

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

[urn:nbn:de:bsz:31-255473](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255473)

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 IIb, IIIc, IVc, Vb und VIb.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1916	1915			
von dem Rhein her	1 502 184 t	1 485 326 t	mithin 1916 mehr	16 858 t	
nach dem Rhein hin	740 849 t	657 362 t	„ „ „	83 487 t	
Zusammen	2 243 033 t	2 142 688 t	mithin 1916 mehr	100 345 t	

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 1,1 %, nach dem Rhein hin um 12,8 %, im ganzen um 4,7 % zugenommen, gegen 24,4 %, 35,7 % und 28,3 % 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 Floßverkehr 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	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
Verkehr								
von dem Rhein her	7	71	78	15 895	2 010	—	—	
nach dem Rhein hin	73	3	76	15 232	12 907	—	—	
1916 zusammen	80	74	154	31 127	14 917	—	—	
1915	127	125	252	50 367	22 959	—	—	
1916 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	47	51	98	19 240	8 042	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 38,9 % und der Güterverkehr um 35,0 % abgenommen.

Bezüglich der in Straßburg auf dem Rhein angekommenen (2) und von Straßburg nach dem Rhein abgegangenen Kanalschiffe (11) siehe die Fußnoten 1 und 3 zu Abschnitt V. B., Hafen Straßburg (Seite 110).

Die Verkehrsabnahme ist hauptsächlich auf den geringeren Bezug von Vogesensandsteinen für die Rheinregulierung (7789 t weniger) zurückzuführen.

Von dem Rhein kamen in 1916 (in 1915) hauptsächlich 519 t (0) Pflastersteine und 1265 t (1773 t) Steinkohlen zur Verfrachtung.

Nach dem Rhein gingen in 1916 (in 1915) insbesondere 10 529 t (18 144 t) Bruchsteine und 2178 t (2602 t) Steinkohlen.

Zu diesem Verkehr tritt der in den Beilagen IIa, IIIa und IVa verzeichnete Verkehr zwischen dem Hafenplatz Straßburg und dem Rhein mit 680 787 t in der Zufuhr und 286 501 t in der Abfuhr hinzu. (Vergl. S. 62, 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 . . .	133	—	133	29 303	23 598	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	251	—	251	46 606	41 648	23	5040	
1916 zusammen	384	—	384	75 909	65 246	23	5040	
1915 "	356	—	356	68 272	64 457	7	1518	
Mithin 1916 { mehr weniger	28	—	28	7 637	789	16	3522	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 7,8 %, der Güterverkehr um 1,2 % und der Floßverkehr um 232 % zugenommen.

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1916/17 überwintert: 1 Badeanstalt sowie die Schwimmkörper von 3 Heidelberger Badeanstalten.

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	%
1916	1845	550	115 500	48 498	88z	47,6
1915	1512	582	108 495	47 042	80s	43,4
Mithin 1916 { mehr weniger	333	—	7 005	1 456	7z	4,2

Das am 31. Dezember 1916 abgeschlossene Geschäftsjahr war gegenüber dem Vorjahr — soweit es die Zufuhr von Transportgütern betrifft — etwas günstiger. Dieses ist besonders auf Neubauten am mittleren Neckar und auf stärkere Salztransporte zurückzuführen. Infolgedessen konnten gegenüber dem Vorjahr 50 Schleppzüge mehr befördert werden. Infolge Mangels an Bergladungen mußten meistens leere Fahrzeuge geschleppt werden. Nur in den letzten Wochen des Berichtsjahres wurde die Nachfrage nach Laderaum etwas lebhafter, sodaß ein weiterer Dampfer von den im Vorjahr stillgelegten in Dienst gestellt werden soll.

Der Wasserstand war im Berichtsjahr günstiger als im Vorjahr. Der Betrieb wurde am 1. Januar aufgenommen und konnte bis Ende Dezember — mit einer einzigen Unterbrechung durch Hochwasser in der Zeit vom 17. bis 21. Februar — durchgeführt werden, sodaß die Zahl der Schiffsfahrtstage 361 betrug.

