

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

[urn:nbn:de:bsz:31-255504](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255504)

VIII. Durchgangsverkehr 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 Rheins, nämlich:

Nr.	Namen	Aufzeichnungsstelle	Schleuse
1.	III-Rhein-Kanal,	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.	Rhein-Herne-Kanal ¹⁾	"	Schleppamt Duisburg-Ruhrort,
8.	Spoey-Kanal,	"	Keeken

geben die Beilagen IIb, IIIc, IVc, Vb und VIb.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1919	1918		
von dem Rhein her	1 841 067 t	2 585 919 t	mithin 1919 weniger	744 852 t
nach dem Rhein hin	5 277 937 t	7 070 917 t	" " "	1 792 980 t
Zusammen	7 119 004 t	9 656 836 t	mithin 1919 weniger	2 537 832 t

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 28,8 % ab-, nach dem Rhein hin um 27,9 % ab-, im ganzen um 26,0 % abgenommen, gegen 45,9 % Zunahme, 1045,0 % Zunahme und 4937,4 % Zunahme 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 8, sowie 5 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanäle von und nach dem Rhein folgen nachstehend unter Ziffer 1 bis 12 noch nähere Angaben:

1. III-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	
Venant du Rhin	255	44	299	12 872	3 546	—	—	
Se dirigeant vers le Rhin	55	244	299	12 872	9 406	—	—	
1919 total	310	288	598	25 744	12 952	—	—	
1918 "	54	32	86	17 610	9 418	—	—	
1919 { en plus	256	256	512	8 134	3 534	—	—	
{ en moins	—	—	—	—	—	—	—	

¹⁾ Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht 1918.

1. La fréquentation a augmenté de 595 %, le tonnage de 38 %, par rapport aux chiffres de 1918.

2. Cette augmentation provient du trafic de gravier important (+ 2596 tonnes) du Rhin vers les canaux et les transports de pierres des Vosges pour la régularisation du Rhin (+ 6730 tonnes).

3. Les marchandises suivantes en transit sont arrivées ou parties par le Rhin en 1919 (1918):

I. Arrivages:

Gravier 2717 tonnes (121 t); bois à papier 351 t (—), bois de construction 399 tonnes (—), bois de chauffage 79 tonnes (—).

II. Expéditions:

Craie 1188 t (—) pierres brutes 8,288 t (1558).

4. Le trafic Rhénan dans l'ensemble des ports de Strasbourg s'élève en 1919 à 891 269 tonnes pour les arrivages et 163 317 tonnes pour les expéditions (voir les annexes IIa, IIIa, et IVa).

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 . . .	52	—	52	11 140	6 042	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	44	—	44	10 127	6 220	—	—	
1919 zusammen	96	—	96	21 267	12 262	—	—	
1918	309	—	309	66 585	44 241	7	1578	
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	213	—	213	45 318	31 979	7	1578	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 68,9 %, der Güterverkehr um 72,2 % abgenommen. Der Floßverkehr war ganz eingestellt.

Mit dem in den Beilagen IIIa und IVa berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 137 865 t (1918: 126 722 t) Zufuhr vom Neckar und 25 982 t (1918: 41 876 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1919	1918	gegen das Vorjahr	
			mehr	weniger
Durchgangsverkehr	12 262 t	45 819 t	—	33 557 t
Hafenverkehr in Mannheim	163 847 t	168 598 t	—	4 751 t
Gesamt-Neckarverkehr	176 109 t	214 417 t	—	38 308 t.

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1919/20 die Schwimkörper von 3 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	%
1919	887	462	98 855	43 575	94a	44,1
1918	404	1014	215 100	83 082	81a	38,6
Mithin 1919 { mehr	483	—	—	—	12a	5,5
{ weniger	—	552	116 245	39 507	—	—

Das mit dem 31. Dezember abgeschlossene Geschäftsjahr 1919 hat leider gegenüber dem Vorjahr eine Besserung der Verhältnisse noch nicht gebracht, es kam im Gegenteil die Ladung für die zu Berg fahrenden Kähne nur so spärlich heran, daß wir bergwärts meist leere Fahrzeuge zu befördern hatten. Dieser Zustand steht in krassem Widerspruch zu der Überlastung der Eisenbahnen, es sind daher in letzter Zeit Schritte getan, um hier Abhilfe zu schaffen.

