

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

[urn:nbn:de:bsz:31-255483](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255483)

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:

	1917	1916		
von dem Rhein her	1 772 674 t	1 502 184 t	mithin 1917 mehr	270 490 t
nach dem Rhein hin	617 534 t	740 849 t	„ „ weniger	123 315 t
Zusammen	2 390 208 t	2 243 033 t	mithin 1917 mehr	147 175 t

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 18 % zu-, nach dem Rhein hin um 16,6 % ab-, im ganzen um 7 % zugenommen, gegen 1,1 %, 12,8 % und 4,7 % Zunahme im Vorjahr.

Von und nach dem **Hüniger Kanal**, dem **Breischer 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 Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	15	32	47	12 064	2 742	—	—	
nach dem Rhein hin . .	40	6	46	12 020	8 804	—	—	
1917 zusammen	55	38	93	24 084	11 546	—	—	
1916 ..	80	74	154	31 127	14 917	—	—	
1917 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	25	36	61	7 043	3 371	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 39,6 % und der Güterverkehr um 22,6 % abgenommen.

Bezüglich der in Straßburg auf dem Rhein angekommenen (17) und von Straßburg nach dem Rhein abgegangenen Kanalschiffe (12) siehe die Fußnoten 1 und 3 zu Abschnitt V B, Hafen Straßburg (Seite 125).

Die Verkehrsabnahme ist hauptsächlich auf den bedeutend geringeren Bezug von Vogesen-sandsteinen für die Rheinregulierung (8286 t weniger) zurückzuführen.

Von dem Rhein kamen in 1917 (in 1916) hauptsächlich 820 t (—) Sand, 632 t (—) Roggenmehl und 762 (—) t Rohzucker zur Verfrachtung.

Nach dem Rhein gingen in 1917 (in 1916) insbesondere 560 t (—) Stab- und Rundeisen, 2399 t (10529 t) Bruchsteine und 5445 t (2178 t) Steinkohlen.

Zu diesem Verkehr tritt der in den Beilagen IIa, IIIa und IVa verzeichnete Verkehr zwischen dem Hafenplatz Straßburg und dem Rhein mit 654 033 t in der Zufuhr und 378 764 t in der Abfuhr hinzu.

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 . .	159	—	159	37 849	30 525	—	—	
nach dem Rhein hin . .	77	—	77	17 103	10 345	4	1602	
1917 zusammen	236	—	236	54 952	40 870	4	1602	
1916	384	—	384	75 909	65 246	23	5040	
Mithin 1917 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	148	—	148	20 957	24 376	19	3438	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 38,5 %, der Güterverkehr um 37,3 % und der Floßverkehr um 68,2 % abgenommen.

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1917/18 1 Badeanstalt, sowie die Schwimmkörper von 2 Heidelberger Badeanstalten überwintert.

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	%
1917	1100	1126	238 090	102 539	91,1	43,1
1916	1845	550	115 500	48 498	88,2	47,6
Mithin 1917 { mehr	—	576	122 590	60 041	2,1	—
{ weniger	745	—	—	—	—	4,5

Das Ergebnis des am 31. Dezember 1917 abgeschlossenen 40. Geschäftsjahres ist leider das Ungünstigste seit dem Bestehen unseres Unternehmens.

Alle der Schifffahrt widrigen Umstände haben hier zusammengewirkt, diesen unbefriedigenden Abschluß herbeizuführen.

Während eine große Anzahl industrieller Unternehmungen durch die Kriegswirtschaft neu belebt wurde und emporblühen konnte, war es uns nur unter großen Opfern möglich, den Betrieb überhaupt aufrecht zu erhalten.

Zunächst konnte die Neckarschiffahrt wegen Hochwasser und Frost erst Ende Februar eröffnet werden, sodaß in den ersten beiden Monaten nur an wenigen Tagen ein regelrechter Betrieb möglich war.

Dann fehlte es bis in den Herbst an Bergladung und wir hatten viele leere Fahrzeuge zu schleppen, die keinen Nutzen am Schlepplohn übrig lassen.

