

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

[urn:nbn:de:bsz:31-255442](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255442)

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^c, V^b und VI^b.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1913	1912	
von dem Rhein her	2 835 670 ₅ t	2 743 123 ₅ t,	mithin 1913 mehr 92 547 t
nach dem Rhein hin	1 427 881 ₅ t	1 345 140 ₅ t,	„ „ „ 82 741 t
Zusammen	4 263 552 t	4 088 264 t,	mithin 1913 mehr 175 288 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 3,4%, nach dem Rhein hin um 6,2%, im ganzen um 4,3% zugenommen, gegen 1,3%, 16,5% und 5,9% Zunahme im Vorjahr.

Von und nach dem **Hüniger Kanal**, dem **Breisacher Kanal** und der **Kinzig** hat auch im Jahr 1913, wie in den Vorjahren, kein Verkehr stattgefunden.

Auf der **Murg** hat kein Floßverkehr stattgefunden, während im Vorjahr 1 Floß, bestehend aus 7,2 t Schnittware, nach dem Rhein gebracht worden ist.

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

1. Ill-Rhein-Kanal.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
Von dem Rhein her . .	268	124	392 ¹⁾	34 517	7 650	—	—	1) Hierunter 238 beladene Kies-nachen von 11 t Ladung.
Nach dem Rhein hin . .	148	268	416 ²⁾	40 303	26 373	—	—	
1913 zusammen	416	392	808	74 820	34 023	—	—	2) Hierunter 238 leere Kies-nachen von 11 t Tragfähig-keit.
1912 „	793	766	1559	137 186	63 743	—	—	
1913 { mehr { weniger	— 377	— 374	— 751	— 62 366	— 29 720	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 48,7%, der Güterverkehr um 46,6% abgenommen.

Der merkliche Unterschied von 410—390 = 20 Schiffen zwischen dem Verkehr „nach dem Rhein hin“ und „von dem Rhein her“ rührt besonders 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 31 Kanalschiffe siehe die Fußnote ³⁾ zu Abschnitt V. B. Hafen Straßburg Seite 118.

Die erhebliche Verkehrsabnahme beruht trotz der etwas erhöhten Durchfuhr von verschiedenen Gütern auf dem bedeutend geringeren Bezug von Vogesensandbruchsteinen für die Rheinregulierung (28 753 t weniger) und dem Rückgang der Kiesentnahme aus dem Rhein (2297 t weniger).

Von dem Rhein kamen in 1913 (in 1912) hauptsächlich 2618 t (4915 t) Kies und 4004 t (3224 t) Verbrauchszucker.

Nach dem Rhein gingen in 1913 (in 1912) insbesondere: 8816 t (8597 t) Kreide und 16 089 t (44 842 t) Bruchsteine.

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 1 655 530 t in der Zufuhr und 332 780 t in der Abfuhr.

2. Neckar.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	200	—	200	39 550	32 432	—	—	
nach dem Rhein hin . .	795	—	795	140 227	137 141	17	3714	
1913 zusammen	995	—	995	179 777	169 574	17	3714	
1912 „	1077	—	1077	194 855	158 358	14	3180	
Mithin 1913 { mehr	—	—	—	—	11 216	3	534	
{ weniger	82	—	82	15 078	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 7,6 % abgenommen, der Güterverkehr um 7,1 % und der Floßverkehr um 16,8 % 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	%
1913	2707	1439	240 605	122 171	84,9	50,8
1912	2656	1618	258 250	135 443	83,7	52,4
Mithin 1913 { mehr	51	—	—	—	1,2	—
{ weniger	—	179	17 645	13 272	—	1,6

Auch im Berichtsjahr konnte der Betrieb, gleichwie im Vorjahr, fast das ganze Jahr aufrecht erhalten werden. Nur gegen Ende Oktober wurde die unterste Grenze erreicht, bis zu welcher noch gefahren werden konnte, ohne daß es jedoch zu einer vollständigen Betriebseinstellung kam. Der Betrieb hat sich das ganze Jahr hindurch ziemlich gleichmäßig vollzogen; nur in der Zeit vom 23. bis 25. Januar und am 13., 14. und 18. November, ferner am 29. Dezember mußte die Schifffahrt wegen Hochwasser eingestellt werden, im ganzen also an 7 Tagen, sodaß demnach insgesamt 358 Betriebstage zur Verfügung standen, gegen 362 im Vorjahr.

