

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

[urn:nbn:de:bsz:31-255465](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255465)

## 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<sup>b</sup>, III<sup>c</sup>, IV<sup>c</sup>, V<sup>b</sup> und VI<sup>b</sup>.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1915	1914	
von dem Rhein her	1 485 326 t	1 964 469 <sub>6</sub> t,	mithin 1915 weniger 479 143 <sub>6</sub> t
nach dem Rhein hin	657 362 t	1 021 536 <sub>5</sub> t,	„ „ „ 364 174 <sub>5</sub> t
Zusammen	2 142 688 t	2 986 006 t,	mithin 1915 weniger 843 318 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 24,4 %, nach dem Rhein hin um 35,7 %, im ganzen somit um 28,3 % abgenommen, gegen 30,7 %, 28,5 % und 30,0 % Abnahme im Vorjahr.

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

Über den Verkehr der obigen 7 deutschen sowie 5 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanäle 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 . .	9	116	125	24 814	2 031	—	—	<sup>1)</sup> Kiesnachen von 11 t Ladung haben im Berichtsjahr nicht verkehrt. <sup>2)</sup> Hierunter 272 Kiesnachen mit je 11 t Tragfähigkeit.
nach dem Rhein hin . .	118	9	127	25 553	20 928	—	—	
1915 zusammen	127	125	252 <sup>1)</sup>	50 367	22 959	—	—	
1914 „	216	199	415 <sup>2)</sup>	34 549	17 438	—	—	
1915 { mehr	—	—	—	15 818	5 521	—	—	
{ weniger	89	74	163	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach, infolge Wegfall des Nachenverkehrs, um 39,3 % abgenommen; der Güterverkehr hat um 31,6 % zugenommen.

Bezüglich der in Straßburg auf dem Rhein angekommenen (11) und von Straßburg nach dem Rhein abgegangenen Kanalschiffe (18) siehe die Fußnoten zu Abschnitt V B, Hafen Straßburg (Seite 110).

Die Verkehrszunahme ist hauptsächlich auf den bedeutend größeren Bezug von Vogesensandsteinen für die Rheinregulierung (11 204 t mehr) zurückzuführen; dagegen ist der Verkehr von Frankreich über Gerden (Lagarde) nach dem Rhein (im Vorjahre 3981 t) infolge des Krieges ganz ausgefallen.

Von dem Rhein kamen in 1915 (in 1914) hauptsächlich: 1773 t (270 t) Steinkohlen. Verbrauchszucker gelangte im Berichtsjahr nicht zur Verfrachtung (1914: 2199 t).

Nach dem Rhein gingen in 1915 (in 1914) insbesondere 18 144 t (7050 t) Bruchsteine und 2602 t (2152 t) Steinkohlen.

Zu diesem Verkehr tritt der in den Beilagen II a, III a und IV a verzeichnete Verkehr zwischen dem Hafenplatz Straßburg und dem Rhein mit 747 005 t in der Zufuhr und 154 934 t in der Abfuhr hinzu. (Vgl. S. 60, Hafen zu Straßburg.)

## 2. Neckar.

Anschreibestelle: Mannheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	64	—	64	13 652	12 299	—	—	
nach dem Rhein hin . .	292	—	292	54 620	52 158	7	1518	
1915 zusammen	356	—	356	68 272	64 457	7	1518	
1914 „	703	—	703	128 433	120 140	27	5764	
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	347	—	347	60 161	55 683	20	4246	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 49,3 %, der Güterverkehr um 46,3 % und der Floßverkehr um 73,6 % abgenommen.

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	%
1915	1512	582	108 495	47 042	80s	43,4
1914	2283	861	151 945	96 286	111s	64,4
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	571	279	43 450	49 244	31	21

Das am 31. Dezember 1915 abgeschlossene Geschäftsjahr war das ungünstigste seit Bestehen der Gesellschaft. Infolge der Unterbindung der Einfuhr über See fehlte es an Bergladungen gerade hinsichtlich der wertvollen Güter, Stückgüter, Ölsaaten usw. Es mußten daher 3 Schleppdampfer vollständig außer Dienst gestellt werden; mit den übrigen 4 Dampfern hatte man fast ausschließlich leere Fahrzeuge für die Salztransporte zu Tal und für die Kohlentransporte zu Berg zu befördern.