Die Bergarbeiter- und Eisenbahnerstreiks im Ruhrrevier haben natürlich auch den Neckarverkehr ungünstig beeinflußt. Da Stückgüter bzw. Kaufmannsgüter nur ganz vereinzelt anfielen, so konnte ein geregelter Bergverkehr nicht aufkommen und die Fahrzeuge mußten, wie erwähnt, leer von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld gebracht werden, um Salz für die Talfahrt zu laden.

Abgesehen von dem Mangel an Ladung mußte der Verkehr auch in diesem Jahr wegen zu niederen Wasserstands an 120 Tagen vollständig ruhen, sodaß wir unsere Betriebsmittel nicht ausnützen konnten. Es kam somit auch die im Oktober vorgenommene Erhöhung unserer Schlepplohntarife kaum zur Wirkung.

Die Zeiten der Betriebseinstellungen verteilen sich auf das Jahr 1919 wie folgt: im Januar konnte an einem Tag wegen Hochwasser, im Februar an 9 Tagen wegen Frost, vom 20. August bis 21. November an 102 Tagen wegen Niederwasser und im Dezember an 8 Tagen wegen Hochwasser nicht gefahren werden.

Es wurde somit das vorjährige ungünstige Ergebnis herbeigeführt durch Ladungsmangel, unverhältnismäßig hohe Ausgaben für Betriebsstoffe und Löhne, für welche letztere wir keinen Ausgleich in den Schlepplohnsätzen finden konnten und ferner durch Wassermangel erzwungene dreimonatige Betriebseinstellung.

Der Fahrweg wurde wie bisher seitens der betreffenden Wasserbauämter gut in Ordnung gehalten und etwaige Schiffahrtshindernisse baldmöglichst beseitigt.

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld betrug 200 (246 im Jahre 1918), außerdem wurden 3 Lokalzüge auf der unteren Strecke und 2 mit leeren Schiffen und ein Zug beladen nach Neckarsteinach befördert.

Die Kettendampfer legten zusammen 22 975 Bergkilometer zurück mit 887 leeren und 462 beladenen Fahrzeugen, gegen 404 leere und 1014 beladene Fahrzeuge in 1918.

Die 1349 leeren und beladenen Schiffe legten 105 033 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 77,8 Kilometer gegen 86,9 Kilometer im Vorjahr. Die 462 beladenen Fahrzeuge enthielten 43 575 Tonnen Ladung, die Durchschnittsladung betrug demnach 94,3 Tonnen gegen 81,9 Tonnen im Jahr 1918.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 98 855 Tonnen und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 44,1 % gegen 38,6 % im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf Beförderung von Ladung beträgt 4 658 705 Tonnenkilometer, gegen 8 874 149 Tonnenkilometer im Jahre 1918.

3. Frankenthaler Kanal.

Anschreibestelle: Frankenthal	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
Verkehr								
von dem Rhein her . .	67	—	67	7 874	7638	—	—	
nach dem Rhein hin . .	—	67	67	7 874	—	—	—	
1919 zusammen	67	67	134	15 748	7638	—	—	
1918	17	17	34	4 640	2074	—	—	
Mithin 1919 { mehr	50	50	100	11 108	5564	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

	gegen 1917 für	186 Schiffe in	107 Schleusungen
„ 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

Die Anschreibung des Güterverkehrs einschließlich Floßholz bei den einzelnen Hal-
tungen 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	339 028	51 669	344 164	190 723
2	Frankfurt	1 200 305	—	214 612	188 887
3	Höchst	1 244 650	—	227 277	Nach § 43 der Polizeiordnung vom 28. Jan. 1899 wird der Floßver- kehr nicht mehr angeschrieben.
4	Okriftel	1 413 959	—	267 669	
5	Flörsheim	1 406 593	—	265 442	
6	Kostheim	1 406 385	—	447 484	