Die vorhandene Bergladung, besonders Kohlen, wurde nur spärlich auf dem Neckar verfrachtet, sodaß wir von 7 Dampfern nur 4 beschäftigen konnten. Erst im Monat Oktober, nachdem die regierungsseitig schon längst geplante Entlastung der Eisenbahnen durch die Schiffahrt, nach Eingreifen der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens streng durchgeführt wurde, erhielten wir Zuwachs an Bergladung und konnten dann weitere Dampfer in Dienst stellen. Leider war es in gegenwärtiger Zeit nicht so schnell möglich, die erforderliche Mannschaft zu bekommen, wie es wünschenswert war, und wir haben es auch hier der Vermittlung der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens in Mannheim und dem Entgegenkommen der zuständigen Stellen zu danken, daß wir nach und nach Personal erhielten.

Die schon bei Kriegsbeginn eingesetzte Preissteigerung sämtlicher Betriebsstoffe hat sich im vierten Kriegsjahr weiter verschärft, insbesondere sind die Ausgaben für Kohlen und Löhne weiter gestiegen, ohne daß wir in höheren Schlepplöhnen nur annähernd einen Ausgleich fanden.

Bis in den Herbst des Jahres mußten wir zu den alten niederen, schon vor Kriegsbeginn gültigen, Schlepplohnsätzen arbeiten. Nachdem im Frühjahr die Königl. Staatsbahn einen kleinen Tarifzuschlag in Kraft gesetzt hatte, wollten auch wir naturgemäß folgen. Da jedoch mit der regierungsseitig zu erteilenden Genehmigung drei Monate Zeit vergingen, wurde es Herbst und die erhoffte Verbesserung unserer Einnahmen konnte kaum zur Wirkung kommen.

Es haben somit in diesem Jahr zusammengewirkt Unterbrechung der Schiffahrt durch Hochwasser und Frost, Ladungsmangel, Personalmangel, bedeutende Erhöhung der Betriebsausgaben, kein Ausgleich durch Erhöhung der Schlepplöhne, sodaß wir nur unter erheblichen Opfern und im Hinblick auf das öffentliche Interesse unseren Betrieb weiter führen konnten.

Wir mußten nicht nur auf jeden Gewinn aus unserem Betrieb verzichten, sondern auch noch das ganze Zinserträgnis aus unseren Reserven zusetzen.

Im übrigen war der Wasserstand während des Betriebsjahres kein ungünstiger, nur in der Zeit vom 1. bis 5. Januar mußte die Schiffahrt wegen Hochwassers an 5 Tagen, hiernach vom 27. Januar bis 21. Februar und vom 25. bis 31. Dezember an 33 Tagen wegen Frost und Eis eingestellt werden, sodaß immerhin 327 Schiffahrtstage blieben.

Der Fahrweg wurde, soweit es die vorhandenen Arbeitskräfte gestatteten, in Ordnung gehalten.

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld betrug 301 (368 im Jahre 1916); außerdem wurden 5 Lokalzüge auf der unteren Strecke und 1 Zug mit leeren Schiffen von Heilbronn nach Lauffen gefahren.

Die Kettendampfer legten zusammen 35 818 Bergkilometer zurück mit 1100 leeren und 1126 beladenen Fahrzeugen, gegen 1845 leere und 450 beladene Fahrzeuge in 1916.

Die 2226 leeren und beladenen Schiffe legten 155 724 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 70 Kilometer, gegen 89,1 Kilometer im Vorjahr. Die 1126 beladenen Fahrzeuge enthielten 102 539 Tonnen Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 91,1 Tonnen, gegen 88,2 Tonnen im Jahre 1916.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 238 090 Tonnen und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 43,1 % gegen 47,6 % im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf Beförderung von Ladung beträgt 9 517 770 Tonnenkilometer, gegen 5 008 519 Tonnenkilometer im Jahre 1916.