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld betrug 368 gegen 318 im Vorjahr. Außerdem wurde 1 Lokalzug nach Heidelberg und 4 Züge mit leeren Schiffen von Heilbronn nach Lauffen gefahren.

Die Kettendampfer legten zusammen 41594 Bergkilometer zurück mit 1845 leeren und 550 beladenen Fahrzeugen, gegen 1512 leere und 582 beladene Fahrzeuge in 1915. Die 2395 leeren und beladenen Schiffe legten 213401 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 89,1 Kilometer gegen 84,7 Kilometer im Vorjahr. Die 550 beladenen Fahrzeuge enthielten 48498 Tonnen Ladung. Die Durchschnittsladung betrug demnach 88,2 t gegen 80,8 t im Vorjahr. Sämtliche beladene Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 115500 t und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 47,6 % gegen 43,4 % im Vorjahr. Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 5008519 Tonnenkilometer, gegen 5043770 Tonnenkilometer im Jahr 1915.

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 . . .	32	—	32	3718	3718	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	—	32	32	3718	—	—	—	
1916 zusammen	32	32	64	7436	3718	—	—	
1915	46	46	92	6698	3349	—	—	
Mithin 1916 { mehr	—	—	—	738	369	—	—	
{ weniger	14	14	28	—	—	—	—	

Die Zufuhr hat betragen 3718 t gegen 3349 t im Vorjahr, sonach mehr 369 t.

Die Abfuhr hat betragen 0 t gegen 0 t im Vorjahr.

Der Gesamtverkehr beläuft sich auf 3718 t gegen 3349 t im Vorjahr, sonach mehr 369 t. Angefahren wurden 3658 t Kies und 60 t Backsteine. — Abgefahren wurde nichts.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 32 gegen 46 im Vorjahr, sonach weniger 14.

Abgegangen sind keine beladenen Fahrzeuge gegen 0 im Vorjahr.

Flöße sind weder angekommen noch abgegangen.

4. Main.

Schiffs- und Güterverkehr. Wie zu erwarten war, blieb auch im 3. Kriegsjahr der Schiffs- und Güterverkehr weit zurück hinter dem Verkehr in den Friedensjahren. Die Anzahl der verkehrenden Schiffe sank weiter herab, die Ladung erfuhr jedoch gegen das Vorjahr eine geringe Zunahme. Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der **kanalisierten 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 . . .	2700	2801	5501	1962182	1459125	—	—	1) In diesen Summen sind Personen- und Schleppboote einbegriffen. Kettenboote kamen nicht vor.
nach dem Rhein hin . . .	1623	3895	5518	2000200	452506	1139	215728	
1916 zusammen	4323	6696	11019	3962382	1911631	1139	215728	
1915	4743	8074	12817	4214719	1825782	945	165137	
Mithin 1916 { mehr	—	—	—	—	85849	194	50591	
{ weniger	420	1378	1798	252337	—	—	—	

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	
1916	678	667	1345	372 650	276 208	648 858	304 217	185 680	489 897	
1915	631	442	1073	376 480	188 195	564 675	281 864	132 928	414 792	
Mithin 1916	{ mehr weniger	47 —	225 —	272 —	— 3 830	88 013 —	84 183 —	22 353 —	52 752 —	75 105 —

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 25,3 %, der Tragfähigkeit nach um 15 % und der Ladung nach um 18,1 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 3 zu Berg und 7 zu Tal, das sind 2 und 11 weniger als im Vorjahr.

Floßverkehr: Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr wesentlich zugenommen, insbesondere hat sich der Verkehr in Weißflößen gesteigert.