Dazu kommt, daß infolge des außerordentlich niederen Wasserstandes in den Monaten Juli bis November der Betrieb an 66 Tagen vollständig eingestellt werden mußte, während im Januar an 6 und im Dezember an 5 Tagen wegen Hochwassers nicht gefahren werden konnte.

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 318 gegen 448 in 1914.

Die Kettendampfer legten zusammen 35719 Bergkilometer zurück mit 1512 leeren und 582 beladenen Fahrzeugen, gegen 2283 leere und 861 beladene Fahrzeuge im Vorjahr.

Die 2094 leeren und beladenen Schiffe legten 177 294 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 84,7 km gegen 78,1 km im Vorjahr. Die 582 beladenen Fahrzeuge enthielten 47 042 t Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 80,8 t gegen 111,8 t im Jahr 1914.

Sämtliche beladene Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 108 495 t und fuhren daher mit einer Ladung von 43,4 v. H. gegen 63,4 v. H. im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 5 043 770 Tonnenkilometer gegen 10 595 205 Tonnenkilometer im Jahr 1914.

### 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 . .	46	—	46	3 349	3 349	—	—	
nach dem Rhein hin . .	—	46	46	3 349	—	—	—	
1915 zusammen	46	46	92	6 698	3 349	—	—	
1914	248	234	482	40 924	20 817	—	—	
Mithin 1915 { mehr weniger	— 202	— 188	— 390	— 34 226	— 17 468	— —	— —	

Die Zufuhr hat betragen 3349 t gegen 18 539 t im Vorjahr, sonach weniger 15 190 t.

Die Abfuhr hat betragen 0 t gegen 2278 t im Vorjahr, sonach weniger 2278 t.

Der Gesamtverkehr beläuft sich auf 3349 t gegen 20 817 t, sonach weniger 17 468 t oder 84 %.

Angefahren wurden 3184 t Kies und 165 t Backsteine.

Abgefahren wurde nichts.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 46 gegen 233 im Vorjahre, sonach weniger 187.

Abgegangen sind keine beladenen Fahrzeuge gegen 15 im Vorjahr, sonach weniger 15.

Flöße sind weder angekommen noch abgegangen.

### 4. Main.

Schiffs- und Güterverkehr. Der Schiffsverkehr auf dem Main hat auch im zweiten Kriegsjahr 1915 wesentlich abgenommen; es findet dies seine Erklärung in der verminderten Einfuhr und in den durch die Verhältnisse bedingten Beschränkungen der Schifffahrt. 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 . .	3227	3200 <sup>1)</sup>	6 427	2 115 577	1 432 434	—	—	1) In diesen Summen sind Personen- und Schleppboote einbegriffen. Kettenboote kamen nicht vor.
nach dem Rhein hin . .	1516	4874	6 390	2 099 142	393 348	945	165 137	
1915 zusammen	4743	8074	12 817	4 214 719	1 825 782	945	165 137	
1914	5948	9580	15 528	5 026 873	2 477 683	1423	254 095	
Mithin 1915 { mehr weniger	— 1205	— 1506	— 2 711	— 812 154	— 651 901	— 478	— 88 958	

Der Schiffsverkehr hat um 17,5 %, der Güterverkehr um 19,6 % und der Floßverkehr um 35,0 % abgenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr

die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 38 % abgenommen,

„ „ „ „ „ „ „ „ Frankfurt „ 25,4 % „

„ „ „ „ „ „ „ „ Kostheim „ 17,5 % „

Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr:

bei Offenbach zu Berg um 13,2 %, zu Tal um 31,8 % abgenommen,

„ Frankfurt „ „ „ 24,9 % „ „ „ 8,8 % „

„ Kostheim „ „ „ 22,9 % „ „ „ 10,1 % „

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

im Jahr 1915 für 18 Schiffe in 8 Schleusungen

gegen 1914 „ 839 „ „ 488 „

„ 1913 „ 2429 „ „ 1062 „

„ 1912 „ 2383 „ „ 959 „

„ 1911 „ 2710 „ „ 1028 „

„ 1910 „ 1504 „ „ 734 „

„ 1909 „ 1344 „ „ 663 „

„ 1908 „ 1526 „ „ 627 „

Die Nachtschleusungen erfuhren 1915, abgesehen von dem durch den Krieg bedeutend verminderten Schiffsverkehr, eine wesentliche Beeinträchtigung durch das aus militärischen Gründen ergangene Verbot der Nachtfahrten von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang.