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	
1919	640	348	988	391 044	140 262	531 316	296 880	81 422	378 302	
1918	1186	572	1758	702 007	221 754	923 761	452 641	96 013	548 654	
Mithin 1919	{ mehr weniger	546	224	770	310 936	81 492	392 455	155 761	14 591	170 352

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 43,5 %, der Tragfähigkeit nach um 43,5 % und der Ladung nach um 31,05 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 20 zu Berg und 51 zu Tal, somit gegen das Vorjahr weniger 20 Bergboote und 1 Talboot.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr zugenommen, namentlich wiesen die Holländerflöße einen lebhafteren Verkehr auf.

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 t	Frankfurt t	Kostheim t	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t
1919	187 764	186 593	185 956	2961	2294	2802
1918	145 475	144 386	144 123	488	1064	168
Mithin 1919	42 289	42 207	41 833	2473	1230	2634
in Prozenten	29,4	29,2	29,0	600	115,6	1567,9

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
1919	31	125	80	300	85	373
1918	115	462	134	552	145	552
Mithin 1919	84	337	54	252	60	179

Verkehrsstörungen. Im abgelaufenen Jahr war das Nadelwehr der Stauanlage bei Offenbach in der Zeit vom 2. bis 5. Januar, 8. bis 20. Februar und 26. bis 31. Dezember, also an 22 Tagen wegen Hochwasser bzw. Eisgefahr niedergelegt. Störungen der Schifffahrt und Flößerei kamen im Berichtsjahr an der Haltung Offenbach nicht vor.

Die Wehre (Frankfurt, Kostheim) mußten an 23 Tagen niedergelegt werden, davon an 12 Tagen wegen Hochwasser und an 11 Tagen wegen Eisgangs. Am Wehr zu Höchst mußte außerdem wegen Beschädigung des Nadelwehres durch französische Soldaten der Stau an 2 Tagen abgelassen und die Schifffahrt auf der Strecke Okriftel—Frankfurt eingestellt werden.

Auf der besetzten Mainstrecke, Schleuse Höchst bis zur Mündung, war von den Besatzungsbehörden die Schifffahrt zu folgenden Nachtzeiten gesperrt:

Januar—April 1919	von 1 Stunde nach Sonnenuntergang bis 1 Stunde vor Sonnenaufgang.
Mai 1919	von 9 ⁰⁰ abends bis 4 ⁰⁰ morgens W.E.Z.
Juni—Juli	„ 10 ⁰⁰ „ „ 3 ⁰⁰ „ „
August	„ 9 ⁰⁰ „ „ 4 ⁰⁰ „ „
September—Dezbr.	„ 8 ⁰⁰ „ „ 5 ⁰⁰ „ „

Wegen Errichtung einer Schiffbrücke bei Okriftel wurde auf Anordnung der französischen Besatzung die Schifffahrt am 20. Januar, 27. Mai und 17. Juni bis 20. Juni und wegen Brückenschlagens bei Flörsheim am 5. Februar, 8. Februar und 28. Februar gesperrt. Am 21. März verbot der Platzkommandant von Okriftel die Schifffahrt Sonntags von 1—4 Uhr. Diese Verordnung wurde am 18. April wieder aufgehoben. Schleuse Kostheim wurde am 22. April und 14. Mai für Schiffe zu Tal gesperrt.

Unterhaltung der Fahrstraße. Umfangreichere Arbeiten für die Unterhaltung der Fahrstraße waren nicht erforderlich. Die Beseitigung von Sand- und Schlammablagerungen in der Schleuse Frankfurt und in den Oberkanälen der Schleusen Höchst und Okriftel wurde im Eigenbetrieb ausgeführt. Auskolkungen in den Sturzbetten der Wehre zu Frankfurt und Okriftel wurden ausgebaut. Rutschungen an den Uferböschungen der Ober- bzw. Unterkanäle zu Frankfurt, Höchst, Okriftel, Flörsheim und Kostheim und am Vorkopf des Trennungsdammes in Höchst wurden im Eigenbetrieb ausgebessert. Eine Sandbarre im Unterkanal der Schleuse Kostheim mußte von einem Privatunternehmer beseitigt werden, da ein fiskalischer Bagger nicht zur Verfügung stand und die Sandbarre ein ernstliches Schiffahrtshindernis darstellte.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle kamen im Jahr 1919, abgesehen von kleineren Havarien, nicht vor.