Das Verhältnis dieser 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	
1916	216 843	205 308	214 224	1480	1224	1504	
1915	165 771	165 254	164 081	1088	1088	1056	
Mithin 1916	{ mehr weniger	51 072 —	40 054 —	50 143 —	392 —	136 —	448 —
in Prozenten	30,9	24,2	30,6	36,0	12,5	42,4	

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	
1916	45	209	90	406	100	422	
1915	86	420	114	554	111	558	
Mithin 1916	{ mehr weniger	— 41	— 211	— 24	— 148	— 11	— 136

Verkehrsstörungen. Im Berichtsjahr sind Verkehrsstörungen nicht vorgekommen. Der Stau im ganzen kanalisiertem Main war im ganzen an 15 Tagen abgelaufen, davon an 9 Tagen wegen Hochwasser und an 6 Tagen wegen Eisbildung.

Unterhaltung der Fahrstraße. Zur Erhaltung der vorgeschriebenen Fahrtiefe waren auf der kanalisiertem Mainstrecke umfangreiche Baggerungen oder Räumungsarbeiten nicht erforderlich. Die Fahrrinne wurde durch wiederholtes Absuchen von den an beiden Seiten der Rinne vorgefundenen Steinen befreit.

Schlammablagerungen in den Unterkanälen zu Okriftel und Flörsheim sowie in der großen Schleusenkammer zu Höchst mußten durch Baggerungen beseitigt werden, Auskolkungen hinter den Sturzbetten an den Wehren zu Höchst und Okriftel wurden mit besonders schweren Senksteinen verbaut.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle haben sich im Jahr 1916, abgesehen von kleineren Havarien, nicht ereignet.

Schiffahrtspolizei. Gesetzwidrigkeiten 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 5 Fällen vor, die in 2 Fällen durch richterliche Entscheidung ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes. Die Arbeiten zum Bau der „Kaiserbrücke“ bei Frankfurt an Stelle der „Alten Mainbrücke“ schreiten unter der Ungunst der äußeren Verhältnisse während des Krieges nur langsam fort. Am rechten Ufer ist der Landpfeiler (1) bis in Höhe des höchsten schiffbaren Wasserstandes aufgeführt und im Anschluß hieran die neue Ufermauer vorgetrieben. Der erste rechtsseitige Strompfeiler (2) ist bis zur Höhe von 3,0 Frankfurter Pegel aufgemauert und Pfeiler (3) behufs Einbringung des Betonfundaments ausgeschachtet. Der Abbruch der „Alten Brücke“ ist nunmehr bis auf zwei kleinere Pfeilerreste im Hauptstromarm zu Ende geführt. Die Durchfahrt durch die Brückenbaustelle war im Berichtsjahr wohl zeitweise erschwert, aber nicht verhindert. Bei höheren Wasserständen und stärkerer Strömung wurde durch die den Bau ausführende Firma eine Schleppkraft beim Durchfahren der Baustelle gestellt.

Was die Arbeiten für den Neubau einer zweiten Schleuse bei Kostheim anbetrifft, so ist die Erweiterung des Ober- und Unterkanals fertiggestellt, ebenso das 12 m weite Unterhaupt. Die Montage des unteren Tores, die durch Hochwasser unterbrochen wurde, ist im Gang.

Der untere Vorkopf zwischen altem und neuem Unterhaupt ist in der Ausführung begriffen. Auch hier leiden die Arbeiten im Fortgang unter den schwierigen äußeren Verhältnissen.

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

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	
1916	235 470	19 658	255 128
1915	202 086	17 501	219 587
Mithin 1916	{ mehr weniger	33 384 —	2 157 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,5 %, in der Abfuhr um 12,3 %, im ganzen um 16,2 % zugenommen. Die Zunahme in der Zufuhr zu Berg erstreckt sich hauptsächlich auf Steinkohlen, während für die Zunahme der Abfuhr zu Tal besonders Grubenholz, Eisenbahnschwellen, Weizen und Gerste in Betracht kommen.

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

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	
1916	767 753	268 921	1 036 674
1915	752 507	201 986	954 493
Mithin 1916	15 246	66 935	82 181
	{ mehr		
	{ weniger		

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 2,0 %, in der Abfuhr um 33,1 %, im ganzen um 8,6 % zugenommen.