Auch im zweiten Kriegsjahr diente die Mainwasserstraße durch Proviant- und Verwundeten-transporte militärischen Zwecken.

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 . . . . .	327 097	65 389	378 253	166 859
2	Frankfurt . . . . .	1 073 437	—	530 958	166 342
3	Höchst . . . . .	1 177 066	—	376 227	
4	Okriftel . . . . .	1 380 971	—	418 278	
5	Flörsheim . . . . .	1 356 117	—	424 755	
6	Kostheim . . . . .	1 432 434	—	723 622	165 137

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
1915	631	442	1073	376 480	188 195	564 675	281 864	132 928	414 792
1914	640	451	1091	371 288	187 500	558 788	301 495	129 233	430 728
Mithin 1915				5 192	695	5 887	—	3 695	—
	{ mehr	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ weniger	9	9	18	—	—	19 631	—	15 936

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 1,7 %, der Tragfähigkeit nach eine Zunahme um 1,1 % und der Ladung nach eine Abnahme um 3,7 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 5 zu Berg und 18 zu Tal, das sind 14 und 1 weniger als im Vorjahr.

Floßverkehr: Der Floßverkehr zeigt gegen das Vorjahr eine wesentliche Abnahme sowohl in Weichholz als auch 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
1915	165 771	165 254	164 081	1088	1088	1056
1914	254 398	254 024	249 867	4324	4524	4228
Mithin 1915						
	{ mehr	—	—	—	—	—
	{ weniger	88 627	88 770	85 786	3236	3436
	in Prozenten	34,8	34,9	34,3	74,8	76,9
						75

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

Durch die Haltungen:

J a h r	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen
1915	86	420	114	554	111	558
1914	—	—	23	101	23	103
Mithin 1915						
	{ mehr	86	420	91	453	88
	{ weniger	—	—	—	—	—

Die größere Zahl der geschleppten Flöße betraf Lieferungen für die Heeresverwaltung.

Verkehrsstörungen. Im Berichtsjahr sind Verkehrsstörungen nicht vorgekommen. Der Stau im ganzen kanalisierten Main war im ganzen an 30 Tagen abgelassen, davon an 26 Tagen wegen Hochwasser und an 4 Tagen wegen Eisbildung.

Unterhaltung der Fahrstraße. Zur Erhaltung der vorgeschriebenen Fahrtiefe waren auf der kanalisierten Mainstrecke umfangreiche Baggerungen oder Räumungsarbeiten nicht erforderlich.

Schlamm- und Sandablagerungen in den Schleusen und Kanälen und Kiesablagerungen bei Offenbach und unterhalb des Unterkanals Flörsheim sowie unterhalb des Kostheimer Unterkanals und der Straßenbrücke daselbst wurden von Unternehmern ausgeführt.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle haben sich im Jahr 1915 nicht ereignet.

Schiffahrtspolizei. Gesetzeswidrigkeiten hinsichtlich der Schiffsdampfkessel haben sich bei den vorgenommenen außerordentlichen Fahrtrevisionen keine ergeben.

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem kanalisiertem Main, welche eine Bestrafung erforderlich machten, kamen in 10 Fällen vor, die zum Teil im Verwaltungsweg, zum Teil durch richterliche Entscheidung ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes. Die Abbruchsarbeiten an der „Alten Mainbrücke“ und die Arbeiten zur Erbauung der neuen „Kaiserbrücke“ sind in 1915 weitergeführt worden.

Naturgemäß konnten durch die Zeitverhältnisse die Arbeiten nicht die gewünschte Förderung finden, auch mehrere Hochwasserwellen bereiteten den Arbeiten Schwierigkeiten. Nach dem Abbruch der alten Pfeiler im Müllermain wurden die drei nördlichen Pfeiler im Hauptstromarm beseitigt.

Im sogenannten Müllermain längs Sachsenhausen wurde der Landpfeiler im Fundament fertiggestellt, auch der Ausbau des Ufers daselbst und der Inselmauern anslagsgemäß ausgeführt.

Auf der Frankfurter Seite westlich der Kaiserbrücke ist die Tiefkaimauer vollendet, die Tiefkaimauer östlich der Kaiserbrücke, welche 1915 in Angriff genommen wurde, auf eine Länge von 60 m bis 1 m unter Stau hergestellt.

Die Fundierung des neuen Pfeilers 1 ist bis auf Flußsohle (+ 88,55) ausgeführt.