Schiffahrtspolizei. Bei einer außerordentlichen Untersuchung von Schiffsdampfkesseln während der Fahrt wurde am 8. November 1919 auf dem Schleppdampfer „Ernst Ludwig“ eine Verkeilung der Sicherheitsventile festgestellt. Der Schiffsführer und der Maschinist des Schleppdampfers wurden zur Anzeige gebracht.

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem kanalisierten Mair wurden in 2 Fällen geahndet, die im Verwaltungswege ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes: Die Arbeiten zum Bau der Kaiserbrücke zu Frankfurt schritten auch im Berichtsjahre unter der Ungunst der Verhältnisse nur langsam fort. Der 4. Pfeiler wurde bis über Wasser fertiggestellt.

Die Fundamente der Pfeiler 6 und 7 der alten Brücke wurden im Laufe des Jahres vollständig beseitigt und damit der Grundstein von den Wiederherstellungsarbeiten der alten Brücke aus dem Jahre 1742 freigelegt.

Die Arbeiten für den Neubau einer zweiten Schleuse bei Kostheim wurden wieder in Angriff genommen. Von dem erforderlichen Erdaushub für die Schleusenkammer wurden zwei Drittel der Massen mittelst Eimertrockenbaggers ausgehoben und seitlich hinter dem neuen Damm abgeschüttet. Von der Baugrube für das Oberhaupt wurden die beiden seitlichen Teile im Handbetrieb ausgeschachtet und die hier vorgesehenen Spundwände gerammt. Es wurde ferner ein Drittel der nördlichen Kammerböschung in Sandsteinpflasterung auf einer Packlage fertiggestellt und die am Fuße derselben vorgesehene Spundwand gerammt. Mit dem Betonieren des Oberhauptes und eines Umlaufkanals wurde begonnen.

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

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg t	zu Tal t	
1919	163 434	15 388	178 823
1918	291 288	11 488	302 777
Mithin 1919	{ mehr weniger	3 900	—
	127 854	—	123 954

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 43,5 % ab- und in der Abfuhr 34,5 % zugenommen. Im ganzen ist eine Abnahme von 41,6 % zu verzeichnen.

Auf die Bergzufuhr entfallen von dieser Abnahme auf Steinkohlen 85 000 t, Steinkohlen-Koks 50 200 t und Braunkohlenbriketts 7600 t, während Braunkohlen wegen der starken Kohlennot um 20 300 t stiegen. Kies und Sand nahmen um weitere 2800 t ab, während Zement, Bau- und gebrannte Steine um zusammen 1800 t stiegen. Dies erklärt sich damit, daß Kies und Sand mehr vom Obermain kommen, dagegen die letztgenannten Güter mehr untermainischer und rheinischer Herkunft sind.

Auf die Talabfuhr entfallen 3900 t Zunahme. Gruben-, Bau- und Nutzholz, Häute und Leder haben allein eine Steigerung von rund 11 300 t zu verzeichnen. Gegen das Vorjahr zeigt sich ein Ausfall von 1800 t Zement, 1200 t Chilesalpeter, zusammen 1700 t Eisen- und Stahlwaren, Braunkohlenbriketts und sonstige Erden. Der Rest des Rückgangs gegen das Vorjahr verteilt sich auf sonstige Güter mit 1220 t, sowie rund 1200 t Öle, Fette und Steine usw.