Die Zahl der direkten Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 505 (503 im Jahr 1912), außerdem wurden 4 Lokalzüge (7 in 1912) und 6 Züge mit leeren Schiffen (2 in 1912) nach Lauffen befördert.

Die Kettendampfer legten zusammen 57 283 Bergkilometer zurück und zwar mit 2707 leeren und 1439 beladenen Fahrzeugen, gegen 2656 leere und 1618 beladene Fahrzeuge im Jahr 1912.

Die 4146 leeren und beladenen Schiffe legten 312 208 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 75,3 km gegen 72,5 km im Vorjahr. Die 1439 beladenen Fahrzeuge enthielten 122 171 t Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 84,9 t gegen 83,7 t im Jahr 1912.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 240 605 t und fuhren daher mit einer Durchschnittsladung von 50,8% gegen 52,4% im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 12 995 705 Tonnenkilometer gegen 14 230 893 Tonnenkilometer im Jahr 1912.

Nach hessischer Mitteilung haben im Winter 1913/14 im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach überwintert: 1 gedecktes Frachtschiff, 4 Steinschiffe, 6 größere Nachen, 1 Badeanstalt von Neckar-Gemünd und die Schwimmkörper von 2 Heidelberger Badeanstalten.

3. Frankenthaler Kanal.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	426	29	455	38 058 $\frac{1}{2}$	32 534	—	—	2 Schiffe sind leer angekommen und leer abgegangen.
nach dem Rhein hin . .	27	428	455	38 058 $\frac{1}{2}$	4 013	—	—	
1913 zusammen	453	457	910	76 117	36 547	—	—	
1912	577	577	1154	65 923	40 599 $\frac{1}{2}$	—	—	
Mithin 1913	{ mehr weniger		—	10 194	—	—	—	
	124	120	244	—	4 052 $\frac{1}{2}$	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 21%, der Güterverkehr um 10% abgenommen.

Die Zufuhr hat betragen 32 534 t gegen 37 370 t im Vorjahr, sonach weniger 4836 t.

Die Abfuhr hat betragen 4013 t gegen 3229 $\frac{1}{2}$ t im Vorjahr, mithin mehr 783 $\frac{1}{2}$ t.

Der Gesamtverkehr beläuft sich auf 36 547 t gegen 40 599 $\frac{1}{2}$ t im Vorjahr, sonach weniger 4052 $\frac{1}{2}$ t.

Angefahren wurden 22 272 t Kies, 397 t Tuffsteine, 125 t Zuckerrüben, 9360 t Backsteine, 320 t Bruchsteine und 60 t Eisen.

Die Abfuhr bestand aus 4013 t Verbrauchszucker.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 427 gegen 546 im Vorjahr; sonach weniger 119.

Abgegangen sind 26 beladene Fahrzeuge gegen 31 im Vorjahr; mithin weniger 5.

Flöße sind weder angekommen noch abgegangen.

4. Main.

Schiffs- und Güterverkehr. Das Verhältnis des Gesamt-Schiffs- und Güterverkehrs auf der **kanalisierten Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein** zeigt nach den Anschreibungen an der Schleuse Kostheim gegen das Vorjahr die folgende Übersicht:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	6281	4 924	11 205	3 616 074	2 681 752	—	—	
nach dem Rhein hin . .	3016	8 169	11 185	3 706 488	954 357	1466	254 998	
1913 zusammen	9297	13 093	22 390	7 322 562	3 636 109	1466	254 998	
1912	9304	13 049	22 353	6 774 227	3 404 795	1658	281 556½	
Mithin 1913 { mehr	—	44	37	548 335	231 314	—	—	
{ weniger	7	—	—	—	—	192	26 558½	