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

im Jahr 1917 für		186	Schiffe in		107	Schleusungen	
gegen	1916	„	„	„	„	„	„
„	1915	„	18	„	„	8	„
„	1914	„	839	„	„	488	„
„	1913	„	2429	„	„	1062	„
„	1912	„	2383	„	„	959	„
„	1911	„	2710	„	„	1028	„
„	1910	„	1504	„	„	734	„
„	1909	„	1344	„	„	663	„
„	1908	„	1526	„	„	627	„

Im Berichtsjahr wurden Nachtschleusungen wieder aufgenommen, da das Verbot des stellvertretenden Generalkommandos XVIII. Armeekorps vom 4. August 1914, betreffend die Schifffahrt bei Nacht, durch Verfügung vom 1. Januar 1917 aufgehoben worden war.

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	385 535	94 950	324 440	167 151	
2	Frankfurt	1 296 367	2 280	467 708	167 059	
3	Höchst	1 463 258	12 630	331 311	Nach § 43 der Polizeiverordng. vom 28. Jan. 1899 wird der Floßver- kehr nicht mehr angeschrieben.	
4	Okriftel	1 700 538	—	350 235		
5	Flörsheim	1 684 941	3 245	354 515		
6	Kostheim	1 715 722	—	578 854		
						165 827

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:

Jahr	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit			Ladung		
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t
1917	799	505	1304	446 131	198 167	644 298	347 438	119 099	466 537
1916	678	667	1345	372 650	276 208	648 858	304 217	185 680	489 897
Mithin 1917	mehr 121	—	—	73 481	—	—	43 221	—	—
	weniger —	162	41	—	78 041	4 560	—	66 581	23 360

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 3,1 %, der Tragfähigkeit nach um 0,7 % und der Ladung nach um 5 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach-Frankfurt 3 zu Berg und 3 zu Tal. Während sich die Zahl der Bergboote gegen das Vorjahr gleichblieb, hat sich die der Talboote um 4 verringert.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr bedeutend abgenommen, namentlich verringert sich die Zahl der Holländerflöße von Jahr zu Jahr.

Das Verhältnis dieser Abnahme bei den einzelnen Haltungen gegen das Vorjahr zeigt die folgende Übersicht:

J a h r	Weiches Holz (Weißflöße)			Hartes Holz (Holländerflöße)		
	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t
1917	166 611	166 339	165 107	540	720	720
1916	216 843	205 308	214 224	1480	1224	1504
Mithin 1917	mehr weniger	— —	— —	— —	— —	— —
in Prozenten	23,1	19,0	22,9	63,5	41,2	52,1

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
1917	54	229	84	398	101	476
1916	45	209	90	406	100	422
Mithin 1917	mehr weniger	9 20	— 6	— 8	1 —	54 —

Verkehrsstörungen. Im Berichtsjahr sind Verkehrsstörungen nicht vorgekommen. Der Stau im ganzen kanalisierten Main war im ganzen an 45 Tagen abgelassen, davon an 12 Tagen wegen Hochwasser und an 44 Tagen wegen Eisbildung.

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

Sandablagerungen unterhalb der Unterkanäle zu Höchst, Okriftel und Kostheim, sowie unterhalb des Wehres zu Kostheim, bei der Kostheimer Straßenbrücke und in der Mainmündung wurden durch Privatbagger beseitigt, so daß Kosten hierfür nicht entstanden.

Auskolkungen hinter den Sturzbetten an dem Wehr Frankfurt und Kostheim wurden mittels Senksteine verbaut.

Schlammablagerungen in der großen Schleusenkammer zu Okriftel mußten ausgebaggert werden.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle haben sich im Jahr 1917, 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 kanalisierten Main wurden in 3 Fällen geahndet, die sämtlich im Verwaltungswege ihre Erledigung fanden.

Die Arbeiten zum Bau der Kaiserbrücke schritten auch im 4. Kriegsjahre unter der Ungunst der Verhältnisse nur langsam fort.

Die Arbeiten am 1. und 2. Pfeiler wurden eingestellt und für die Fundierung des 3. Pfeilers Bohrversuche unternommen. Das Widerlager am linken Ufer wurde bis zur Höhe der Tiefkais aufgeführt.

Auch der Abbruch der Alten Brücke schreitet nur langsam vorwärts. Die Pfeiler 6 und 7 wurden im Laufe des Jahres niedergelegt.