Hafenverkehr. 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	
1919	998 733	139 619	1 138 352	
1918	1 189 092	208 042	1 397 134	
Mithin 1919	{ mehr weniger	190 359	68 423	258 782

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 16,0 % ab-, in der Abfuhr um 32,9 % ab-, im ganzen um 18,5 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 35 064 t), Gerste (— 5176 t), Steinkohlen (— 133 325 t), Steinkohlenkoks (— 155 359 t), Steinkohlenbriketts (— 12 457 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 1628 t), unedle Metalle (— 1160 t), Blei in Blöcken, Bleiwaren (— 991 t), Roggenmehl (— 1734 t), Küchengewächse, Gemüse (— 1266 t), Zink, Zinkbrocken (— 2458 t), Verbrauchszucker (— 5822 t), Stückgüter (— 1960 t); zugenommen haben: Rohe Braunkohle (+ 65 237 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 1097 t), Chemikalien, Drogen (+ 1226 t), Kalisalze zum Düngen (+ 2222 t), Roheisen aller Art (+ 9133 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 8262 t), Fleisch und Speck (+ 3239 t), Weizen und Spelz (+ 6786 t), Hirse, Hülsenfrüchte (+ 3040 t), Kartoffeln (+ 8004 t), Weizenmehl (+ 2972 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (+ 990 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 9011 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (+ 29 467 t), Wein (+ 5978 t), sonstige Güter (+ 4941 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bau-, Bruch- und Werksteine (— 51 222 t), Braunkohlenbriketts (— 1733 t), Roheisen aller Art (— 5906 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 20 245 t), sonstige Erden, Traß (— 16 320 t), Gerste (— 2044 t), Mais (— 1763 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 10 493 t), Roggenmehl (— 1335 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (— 1029 t), Zucker, roh (— 1583 t), sonstige Güter (— 1429 t); zugenommen haben: Pflastersteine aller Art (+ 4817 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 7080 t), Zement (+ 3815 t), Kalisalze zum Düngen (+ 2532 t), Eisenbahnschienen (+ 1270 t), Ton, Lehm (+ 1736 t), Grubenholz (+ 1502 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (+ 10 519 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (+ 7478 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 1571 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ hat Anschreibungen über den Verkehr für das Jahr 1919 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 . . .	12	167	179	22 237	2 127	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	164	16	180	22 452	18 406	—	—	
1919 zusammen	176	183	359	44 689	20 533	—	—	
1918	225	240	465	54 325	23 284	—	—	
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	49	57	106	9 636	2 751	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 22,8 %, der Güterverkehr um 11,8 % abgenommen. Floßverkehr hat nicht stattgefunden.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Braunkohlenbriketts (— 1061 t), Roheisen aller Art (— 90 t), Eisen- und Stahldraht (— 562 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 605 t), Bau- und Bruchsteine (— 74 t), Steinkohlenkoks (— 50 t); zugenommen haben Steinkohlen (+ 55 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Schlacken zur Verhüttung (— 548 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 25 t); zugenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 135 t) und sonstige Güter (+ 75 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⁾ . . .	2	27	29	6 300	410	—	—	1) Schiffe ohne eigene Triebkraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾ . . .	29	1	30	7 255	6 356	—	—	
1919 zusammen	31	28	59	13 555	6 766	—	—	
1918	63	50	113	26 353	14 962	—	—	
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	32	22	54	12 798	8 196	—	—	

Der Verkehr hat sonach um 54,8 % 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		
1919	137 170	—	137 170	—	169 875	169 875	307 045
1918	774 470	—	774 470	—	457 963	457 963	1 232 433
Mithin 1919 { mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	637 300	—	637 300	—	288 088	288 088	925 388

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 82,3 %, in der Abfuhr um 62,9 %, im ganzen um 75,1 % abgenommen.

7. Der Rhein-Herne-Kanal¹⁾.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
1919	8 354	6 992	15 346	—	5 121 477	—	—	1) Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht für 1918 (Prot. IV. o. S. v. 1918).
1918	11 838	10 785	22 623	16 398 211	7 091 667	—	—	
Mithin 1919	{ mehr	—	—	—	—	—	—	
	{ weniger	3 484	3 793	7 277	1 970 190	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 32,2 %, in der Ladung um 27,8 % abgenommen.