Der Schiffsverkehr hat um 0,17 % zu-, der Güterverkehr um 6,8 % und der Floßverkehr um 9,4 % abgenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr

die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 9,00 % zugenommen

„ „ „ „ „ „ Frankfurt „ 0,33 % „

„ „ „ „ „ „ Kostheim „ 0,17 % „

Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr:

bei Offenbach zu Berg um 9,40 %, zu Tal um 6,80 % zugenommen,

„ Frankfurt „ „ „ 3,38 %, „ „ „ 17,58 % „

„ Kostheim „ „ „ 3,48 %, „ „ „ 17,35 % „

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

im Jahr 1913 für 2429 Schiffe in 1062 Schleusungen					
	gegen 1912	„	2383	„	959
	„	1911	„	2710	„
	„	1910	„	1504	„
	„	1909	„	1344	„
	„	1908	„	1526	„

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	566 698	136 669	610 760	262 207
2	Frankfurt	2 118 654	3 797	898 987	261 830
3	Höchst	2 325 593	—	653 127	
4	Okriftel	2 734 674	—	727 186	
5	Flörsheim	2 639 245	—	735 186	
6	Kostheim	2 681 752	—	1 209 354	254 997

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	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
	t	t	t	t	t	t	t	t	t
1913	929	541	1470	555 931	212 401	768 332	431 404	147 751	579 155
1912	763	407	1170	474 975	160 419	635 394	379 160	109 913	489 073
Mithin 1913	166	134	300	80 956	51 982	132 938	52 244	37 838	90 082
	mehr	—	—	—	—	—	—	—	—
	weniger	—	—	—	—	—	—	—	—

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 25,6 %, der Tragfähigkeit nach um 20,9 % und der Ladung nach um 18,4 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 14 zu Berg und 15 zu Tal, das sind 6 bzw. 8 weniger 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 (Weißflöße)			Hartes Holz (Holländerflöße)		
	Offenbach	Frankfurt	Kostheim	Offenbach	Frankfurt	Kostheim
	t	t	t	t	t	t
1913	258 289	257 749	251 077	3918	4081	3920
1912	285 782	283 104	279 000	2768	2720	2556
Mithin 1913	—	—	—	1150	1361	1364
	mehr	—	—	—	—	—
	weniger	27 493	25 355	27 923	—	—
in Prozenten	9,6	8,9	10,0	41,5	50,0	53,3

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
	1913	26	124	58	286	69
1912	78	404	80	428	119	612
Mithin 1913	—	—	—	—	—	—
	mehr	—	—	—	—	—
	weniger	52	280	22	142	278

Verkehrsstörungen. Das Nadelwehr der Haltung Offenbach war nur am 16. und 17. Januar wegen Eisgefahr niedergelegt. Störungen der Schifffahrt und Flößerei kamen im Berichtsjahr an der Haltung Offenbach nicht vor.

Wegen Eisbildung im Fluß und in den Kanälen war bei der Haltung Frankfurt a. M. und bei den Haltungen Flörsheim und Kostheim am 14. Januar ein Ablassen des Staus notwendig geworden. Bei den beiden anderen preußischen Haltungen war dies am 16. Januar erforderlich geworden. Am 18. Januar konnte der Stau wieder hergestellt werden.

Wegen Erneuerung des Mitteltores der Schleuse Kostheim und des Untertores der Schleuse Höchst trat eine Schifffahrtssperre auf dem Main vom 1. bis 28. Februar ein.

Am 1. März konnte die Schifffahrt auf dem kanalisierten Main wieder freigegeben werden. Sonstige Störungen des Schiffsverkehrs kamen im Berichtsjahr nicht vor.

Schiffsunfälle. Weder auf der von Hessen noch auf der von Preußen zu unterhaltenden Stromstrecke kamen Schiffsunfälle im Berichtsjahr vor.

