

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

Errata

[urn:nbn:de:bsz:31-255493](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255493)

## Berichtigungen in den Jahresberichten 1911—1917.

### Abschnitt IV, A.

Der Gesamtverkehr auf dem Rhein wurde seit 1911 aus dem Durchgangsverkehr mit Zurechnung des Gesamthafenverkehrs berechnet. Der in dem letzteren enthaltene Verkehr auf den Nebenflüssen und Seitenkanälen ist aber nicht Rheinverkehr und muß daher bei der Berechnung des letzteren in Abzug gebracht werden. Ein weiterer grundsätzlicher Irrtum des bisherigen Verfahrens bei der Berechnung liegt darin, daß angenommen wurde, der Gesamtverkehr auf dem Rhein sei gleich der Summe aus Hafenverkehr und Durchgangsverkehr, während er doch nur halb so groß ist. Denn alle auf dem Rhein schwimmenden Güter werden zweimal angeschrieben. Sie erscheinen sowohl im Hafenverkehr als auch im Durchgangsverkehr erstmals an dem Ort, wo die Fahrt beginnt und dann nochmals an dem Ort, wo sie endet.

Hiernach ist, um den Gesamtverkehr mit dem Rhein zu erhalten, von dem Gesamthafenverkehr derjenige Hafenverkehr abzuziehen, welcher lediglich von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins stattfindet. Der Gesamtverkehr auf dem Rhein beträgt dann die Hälfte von der Summe aus Durchgangsverkehr und Gesamthafenverkehr mit dem Rhein.

#### Gesamtverkehr auf dem Rhein.

J a h r	Von dem Gesamtverkehr			Durchgangs- verkehr von und nach der Nebenflüssen	Gesamt- verkehr auf dem Rhein	Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr	
	mit insgesamt	Nebenflüsse	entfallen auf den Rhein			t	%
1909	70 872 424 <sub>z</sub>	148 439	70 723 985 <sub>z</sub>	3 480 552 <sub>z</sub>	37 102 268 <sub>z</sub>	+ 13 595 138 <sub>z</sub>	+ 5,4
1910	81 172 717 <sub>z</sub>	30 679	81 142 038 <sub>z</sub>	3 870 067 <sub>z</sub>	42 506 053	+ 5 408 784 <sub>z</sub>	+ 14,3
1911	85 314 318 <sub>z</sub>	42 493	85 271 825 <sub>z</sub>	3 864 776 <sub>z</sub>	44 568 301	+ 2 062 248	+ 4,8
1912	95 810 941 <sub>z</sub>	56 736	95 754 205 <sub>z</sub>	4 088 264	49 921 234 <sub>z</sub>	+ 5 352 933 <sub>z</sub>	+ 12
1913	104 917 513 <sub>z</sub>	55 916	104 861 597 <sub>z</sub>	4 263 552	54 562 574 <sub>z</sub>	+ 4 641 339 <sub>z</sub>	+ 9,3
1914	77 958 387 <sub>z</sub>	970 202	76 988 185 <sub>z</sub>	2 986 006	39 987 095 <sub>z</sub>	- 14 575 478 <sub>z</sub>	- 26,7
1915	41 071 921	420 449	40 651 472	2 142 688	21 397 080	- 18 590 015 <sub>z</sub>	- 46,5
1916	43 725 305	817 017	42 908 288	2 243 033	22 575 660 <sub>z</sub>	+ 1 178 580 <sub>z</sub>	+ 5,5
1917	41 523 665	861 513	40 662 152	2 390 208	21 526 180	- 1 049 480 <sub>z</sub>	- 4,6
Summe							
1909—1917	642 367 194	3 403 444	638 963 750	29 329 148	334 146 448	- 1 980 950	- 26,5
Durchschnitt							
1909—1917	71 374 133	378 160	70 995 972	3 258 794	37 127 383	- 220 106	- 3,0

### Abschnitt IV, B.

Durch das Ausscheiden des Verkehrs vom Rhein-Herne-Kanal aus dem Hafenverkehr ergeben sich folgende Änderungen:

## I. Wichtigere Häfen.

## 31. Hafen zu Duisburg.

J a h r	Z u f u h r			Zusammen	A b f u h r			Zusammen	Gesamt- Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	vom Kanal t		zu Berg t	zu Tal t	zum Kanal t		
1914	4 133 374	1 689 956	6 746	5 830 076	6 860 537	8 495 062	—	15 355 599	21 185 675
1915	1 142 151	1 738 755	95 563	2 976 469	5 755 719	2 109 786	96 095	7 961 600	10 938 069
1916	1 088 489	2 032 849	306 061	3 427 399	4 684 668	2 039 669	229 522	6 953 859	10 381 258

## Abschnitt VIII.

Nach 6. „Die Mosel“ folgt:

## 6a. Rhein-Herne-Kanal.

J a h r	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit t	Ladung t	B e m e r k u n g e n
1914	1 904	1 179 897	577 585	
1915	10 377	6 622 023	3 151 167	
1916	16 608	10 695 756	5 019 010	
1917	16 929	12 894 491	5 705 764	

## Beilage IIIc und IVc.

Der Durchfuhrverkehr mit dem Rhein-Herne-Kanal von dem Rhein her und nach dem Rhein hin hat zusammengerechnet betragen:

1914 . . . . .	577 585 t	1916 . . . . .	5 019 010 t
1915 . . . . .	3 151 167 t	1917 . . . . .	5 705 764 t

## Beilage Vb.

Nachzutragen ist der Durchgangsverkehr von dem Rhein her nach dem Rhein-Herne-Kanal unter

II. Schiffe ohne eigene Triebkraft:	1914	1915	1916	1917
Im ganzen . . . . .	967	5 176	8 338	8 446
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	8 731
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	599 915	3 382 088	5 361 986	6 454 999
Ohne eigene Triebkraft durch- gegangene Güter in Tonnen	179 661	589 180	576 903	307 491

## Beilage VIb.

Nachzutragen ist der Durchgangsverkehr nach dem Rhein hin von dem Rhein-Herne-Kanal unter

II. Schiffe ohne eigene Triebkraft:	1914	1915	1916	1917
Im ganzen . . . . .	937	5 201	8 270	8 483
Davon unbeladen . . . . .	—	—	—	165
Tragfähigkeit in Tonnen . . . . .	579 982	3 239 935	5 333 770	6 439 492
Ohne eigene Triebkraft durch- gegangene Güter in Tonnen	398 924	2 561 987	4 442 107	5 398 273