Die Schiffahrt wurde während der Bauzeit durch den sogenannten Kreuzbogen und die Öffnung für die Talfahrt geleitet.

Zur Überwindung der bei Hochwasser und niedergelegten Wehren starken Strömung bedurfte es besonderer Schleppkraft, diese wurde vertragsmäßig von der den Bau ausführenden Firma gestellt.

Auf der Notbrücke und oberhalb der Deutschherrnbrücke eingerichteter Wahrschaudienst regelt den Verkehr. Die beiden Stellen sind telephonisch miteinander verbunden. Schiffsunfälle sind im Berichtsjahr nicht vorgekommen.

Die 1914 begonnenen Arbeiten zur Erbauung einer zweiten Schiffahrtsschleuse bei Kostheim wurden fortgesetzt. Auch diese Bauarbeiten erfuhren durch die Kriegsverhältnisse und durch Hochwasser mancherlei Beschränkung.

Die Rammarbeiten für die Umschließungsspundwände des Unterhauptes sind nunmehr beendet und ist mit der Ausschachtung der Baugrube begonnen, ebenso mit der Abpflasterung des Vorkopfes zwischen dem alten und neuen Schleusenunterhaupt.

Die Baggerarbeiten im Unterkanal sind bis auf einen zur Sicherung der Baugrube des Unterhauptes stehen bleibenden Erdkern fertiggestellt.

Die Böschungsbefestigung und die Abpflasterung des Leinpfad im Unterkanal sowie die Deichbauten sind beendet.

Die profilmäßige Herstellung der Fahrrinne und der Böschungen des Oberkanals gehen der Vollendung entgegen.

Das neue Schleusenmeisterdienstgehöft mit Stall, Magazin- und Werkstättengebäude ist fertiggestellt und seit 1. Dezember bewohnt bzw. in Benutzung genommen.

Nachrichtlich wird noch bezüglich der Arbeiten zur Fortführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg hinzugefügt, daß sowohl die von Preußen wie von Bayern auszufüh-

renden Stauanlagen überall in der Ausführung begriffen sind und trotz der schwierigen Arbeiterverhältnisse einen befriedigenden Fortgang aufweisen. Es ist damit zu rechnen, daß die Schleusen Mainkur, Kesselstadt im Sommer 1916, die übrigen Schleusen 1917 in Benutzung genommen werden, wodurch erreicht wird, daß die Schifffahrt keine Behinderung durch die Wehrbauten erleidet.

**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
1915	202 086	17 501 $\frac{1}{2}$	219 587 $\frac{1}{2}$
1914	208 469 $\frac{1}{2}$	7 132	215 601 $\frac{1}{2}$
Mithin 1915	{ mehr weniger	— 6 383 $\frac{1}{2}$	— 3 986

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 3,6 % ab-, in der Abfuhr um 145,4 % zu- und im ganzen um 1,8 % zugenommen. Die Abnahme in der Zufuhr zu Berg erstreckt sich hauptsächlich auf Sand, Kies und Steine, während für die Zunahme in der Abfuhr zu Tal hauptsächlich Grubenholz, Steinkohlen, Hafer, Koks und Petroleum in Betracht kommen.

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
1915	752 507	201 986	954 493
1914	1 098 420	248 101	1 346 521
Mithin 1915	{ mehr weniger	— 46 115	— 392 028

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 31,5 %, in der Abfuhr um 18,6 %, im ganzen um 29,1 % abgenommen.

Die Abnahme bei der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Güter: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 4 728 t), Chemikalien und Drogen (— 8 248 t), Phosphorsaurer Kalk (— 5 325 t), Roheisen aller Art (— 9 349 t), unedle Metalle, Waren daraus (— 3 340 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 95 567 t), Weizen und Spelz (— 59 548 t), Hafer (— 4 590 t), Gerste (— 7 844 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 3 035 t), Mais (Kukuruz) (— 8 984 t), Holz (— 31 007 t), Weizenmehl (— 41 010 t), Roggenmehl (— 11 720 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 8 227 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 3 334 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 12 955 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3 050 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 7 498 t), Teer, Pech, Harz (— 5 246 t), Verbrauchszucker (— 3 550 t), sonstige Güter (— 10 527 t); zugenommen haben dagegen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (+ 1 445 t), Braunkohlen, rohe (+ 738 t), Braunkohlenbriketts (+ 5 192 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 402 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 696 t), Stärke-Traubenzucker (+ 987 t), Steinkohlen (+ 18 820 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 5 418 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 2 617 t), Chemikalien und Drogen (— 4 240 t), Kalisalze zum Düngen (— 8 926 t), Ton, Lehm usw. (— 5 422 t), Weizen und Spelz (— 2 393 t), Gerste (— 11 874 t), Malz (— 2 673 t), Weizenmehl (— 6 419 t), Papier und Pappe (— 3 175 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 3 306 t), Bau-, Bruch- und Werksteine usw. (— 18 946 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 6 283 t), Farben (— 6 836 t), sonstige Güter (— 5 116 t); zugenom-