Unterhaltung der Fahrstraße. Zur Erhaltung der vorgeschriebenen Fahrtiefe waren im Jahr 1913 größere Baggerungen oder Räumungsarbeiten auf der ganzen kanalisierten Mainstrecke von Offenbach bis zur Mündung nicht erforderlich. Die Fahrrinne wurde durch wiederholtes Absuchen von Steinen geräumt.

Unterhalb des Unterkanals der Schleuse Höchst, unterhalb des Unterkanals der Schleuse Kostheim und ebenso im Ober- und Unterkanal der Schleuse Flörsheim fanden Schlamm-baggerungen durch den fiskalischen Bagger „Drache“ statt. Kleinere Kies- und Sandablagerungen wurden durch Privatunternehmer beseitigt.

Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt. Die Einrichtung zur Erleichterung der Einfahrt in das zuerst zu passierende Schleusenhaupt bei Nachtschleusungen durch Anbringen von Laternen mit rot abgeblendetem Licht an den Gittermasten kommt noch im laufenden Etatsjahr zur Ausführung.

Verschiedenes. Bei den vorgenommenen Fahrtrevisionen haben sich Gesetzwidrigkeiten hinsichtlich der Schiffsdampfkessel auf der ganzen kanalisierten Mainstrecke nicht ergeben.

Übertretungen der Polizeiverordnungen für die Schifffahrt und Flößerei auf dem kanalisierten Main, die eine Bestrafung erheischten, kamen auf der hessischen Strecke nicht, auf der preußischen Strecke in 38 Fällen vor. Diese fanden zum Teil im Verwaltungsweg, zum Teil durch richterliche Entscheidung ihre Erledigung. In einem Falle erging ein freisprechendes Urteil.

Mit dem Bau der an Stelle der alten Mainbrücke zu errichtenden neuen Kaiserbrücke ist im Berichtsjahr noch nicht begonnen worden. Zur Ablösung der Unterhaltungspflicht der alten Brücke ist von 1 350 000 Mark der Rest mit 450 000 Mark angefordert, nachdem durch den Etat für 1913 bereits 900 000 Mark bewilligt worden sind.

Für den Bau einer zweiten Schifffahrtsschleuse bei Kostheim sind die Vorarbeiten abgeschlossen, insbesondere ist der Grunderwerb so weit gediehen, daß mit der Bauausführung im April 1914 begonnen werden kann, falls die erforderlichen Baugelder bewilligt werden.

Als erste Baurate sind 450 000 Mark in das Extraordinarium des Staatshaushaltsetats für das Rechnungsjahr 1914 eingesetzt worden.

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

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t	
1913	300 359	8 018	308 377	
1912	311 893	16 872	328 765	
Mithin 1913	{ mehr weniger	11 534	8 854	20 388

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,7%, in der Abfuhr um 52,4% und im ganzen um 6,2% abgenommen.

Die Abnahme in der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf Baumaterialien (— 25 000 t), was insbesondere auf die bedeutende Einschränkung der Bautätigkeit in Offenbach im letzten Jahr zurückzuführen ist.

Zugenommen haben bei der Zufuhr Steinkohlen (+ 11 000 t), Steinkohlenkoks (+ 1500 t) und Braunkohlenbriketts (+ 1000 t).

Die Abnahme bei der Abfuhr entfällt namentlich auf Weizen (— 4000 t), Roggen (— 500 t), Grubenholz (— 3200 t) und Zement (— 1000 t).

Bezüglich des Weizens und Roggens bilden die überaus schlechten Witterungsverhältnisse die Ursache.

Der Rückgang im Grubenholzverkehr ist nach Mitteilung der Stadt Offenbach auf die Konkurrenz des neuen Frankfurter Osthafens zurückzuführen.

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

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t	
1913	1 633 133	425 059	2 058 192	
1912	1 569 381	355 596	1 924 977	
Mithin 1913	{ mehr weniger	63 752	69 463	133 215

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,1%, in der Abfuhr um 19,5%, im ganzen um 7% zugenommen.