Die Durchfahrt durch die Brückenbaustelle war nach wie vor zeitweise erschwert, aber nicht verhindert.

Was die Arbeiten für den Neubau einer zweiten Schleuse bei Kostheim anbetrifft, so ist die Montage des unteren Tores fertiggestellt und die Rollschützen für das Unterhaupt eingebaut worden. Der untere Vorkopf zwischen altem und neuem Unterhaupt ist fertiggestellt.

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
1917	247 892	9 065	256 957
1916	235 470	19 658	255 128
Mithin 1917	{ mehr weniger	12 422 — 10 593	1 828

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 5 % zu-, in der Abfuhr um 53,8 % ab-, im ganzen um 0,7 % zugenommen.

Die Zunahme in der Zufuhr zu Berg erstreckt sich hauptsächlich auf Steinkohlen und Steinkohlenkoks, während die Abnahme der Abfuhr zu Tal besonders auf Grubenholz, Nutzholz, und Getreide zurückzuführen ist. Nähere Angaben hierüber sind aus den Beilagen IIIa und IVa sowie aus Formular 7 ersichtlich.

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
1917	973 089	166 727	1 139 816
1916	767 753	268 921	1 036 674
Mithin 1917	{ mehr weniger	205 336 — 102 194	103 142

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 26,7 % zu-, in der Abfuhr um 38,0 % ab-, im ganzen um 10,0 % zugenommen.

Die Zunahme bei der Zufuhr erstreckt sich hauptsächlich auf Braunkohlen, rohe (+ 3998 t), Chemikalien und Drogen (+ 1100 t), eiserne Achsen und Bandagen (+ 3635 t), Bau- und Nutzholz (+ 1639 t), Roggenmehl (+ 1147 t), Stärke, Traubenzucker (+ 1172 t), Steinkohlen (+ 111 686 t), Steinkohlenkoks (+ 126 490 t), Wein (+ 1056 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 1985 t); dagegen haben abgenommen: Kalisalze zum Düngen (— 1348 t), Roheisen aller Art (— 3811 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 26 070 t), Weizen und Spelz (— 1506 t), Kaffee, Kakao, Tee (— 1854 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 16 589 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich abgenommen: Zement (— 1599 t), Chemikalien und Drogen (— 3487 t), Eisen- und Stahlbruch (— 1843 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 17 662 t), Weizen und Spelz (— 6037 t), Hafer (— 1875 t), Gerste (— 3692 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 2471 t), Bau- und Nutzholz (— 25 416 t), Brennholz, Reisig, Spähne (— 2333 t), Papier und Pappe (— 1918 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 2158 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 7516 t), Pflastersteine aller Art (— 10 138 t), Steinkohlen (— 6184 t), Steinkohlenkoks (— 2415 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 2632 t); zugenommen haben dagegen: Garne und Twiste (+ 2920 t) gebrannte Steine und Ziegel (+ 2699 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 3002 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ hat Anschreibungen über ihren Verkehr für das Jahr 1917 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 . .	19	70	89	11 049	3 355	—	—	
nach dem Rhein hin . .	67	19	86	10 738	7 114	—	—	
1917 zusammen	86	89	175	21 787	10 469	—	—	
1916	55	68	123	17 362	8 532	—	—	
Mithin 1917 { mehr	31	21	52	4 425	1 937	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 42,3 %, der Güterverkehr um 22,7 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Eisen- und Stahldraht (— 1599 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 178 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 613 t), Kalk, gebrannter (+ 560 t), Bau-, Bruch-, Werksteine usw. (+ 2548 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⁾	6	43	49	8 881	918	—	—	1) Schiffe ohne eigene Trieb- kraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾	40	4	44	9 249	6 589	—	—	
1917 zusammen	46	47	93	18 130	7 507	—	—	
1916	70	65	135	21 811	9 827	—	—	
Mithin 1917 { mehr weniger	— 24	— 18	— 42	— 3 681	— 2 320	— —	— —	