men haben: Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 6403 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 8368 t), Schwefelkies (+ 352 t), andere Erze (+ 567 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 996 t), Hafer (+ 5857 t), Holz (+ 34917 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 342 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 1848 t), Steinkohlenkoks (+ 699 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 1787 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 . . . . .	1	29	10 535	10 047	4	57	42 334	33 900	
„ „ „ Frankfurt . . . . .	25	148	46 202	33 746	11	104	77 847	56 063	
„ „ „ Griesheim . . . . .	2	5	2 205	1 605	3	8	9 575	7 749	
„ „ „ Höchst . . . . .	—	3	825	815	1	17	16 845	13 162	
„ „ „ Okriftel u. Kelsterbach	—	4	1 190	1 065	1	3	1 947	1 390	
„ „ „ Rüsselsheim und Flörsheim . . . . .	3	9	2 812	1 950	—	5	3 357	2 952	
„ Zwischenstationen nach Frankfurt .	4	5	1 410	900	3	6	4 422	2 556	
„ Frankfurt nach Offenbach u. Mainkur	4	8	4 407	1 497	3	2	3 833	1 925	
Summe	39	211	69 586	51 625	26	204	120 160	119 697	
zu Tal									
Von Offenbach	nach Mainz	9	9	4 832	2 680	19	1	13 832	695
„ Frankfurt	„ „	37	45	21 081	12 902	95	31	96 733	15 790
„ Griesheim	„ „	—	—	—	—	8	5	11 349	3 518
„ Höchst	„ „	3	—	640	—	15	1	14 235	600
„ Kelsterbach u. Okriftel	„ „	2	1	1 832	300	1	—	355	—
„ Rüsselsheim u. Flörsheim	„ „	5	3	1 395	310	5	—	3 161	—
„ Mainkur	„ „	2	17	6 415	5 355	2	2	3 550	1 050
Summe		58	75	36 195	21 547	145	40	143 215	21 653

### 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 . . .	25	83	108	11 133	4 253	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	81	27	108	11 148	6 407	—	—	
1915 zusammen	106	110	216	22 281	10 660	—	—	
1914	141	148	289	27 876	12 152	—	—	
Mithin 1915 { mehr weniger	35	38	73	5 595	1 492	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 25,3 %, der Güterverkehr um 12,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Eisen- und Stahldraht (+ 1054), Steinkohlen (+ 206 t); abgenommen dagegen: Erde, Kies, Sand (— 584 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2475 t), Pflastersteine aller Art (— 188 t); zugenommen haben: Rundholz zu Zellstoff (+ 89 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 133 t), sonstige Güter (+ 272 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 <sup>1)</sup>	—	74	74	17 646	—	—	—	1) Schiffe ohne eigene Trieb- kraft.
nach dem Rhein hin <sup>1)</sup>	82	3	85	22 159	17 866	—	—	
1915 zusammen	82	77	159	39 805	17 866	—	—	
1914	95	103	198	54 198	24 571	—	—	
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	—	—	
	13	26	39	14 393	6 705	—	—	

Der Verkehr — ausschließlich Verkehr nach dem Rhein hin — hat sonach um 27,3 % abgenommen.

Die Güterbewegung in dem Moselhafen zu Trier hat betragen:

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		
1915	340	—	340	—	124	124	464
1914	574	—	574	—	469	469	1043
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	—	—
	234	—	234	—	345	345	579

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 40,8 %, in der Abfuhr um 73,6 %, im ganzen um 55,5 % 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	
1915	206	7	213	42 281	28 728	4	2232	
1914	405	—	405	72 258	52 755	1	590	
Mithin 1915	{ mehr weniger		—	—	—	3	1642	
	199	—	192	29 977	24 027	—	—	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 47,4 %, in der Ladung um 45,5 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 278,3 % zugenommen.