Die Zunahme in der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Güter:

Braunkohlenbriketts (+ 10 066 t), Weizen und Spelz (+ 27 127 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 10 637 t), Steinkohlen (+ 51 382 t).

Abgenommen haben dagegen bei der Zufuhr: Erde, Kies (— 83 597 t), Hafer (— 15 448 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Eisenerz (+ 7556 t), Grubenholz (+ 6226 t), Polier-, Schleif- und Wetzsteine (+ 6551 t).

Die Zunahme wurde hauptsächlich durch die im Mai 1912 in Betrieb genommenen neuen Anlagen des Osthafens verursacht.

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	2	14	4 251	3 681 ¹	2	65	53 687	48 443 ¹
„ „ „ Frankfurt	11	94	23 593	20 564	8	155	132 144	118 474 ¹
„ „ „ Griesheim	1	2	545	350	1	8	6 029	5 079
„ „ „ Höchst	2	10	2 728	2 213 ¹	1	67	58 811 ¹	54 045
„ „ „ Okriftel u. Kelsterbach	3	3	1 355	851	1	2	1 451	765
„ „ „ Rüsselsheim und Flörsheim	1	2	460	395	3	2	2 125	830
„ Zwischenstationen nach Frankfurt .	3	4	1 170	417	4	6	4 294	2 334
„ Frankfurt nach Offenbach u. Mainkur	2	9	2 065	1 956	—	—	—	—
Summe	25	138	36 167	30 428	20	305	258 541 ¹	229 971
zu Tal								
Von Offenbach nach Mainz	17	11	8 895	3 900	64	13	55 559	8 598
„ Frankfurt „ „	46	68	39 750	18 887 ¹	133	24	128 295	11 490
„ Griesheim „ „	2	3	945	620	13	6	11 760	4 275
„ Höchst „ „	7	4	3 725	1 490	20	5	17 884	3 750
„ Kelsterbach u. Okriftel „ „	—	8	1 905	1 780	4	2	2 875	900
„ Rüsselsheim u. Flörsheim „ „	2	3	1 125	570 ¹	6	2	3 824	700
„ Zwischenstationen „ „	2	1	725	450	5	1	2 935	400
„ Mainkur „ „	3	17	6 400	5 625	18	1	18 273	300
Summe	79	115	63 470	33 323	263	54	241 405	30 413

5. Die Lahn.

Der Schiffs- und Güterverkehr zwischen dem Rhein und der Lahn war nach den Aufzeichnungen an der untersten Schleuse zu Niederlahnstein folgender:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag-fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	72	83	155	13 094	7 202	—	—	
nach dem Rhein hin . .	80	71	151	13 091	4 355	—	—	
1913 zusammen	152	154	306	26 185	11 557	—	—	
1912	167	170	337	33 300	15 138	—	—	
Mithin 1913 { mehr weniger	15	16	31	7 115	3 581	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 9,2 %, der Güterverkehr hat um 23,6 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 943 t), Erde, Kies, Sand (+ 1364 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz (— 613 t), Bau- und Bruchsteine (— 5292 t); zugenommen haben sonstige Güter (+ 141 t).

6. Die Mosel.

Die Aufzeichnungen des Durchgangsverkehrs an der Moselmündung (Fähre bei Güls) ergaben:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	5	159	164	44 756	520	—	—	
nach dem Rhein hin . .	171	19	190	53 040	42 930	—	—	
1913 zusammen	176	178	354	97 796	43 450	—	—	
1912	215	214	429	113 854	52 026	—	—	
Mithin 1913	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	
	39	36	75	16 058	8 576	—	—	

Der Verkehr — in der Hauptsache Verkehr nach dem Rhein hin — hat sonach um 16,4 % 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			
1913	1054	50	1104	—	1834s	1834s	2938s	
1912	923	—	923	—	1841	1841	2764	
Mithin 1913	{ mehr { weniger		131	50	181	—	174s	
	—	—	—	—	6s	6s	—	

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 19,6 % zu-, in der Abfuhr um 0,3 % ab-, im ganzen um 6,2 % zugenommen.

