

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.

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 Mittelttores 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 | { — 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 | { 68 752 — | { 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 _s | 2 | 65 | 53 687 | 48 443 _s |
| „ „ „ Frankfurt | 11 | 94 | 23 593 | 20 564 | 8 | 155 | 132 144 | 118 474 _s |
| „ „ „ Griesheim | 1 | 2 | 545 | 350 | 1 | 8 | 6 029 | 5 079 |
| „ „ „ Höchst | 2 | 10 | 2 728 | 2 213 _s | 1 | 67 | 58 811 _s | 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 _s | 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 _s | 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 _s | 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 | 2 619 | 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 | 4 118 | 8 867 | 1 160 550 | 625 363 | 188 | 2820 | |
| 1913 zusammen | 13 340 | 6 737 | 20 077 | 3 006 526 | 2 358 164 | 197 | 3106 | |
| 1912 .. | 12 711 | 5 770 | 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.