Die Zunahme bei der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Güter: Kalisalze zum Düngen (+ 1324 t), Mais (Kukuruz) (+ 959 t), Steinkohlen (+ 33 421 t), Steinkohlenkoks (+ 36 419 t), Teer, Pech, Harz (+ 12 862 t); dagegen haben abgenommen: Baumwolle, rohe, und Abfälle (— 1499 t), Braunkohlenbriketts (— 13 736 t), Chemikalien und Drogen (— 962 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 21 488 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 2605 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 7989 t), Stärke, Traubenzucker (— 1352 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 2894 t), Pflastersteine aller Art (— 1774 t), Steinkohlenbriketts (— 1776 t), Zink, Zinkbrocken (— 1089), t Verbrauchszucker (— 902 t), sonstige Güter (— 2751 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Chemikalien und Drogen (+ 2975 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 18 560 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 1504 t), Weizen und Spelz (+ 6331 t), Gerste (+ 3791 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (+ 2471), hölzerne Eisenbahnschwellen (+ 3106 t), Grubenholz (+ 5481 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 1538 t), Bau- und Nutzholz (+ 15 897 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 2152 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 1957 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (+ 5663 t), Pflastersteine aller Art (+ 18 885 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 7352 t), Steinkohlen (+ 3285 t), Steinkohlenkoks (+ 1915 t), Zucker, roh (+ 1391 t); abgenommen haben dagegen hauptsächlich: Zement (— 3721 t), Kalisalze zum Düngen (— 7683 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1996 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 8412 t), Hafer (— 7240 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 2475 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ hat Anschreibungen über ihren Verkehr aus Mangel an geeignetem Personal für das Jahr 1916 nicht geführt.

Die für die früheren Berichte gelieferten Zusammenstellungen können deshalb für das Berichtsjahr nicht erbracht werden.

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 . .	27	35	62	8 766	5 139	—	—	
nach dem Rhein hin . .	28	33	61	8 596	3 393	—	—	
1916 zusammen	55	68	123	17 362	8 532	—	—	
1915	106	110	216	22 281	10 660	—	—	
Mithin 1916	51	42	93	4 919	2 128	—	—	
	{ mehr							
	{ weniger							

Der Schiffsverkehr hat demnach um 43,1 %, der Güterverkehr um 20,0 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 195 t); zugenommen haben dagegen: Eisen- und Stahldraht (+ 903 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 178 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Rundholz zu Zellstoff (— 89 t), Pflastersteine aller Art (— 74 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (— 2922 t), sonstige Güter (— 272 t); zugenommen haben: Schlacken zur Verhüttung (+ 199 t), Kalk, gebrannter (+ 144 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⁾	1	61	62	9 532	200	—	—	1) Schiffe ohne eigene Triebkraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾	69	4	73	12 279	9 627	—	—	
1916 zusammen	70	65	135	21 811	9 827	—	—	
1915	82	77	159	39 805	17 866	—	—	
Mithin 1916	mehr weniger		—	—	—	—	—	
	12	12	24	17 994	8 039	—	—	

Der Verkehr — fast ausschließlich Verkehr nach dem Rhein hin — hat sonach um 45,0 % 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		
1916	182	—	182	—	191	191	373
1915	340	—	340	—	124	124	464
Mithin 1916	mehr weniger		—	—	67	67	—
	158	—	158	—	—	—	91

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 46,5 % ab-, in der Abfuhr um 54,0 % zu-, im ganzen um 19,6 % abgenommen.

7. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schiffsverbindungen 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	
1916	82	—	82	17 311	6 784	4	1610	
1915	206	7	213	42 281	28 728	4	2232	
Mithin 1916	mehr weniger		—	—	—	—	—	
	124	7	131	24 970	21 944	—	622	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 61,5 %, in der Ladung um 76,4 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 27,9 % abgenommen.

Die Abnahme erstreckt sich auf Zement (— 555 t), Lein- und Ölsamen (— 1400 t), Bau- und Nutzholz (— 3557 t), Korb- und Floßweiden (— 65 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 17 392 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1300 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 354 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 360 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 259 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 205 t), Heu und Stroh (— 96 t); zugenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 1414 t), Steinkohlen (+ 1530 t), sonstige Güter (+ 123 t).