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			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
1913 . .	621	—	621	97 315	70 990	10	2 590	
1912 . .	644	—	644	94 929	68 868	7	3 631	
Mithin 1913	{ mehr { weniger		—	2 386	2 122	3	—	
	23	—	23	—	—	—	1 041	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 3,5 % ab-, in der Ladung um 3,1 % zugenommen. Der Floßverkehr hat um 28,6 % abgenommen.

Die Zunahme erstreckt sich hauptsächlich auf Gerste (+ 1881 t), Mais (+ 1796 t), Lein- und Ölsamen (+ 6303 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand (— 1802 t), Pflastersteine (— 804 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	3 824	2932	6 756	715 613	426 672	—	—	
zu Tal	7 049	1533	8 582	860 727	747 837	20	5406	
1913 zusammen	10 873	4465	15 338	1 576 340	1 174 509	20	5406	
1912 ..	10 669	4590	15 259	1 637 083	1 220 771	16	3922	
Mithin 1913 { mehr	204	—	79	—	—	4	1484	
{ weniger	—	125	—	60 743	46 262	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 0,5 % zugenommen und der Ladung nach um 3,8 % 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	2397	1245	3642	661 249	480 961	—	—	
von der Waal nach der Maas	3335	573	3908	837 208	798 846	—	—	
1913 zusammen	5732	1818	7550	1 498 457	1 279 807	—	—	
1912 ..	4629	1499	6128	1 168 885	990 383	—	—	
Mithin 1913 { mehr	1103	319	1422	329 572	289 424	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 23 %, der Tragfähigkeit nach um 28 % und der Ladung nach um 29 % zugenommen.

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	3879	1202	5 081	407 157	359 714	—	—	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	3086	2367	5 453	422 416	242 301	6	90	
1913 zusammen	6965	3569	10 534	829 573	602 015	6	90	
1912 ..	6935	3357	10 292	785 281	549 976	5	75	
Mithin 1913 { mehr	30	212	242	44 292	52 039	1	15	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 2,4 %, der Tragfähigkeit nach um 5,6 %, der Ladung nach um 9,5 % und der Floßverkehr um 20 % 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	8 591	2619	11 210	1 845 976	1 732 801	9	286	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	4 749	4118	8 867	1 160 550	625 363	188	2820	
1913 zusammen	13 340	6737	20 077	3 006 526	2 358 164	197	3106	
1912 ..	12 711	5770	18 481	2 448 589	2 000 937	166	2490	
Mithin 1913 { mehr weniger	629	967	1 596	557 937	357 227	31	616	

Demnach hat der Verkehr in Schiffen der Zahl nach um 8,6%, der Tragfähigkeit nach um 22,8%, der Ladung nach um 17,9% und der Floßverkehr um 24,7% zugenommen.

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			26 639	5 246 087		92	56 406	
in der Richtung von Amsterdam			27 817	5 346 478		94	70 715	
1913 zusammen			54 456	10 592 565		186	127 121	
1912 ..			52 989	9 731 011		217	148 330	
Mithin 1913 { mehr weniger			1 467	861 554		31	21 209	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Zahl nach um 3%, der Tragfähigkeit nach um 9% zugenommen und der Floßverkehr um 14% abgenommen.

12. Keulsche 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	13 657	2 931	16 588	837 404	562 605	8	1098	Das Gewicht der Flöße ist nicht anzugeben.
nach dem Leck	3 278	13 767	17 045	854 816	155 599	5	216	
1913 zusammen	16 935	16 698	33 633	1 692 220	718 204	13	1314 m	
1912 ..	16 208	15 909	32 117	1 755 325	637 777	6	126 t	
Mithin 1913 { mehr weniger	727	789	1 516	—	80 427	7	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 4,7% zu-, der Tragfähigkeit nach um 3,6% ab- und der Ladung nach um 12,6% zugenommen.