Der Verkehr — fast ausschließlich Verkehr nach dem Rhein hin — hat sonach um 23,6 % 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		
1917	389	—	389	—	312	312	701
1916	182	—	182	—	191	191	373
Mithin 1917 { mehr weniger	207 —	— —	207 —	— —	121 —	121 —	328 —

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 113,7 %, in der Abfuhr um 63,4 %, im ganzen um 88,0 % 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			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
1917	80	6	86	22 363	15 325	4	1288	
1916	82	—	82	17 311	6 784	4	1610	
Mithin 1917 { mehr weniger	— 2	6 —	4 —	5 052 —	8 541 —	— —	— 322	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 4,9 %, in der Ladung um 125,9 % zugenommen. Der Floßverkehr hat um 20,0 % abgenommen.

Die Zunahme erstreckt sich auf Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 3364 t), Bau-, und Nutzholz (+ 835 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1768 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1249 t), Steinkohlen (+ 1267 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 1021 t); abgenommen haben dagegen: Zement (— 100 t), sonstige Güter (— 1238 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	3541	1367	4 908	656 735	465 837	—	—	
zu Tal	3455	1331	4 786	665 081	520 195	16	7 330	
1917 zusammen	6996	2698	9 694	1 321 816	986 032	16	7 330	
1916 ..	8524	4101	12 625	1 689 510	1 168 275	63	31 158	
Mithin 1917 { mehr weniger	—	—	—	—	—	—	—	
	1528	1403	2 931	367 694	182 243	47	23 828	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 21,7 % und der Floßverkehr um 75 % 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	1912	653	2565	380 283	302 837	—	—	
von der Waal nach der Maas	1003	977	1980	250 337	130 378	—	—	
1917 zusammen	2915	1630	4545	630 620	433 215	—	—	
1916 ..	4366	2216	6582	916 449	656 754	—	—	
Mithin 1917 { mehr weniger	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	2037	285 829	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 31 % abgenommen.

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

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

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung ¹⁾ t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:								
in der Richtung nach dem Leck	3099	965	4 064	328 884	284 960	1	15	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	2450	1396	3 846	311 314	206 237	1	15	
1917 zusammen	5549	2361	7 910	640 198	491 197	2	30	
1916 ..	7073	3279	10 352	794 517	599 598	8	120	
Mithin 1917 { mehr weniger	—	—	—	—	—	—	—	
	1524	918	2 442	154 319	108 401	6	90	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 23,6 %, der Tragfähigkeit nach um 19,4 %, der Ladung nach um 18 % und dem Floßverkehr nach um 75 % abgenommen.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung 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	5 554	1664	7 218	1 125 818	1 048 883	7	105	
in der Richtung aus dem Leck	3 107	2438	5 545	678 531	320 762	17	255	
1917 zusammen	8 661	4102	12 763	1 804 349	1 369 645	24	360	
1916 ..	11 265	6271	17 536	2 418 042	1 717 098	90	1350	
Mithin 1917 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	2 604	2169	4 773	613 693	347 453	66	990	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 27,2 %, der Tragfähigkeit nach um 25,4 %, der Ladung nach um 20,2 % und der Floßverkehr um 73,3 % 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			17 503	3 604 628		30	13 566	
in der Richtung von Amsterdam			18 697	3 801 992		16	9 710	
1917 zusammen			36 200	7 406 620		46	23 276	
1916 ..			48 331	10 410 819		168	99 170	
Mithin 1917 { mehr			—	—		—	—	
{ weniger			12 131	3 004 199		122	75 894	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 28,8 % und der Floßverkehr um 76,5 % abgenommen.

12. Keulse Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Länge m	
nach dem Vaartschen Rijn	8 661	2 493	11 154	548 907	422 056	1	36	
nach dem Leck	2 855	8 476	11 331	535 306	101 873	2	40	
1917 zusammen	11 516	10 969	22 485	1 084 213	523 929	3	76	
1916 ..	15 926	16 985	32 911	1 821 683	853 687	14	1244	
Mithin 1917 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	4 410	6 016	10 426	737 470	329 758	11	1168	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 40,5 % und der Floßverkehr um 85,5 % abgenommen.