 t), Pflastersteine (+ 985 t).

Der Verkehr nach dem Rhein hin wird nicht mehr angeschrieben.

8. Geldersche Yssel.

Der Verkehr durch die Eisenbahnbrücke zu Zutphen betrug:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
zu Berg	3 467	3132	6 599	775 590	383 880	—	—	
zu Tal	6 174	1422	7 596	871 875	772 095	12	2192	
1914 zusammen	9 641	4554	14 195	1 647 465	1 155 975	12	2192	
1913 ..	10 873	4465	15 338	1 576 340	1 174 509	20	5406	
Mithin 1914 { mehr	—	89	—	71 125	—	—	—	
{ weniger	1 232	—	1 143	—	18 534	8	3214	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 7,4% und der Ladung nach um 1,6% abgenommen.

9. Obere Maas.

Der Verkehr zwischen Waal und Maas durch die Schleuse bei St. Andries betrug:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von der Maas nach der Waal	2150	955	3105	632 640	471 792	—	—	
von der Waal nach der Maas	2363	514	2877	612 313	547 039	—	—	
1914 zusammen	4513	1469	5982	1 244 953	1 018 831	—	—	
1913 ..	5722	1818	7550	1 498 457	1 279 807	—	—	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	1219	349	1568	253 504	260 976	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 17% und der Ladung nach um 20% abgenommen.

10. Merwede-Kanal (früher Zederik-Kanal).

Auf diesem Kanal, der die Verbindung zwischen der Waal bei Gorinchem und dem Leck bei Vianen bildet, passierten:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung ¹⁾ t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:								
in der Richtung nach dem Leck	3294	1122	4 416	322 569	270 832	5	75	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	2526	1839	4 365	336 260	192 320	2	30	
1914 zusammen	5820	2961	8 781	658 829	463 152	7	105	
1913 ..	6965	3569	10 534	829 573	602 015	6	90	
Mithin 1914 { mehr	—	—	—	—	—	1	15	
{ weniger	1145	608	1 753	170 744	138 863	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 16,7%, der Tragfähigkeit nach um 20,6%, der Ladung nach um 23,1% abgenommen und der Floßverkehr um 16,7% zugenommen.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung ¹⁾ t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
b) die Wilhelmina- und die Neue oder Große Schleuse zu Vianen an dem Leck zusammen:								
in der Richtung nach dem Leck	6 864	2319	9 183	1 459 774	1 357 099	30	450	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	3 762	3471	7 233	926 686	421 918	152	2280	
1914 zusammen	10 626	5790	16 416	2 386 460	1 779 017	182	2730	
1913 ..	13 340	6737	20 077	3 006 526	2 358 164	197	3106	
Mithin 1914 { mehr weniger	2 714	947	3 661	620 066	579 147	15	376	

Demnach hat der Verkehr in Schiffen der Zahl nach um 18,2%, der Tragfähigkeit nach um 20,6%, der Ladung nach um 24,6% und der Floßverkehr um 12,1% abgenommen.

11. Merwede-Kanal.

Auf diesem Kanal, der eine direkte Verbindung von dem Leck bei Vreeswijk mit Amsterdam bildet, passierten die Koninginnen-Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach Amsterdam			24 010	4 815 410		38	19 943	
in der Richtung von Amsterdam			25 565	4 978 294		39	28 143	
1914 zusammen			49 575	9 793 704		77	48 086	
1913 ..			54 456	10 592 565		186	127 121	
Mithin 1914 { mehr weniger			4 881	798 861		109	79 035	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 7,5% und der Floßverkehr um 64% abgenommen.

12. Keulse Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Länge m	
nach dem Vaartschen Rhein	4 584	2 809	12 393	678 331	409 009	3	56	
nach dem Leck . . .	2 624	9 909	12 533	679 628	139 454	1	40	
1914 zusammen	7 208	12 718	24 926	1 357 959	548 463	4	96	
1913 ..	16 935	16 698	33 633	1 692 220	718 204	13	1314	
Mithin 1914 { mehr weniger	9 727	3980	8 707	334 261	169 741	9	1218	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 26%, der Tragfähigkeit nach um 20% und der Ladung nach um 23,6% abgenommen.