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	3019	3017	6 036	817 085	391 525	—	—	
zu Tal	5505	1084	6 589	872 425	776 750	63	31 158	
1916 zusammen	8524	4101	12 625	1 689 510	1 168 275	63	31 158	
1915 ..	9007	4112	13 119	1 669 080	1 171 470	50	20 610	
Mithin 1916 { mehr	—	—	—	20 430	—	13	10 548	
{ weniger	483	11	494	—	3 195	—	—	

Der Verkehr hat sonach der Schiffszahl nach um 3,8 % ab-, der Tragfähigkeit nach um 1,2 % zu- und der Ladung nach um 0,3 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 51,2 % 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	2762	962	3724	556 691	449 559	—	—	
von der Waal nach der Maas	1604	1254	2858	359 758	207 195	—	—	
1916 zusammen	4366	2216	6582	916 449	656 754	—	—	
1915 ..	2685	1670	4355	597 366	429 041	—	—	
Mithin 1916 { mehr	1681	546	2227	319 083	227 713	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 53,4 %, der Ladung nach um 53,1 % 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	3858	1381	5 239	408 022	349 704	8	120	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	3215	1898	5 113	386 495	249 894	—	—	
1916 zusammen	7073	3279	10 352	794 517	599 598	8	120	
1915 ..	6189	3145	9 334	660 113	486 996	3	45	
Mithin 1916 { mehr weniger	884	134	1 018	134 404	112 602	5	75	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 10,9 %, der Tragfähigkeit nach um 20,3 %, der Ladung nach um 23,1 % und der Floßverkehr um 166,6 % 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	7 059	2506	9 565	1 426 871	1 317 210	47	705	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	4 206	3765	7 971	991 171	399 888	43	645	
1916 zusammen	11 265	6271	17 536	2 418 042	1 717 098	90	1350	
1915 ..	11 022	6117	17 139	2 484 419	1 832 676	100	1500	
Mithin 1916 { mehr weniger	243	154	397	66 377	115 578	10	150	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 2,2 % zugenommen, der Tragfähigkeit nach um 2,6 %, der Ladung nach um 6,3 % und der Floßverkehr um 10 % 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			23 377	5 126 170		134	80 491	
in der Richtung von Amsterdam			24 954	5 284 649		34	18 679	
1916 zusammen			48 331	10 410 819		168	99 170	
1915 ..			51 737	10 195 144		141	70 552	
Mithin 1916 { mehr weniger			3 406	215 675		27	28 618	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 2 % und der Floßverkehr um 45 % zugenommen.

12. Keulsche Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit	Ladung	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Länge m	
nach dem Vaartschen Rhein	11 776	4 391	16 167	917 628	673 476	12	1104	
nach dem Leek	4 150	12 594	16 744	904 055	180 211	2	140	
1916 zusammen	15 926	16 985	32 911	1 821 683	853 687	14	1244	
1915 ..	12 536	13 652	26 188	1 301 244	737 375	6	164	
Mithin 1916	mehr 3 390	3 333	6 723	520 439	116 312	8	1080	
	weniger —	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 25,7 %, der Tragfähigkeit nach um 40 % und der Ladung nach um 15,8 % zugenommen. Der Floßverkehr hat um 659 % zugenommen.

Verkehr im Jahr 1916

Verkehr	1916	1915	Veränderung
Schiffszahl	32 911	26 188	+ 25,7 %
Tragfähigkeit	1 821 683	1 301 244	+ 40,0 %
Ladung	853 687	737 375	+ 15,8 %
Floßanzahl	14	6	+ 659,0 %
Floßlänge	1244	164	+ 659,0 %

Mithin 1916

Schiffszahl	mehr 6 723	
Tragfähigkeit	520 439	
Ladung	116 312	
Floßanzahl	8	
Floßlänge	1080	