8. 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	
1919	113	—	113	53 127	29 609	—	—	
1918	92	10	102	26 605	16 538	3	766	
Mithin 1919	{ mehr	21	11	26 522	13 071	—	—	
	{ weniger	—	10	—	—	3	766	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 10,8 %, in der Ladung um 79,0 % zugenommen. Der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 300 %, im Gewicht der Flöße um 76 600 % abgenommen.

Die Zunahme erstreckt sich auf: Öle, Fette, Tran und Talg (+ 22 455 t), Lein- und Ölsamen (+ 2768 t), sonstige Güter (+ 1206 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 3944 t), weiches Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 526 t) und gespalten (— 1364 t), Rübensirup, Melasse (— 983 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 404 t), Steinkohlen (— 4825 t), Stückgüter (— 2012 t).

9. 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	2864	1172	4 036	543 668	346 496	—	—	
zu Tal	3133	1098	4 231	595 019	476 783	75	39 057 ₅	
1919 zusammen	5997	2270	8 267	1 138 687	823 279	75	39 057 ₅	
1918 ..	6454	2599	9 053	1 310 178	947 058	54	29 130	
Mithin 1919	{ mehr	—	—	—	—	21	9 927 ₅	
	{ weniger	457	329	171 491	123 779	—	—	

Der Verkehr hat sonach der Schiffszahl nach um 8,7 % ab-, der Tragfähigkeit nach um 13,1 % ab- und der Ladung nach um 13,1 % abgenommen.

Der Floßverkehr hat um 34 % zugenommen.

10. 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	1581	683	2264	344 621	274 905	—	—	
von der Waal nach der Maas	797	913	1710	208 231	97 137	—	—	
1919 zusammen	2378	1596	3974	552 852	372 042	—	—	
1918 ..	2408	1538	3946	560 545	376 066	—	—	
Mithin 1919 { mehr	—	58	28	—	—	—	—	
{ weniger	30	—	—	7 693	4 024	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 1,37 % abgenommen.

11. 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	2884	1115	3999	295 682	241 396	1	15	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	2220	1930	4150	309 337	171 272	1	15	
1919 zusammen	5104	3045	8149	605 019	412 668	2	30	
1918 ..	4845	2519	7364	596 610	430 438	—	—	
Mithin 1919 { mehr	259	526	785	8 409	—	2	30	
{ weniger	—	—	—	—	17 770	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 10,6 %, der Tragfähigkeit nach um 1,4 % zugenommen und der Ladung nach um 4,1 % 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	7 302	2417	9 719	1 827 257	1 720 375	49	735	
in der Richtung aus dem Leck	3 586	4300	7 886	1 174 342	425 650	128	1920	
1919 zusammen	10 888	6717	17 605	3 001 599	2 146 025	177	2655	
1918 ..	9 776	5629	15 405	2 583 654	1 895 264	58	870	
Mithin 1919 { mehr	1 112	1088	2 200	417 945	250 761	119	1785	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 14,3 %, der Tragfähigkeit nach um 16,2 %, der Ladung nach um 13,2 % und der Floßverkehr um 205,2 % zugenommen.

12. 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			21 325	4 666 359		268	158 816	
in der Richtung von Amsterdam			21 482	4 601 692		22	11 593	
1919 zusammen			42 807	9 268 051		290	170 409	
1918 ..			38 631	7 677 549		138	86 075	
Mithin 1919 { mehr			4 176	1 590 502		152	84 334	
{ weniger			—	—		—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 10,7 %, der Tragfähigkeit nach um 20,7 % und der Floßverkehr um 96,8 % zugenommen.

13. 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 Rijn	9 072	2 522	11 594	542 639	385 465	15	453	
nach dem Leck	2 051	10 835	12 886	638 266	75 010	—	—	
1919 zusammen	11 123	13 357	24 480	1 180 905	460 475	15	453	
1918 ..	9 115	9 808	18 923	808 487	364 166	8	276	
Mithin 1919 { mehr	2 008	3 549	5 557	372 418	96 309	7	177	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 29 %, der Tragfähigkeit nach um 46 % und der Ladung nach um 26,4 % zugenommen.