Die Abnahme erstreckt sich hauptsächlich auf Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 555 t), Zement (— 1425 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1153 t), Weizen und Spelz (— 355 t), Roggen (— 274 t), Hafer (— 302 t), Gerste (— 2223 t), Mais (Kukuruz) (— 1196 t), Lein- und Ölsamen (— 15 085 t), Holz (— 311 t), Kartoffeln (— 618 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 906 t), Alabaster, Marmor usw. (— 383 t), Pflastersteine aller Art (— 1881 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 1632 t), Steinkohlen (— 215 t), Umschließungen, gebraucht (— 280 t); zugenommen haben: Öle, Fette, Tran und Talg (+ 6617 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 116 t), sonstige Güter (+ 394 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 . . . . .	3490	2828	6 318	823 600	479 975	—	—	
zu Tal . . . . .	5517	1284	6 801	845 480	691 495	50	20 610	
1915 zusammen	9007	4112	13 119	1 669 080	1 171 470	50	20 610	
1914 ..	9641	4554	14 195	1 647 465	1 155 975	12	2 192	
Mithin 1915 { mehr	—	—	—	21 615	15 495	38	18 418	
Mithin 1915 { weniger	634	442	1 076	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 7,6 % abgenommen und der Ladung nach um 1,3 % zugenommen.

## 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 . . . . .	1517	1001	2518	377 153	275 805	—	—	
von der Waal nach der Maas . . . . .	1168	669	1837	220 213	153 236	—	—	
1915 zusammen	2685	1670	4355	597 366	429 041	—	—	
1914 ..	4513	1469	5982	1 244 953	1 018 831	—	—	
Mithin 1915 { mehr	—	201	—	—	—	—	—	
Mithin 1915 { weniger	1828	—	1627	647 587	589 790	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 52 % 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 <sup>1)</sup> 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 . . . . .	3285	1259	4544	320 876	272 267	3	45	*) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	2904	1886	4790	339 237	214 729	—	—	
1915 zusammen	6189	3145	9334	660 113	486 996	3	45	
1914 ..	5820	2961	8781	658 829	463 152	7	105	
Mithin 1915 { mehr	369	184	553	1 284	23 844	—	—	
Mithin 1915 { weniger	—	—	—	—	—	4	60	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 6,3 %, der Tragfähigkeit nach um 0,2 %, der Ladung nach um 5,1 % zugenommen und der Floßverkehr um 57,1 % abgenommen.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung <sup>1)</sup> 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 . . . . .	6 984	2445	9 429	1 542 902	1 444 551	15	225	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	4 038	3672	7 710	941 517	388 125	85	1275	
1915 zusammen	11 022	6117	17 139	2 484 419	1 832 676	100	1500	
1914 ..	10 626	5790	16 416	2 386 460	1 779 017	182	2730	
Mithin 1915	{ mehr	396	327	723	97 959	—	—	
	{ weniger	—	—	—	—	82	1230	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 4,4 %, der Tragfähigkeit nach um 4,1 %, der Ladung nach um 3 % zugenommen und der Floßverkehr um 45 % abgenommen.

### 11. Merwede-Kanal.

Auf diesem Kanal, der eine direkte Verbindung von dem Leck bei Vreeswijk mit Amsterdam bildet, passierten die Königinnen-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 . . . . .			25 153	5 102 942		115	56 296	
in der Richtung von Amsterdam . . . . .			26 584	5 092 202		26	14 256	
1915 zusammen			51 737	10 195 144		141	70 552	
1914 ..			49 575	9 793 704		77	48 086	
Mithin 1915	{ mehr		2 162	401 440		64	22 466	
	{ weniger		—	—		—	—	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 4 % und der Floßverkehr um 46,5 % zugenommen.

### 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 . . . . .	10 048	2 769	12 817	653 016	623 321	3	100	
nach dem Leck . . . . .	2 488	10 883	13 371	648 228	114 054	3	64	
1915 zusammen	12 536	13 652	26 188	1 301 244	737 375	6	164	
1914 ..	7 208	12 718	24 926	1 357 959	548 463	4	96	
Mithin 1915	{ mehr	5 328	934	1 262	188 912	2	68	
	{ weniger	—	—	56 715	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 5 % zu-, der Tragfähigkeit nach um 4,2 % abgenommen und der Ladung nach um 34 % zugenommen. Der Floßverkehr hat um 71 % zugenommen.