

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

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

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

## 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 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. Rhein-Herne-Kanal <sup>1)</sup>	„	Schleppamt Duisburg-Ruhrort,
8. Spoy-Kanal,	„	Keeken

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

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1918	1917		
von dem Rhein her	2 585 919 t	1 772 674 t	mithin 1918 mehr	813 245 t
nach dem Rhein hin	7 070 917 t	6 175 534 t	„ „ „	6 453 383 t
<b>Zusammen</b>	<b>9 656 836 t</b>	<b>2 390 208 t</b>	<b>mithin 1918 mehr</b>	<b>7 266 628 t</b>

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 45,9 % zu-, nach dem Rhein hin um 104,5 % zu-, im ganzen um 493,4 % zugenommen, gegen 18 % Zunahme, 16,6 % Abnahme und 7 % 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 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			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
Venant du Rhin	17	18	35	5 899	834	—	—	
Se dirigeant vers le Rhin	37	14	51	11 771	8 584	—	—	
<b>1918 total</b>	<b>54</b>	<b>32</b>	<b>86</b>	<b>17 670</b>	<b>9 418</b>	—	—	
<b>1917</b>	<b>55</b>	<b>38</b>	<b>93</b>	<b>24 084</b>	<b>11 546</b>	—	—	
1918 <b>en plus</b>	—	—	—	—	—	—	—	
1918 <b>en moins</b>	1	6	7	6 414	2 128	—	—	

L'examen du tableau ci-dessus fait ressortir que la fréquentation a diminué de 7 % et le tonnage de 18 % par rapport aux chiffres de 1917.

<sup>1)</sup> Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal, im Jahresbericht 1918.

Quant aux péniches arrivées (18) ou parties (4) à Strasbourg par le Rhin voir l'observation V. B. de la feuille (Nr. 119).

La diminution du transit en 1918 résulte de la faiblesse des transports de pierres des Vosges pour la régularisation (— 1568 t).

Les marchandises suivantes en transit sont arrivées ou parties par le Rhin dans l'année 1918 (1917).

I. Arrivages:

Gravier 121 t (820 t), pierre cassée 210 t (— t), sucre raffiné 503 t (— t).

II. Expéditions:

Pierres brutes 1558 t (2399 t), Charbon 7026 t (5445 t).

Outre ce trafic il y a lieu de donner le trafic rhénan de l'ensemble des ports de Strasbourg, s'élevant en 1918 à 842 973 t pour les arrivages et 325 025 t 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 . .	206	—	206	44 339	28 470	—	—	
nach dem Rhein hin . .	103	—	103	22 246	15 771	7	1578	
1918 zusammen	309	—	309	66 585	44 241	7	1578	
1917 „	236	—	236	54 952	40 870	4	1602	
Mithin 1918 { mehr	73	—	73	11 633	3 371	3	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	24	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 30,9 %, der Güterverkehr um 8,2 % zugenommen, und der Floßverkehr um 1,4 % abgenommen.

Mit dem in den Beilagen IIIa und IVa berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 126 722 t (1917: 188 735 t) Zufuhr vom Neckar und 41 876 t (1917: 71 036 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1918	1917	gegen das Vorjahr	
			mehr	weniger
Durchgangsverkehr . . . . .	45 819 t	42 472 t	3 347 t	—
Hafenverkehr in Mannheim . . . . .	168 598 t	259 771 t	—	91 173 t
Gesamt-Neckarverkehr . . . . .	214 417 t	302 243 t	—	87 826 t.

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1918/19 die Schwimmkörper 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	%
1918	404	1014	215 100	83 082	81,1	38,6
1917	1100	1126	238 090	102 539	91,1	43,1
Mithin 1918 { mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	696	112	22 990	19 457	9,1	4,5

Der am 31. Dezember vollzogene Abschluß des Geschäftsjahres 1918 hat sich leider noch ungünstiger gestaltet, als wir beim letzten Jahresschluß annehmen konnten. Tatsächlich zeigte der Jahresanfang ein erfreuliches Bild, wir konnten den Betrieb schon im Januar, wenn auch mit Unterbrechung, aufnehmen. Im Februar bis Mai steigerte sich der Verkehr so, daß wir mit voller Kraft arbeiten konnten. Es war sowohl genügend Bergladung, insbesondere Kohlen, als auch Talladung, Salz, vorhanden.

Im Monat Juni fiel jedoch der Wasserstand des Neckars bedenklich, sodaß schon Schwierigkeiten in der Beförderung der Schleppzüge entstanden. Als jedoch im Juli das Wasser noch weiter zurückging, mußte der Betrieb eingestellt werden.

Diese Trockenperiode hielt an bis Anfang Dezember. Auch in letzterem Monat konnte der Verkehr nur in beschränktem Umfang aufgenommen werden.

Eine Niederwasserperiode von so langer Dauer und so außergewöhnlich niederen Pegelständen ist während des 40jährigen Bestehens unserer Gesellschaft kaum dagewesen.

Wir mußten somit unsere Schleppkraft fast ein halbes Jahr lang untätig liegen lassen und konnten nur etwa die Hälfte der Schleppzüge eines normalen Jahres befördern.

Da nun die Löhne und mancherlei Kosten weiter laufen und die Betriebskosten infolge höherer Kohlen- und Materialpreise weiter stiegen, so war ein besseres Ergebnis als in vorstehendem vorliegt, nicht zu erzielen.

Die vorjährige geringe Erhöhung unseres Schlepplohntarifs war durch die unerwartete Steigerung der Materialpreise bald wirkungslos gemacht, sodaß wir für die Folge nur durch weitere Erhöhung unserer Tarife einen Ausgleich finden können. Was nun die einzelnen Zeitabschnitte betrifft, in denen eine Beförderung der Schleppzüge überhaupt möglich war, so ergibt sich folgendes Bild:

Am 12. Januar konnte die Schifffahrt eröffnet werden, doch mußten wir wegen Hochwassers in der Zeit vom 16.—20. Januar nochmals einstellen.

Am 21. Januar bis 15. Juni konnte sich der Verkehr hiernach ungehindert entwickeln.

Am 16. Juni setzte jedoch das Niederwasser ein, welches bis Anfang Dezember anhielt, sodaß die Schifffahrt im Monat Juni an 5 Tagen, Juli an 25 Tagen, August den ganzen Monat, September an 11 Tagen, November den ganzen Monat und Dezember an 10 Tagen vollständig ruhen mußte.

Es war somit der Betrieb an 121 Tagen vollständig eingestellt, abgesehen von der sonstigen Behinderung bei so niederen Pegelständen. Der Fahrweg wurde auch in diesem Jahr seitens der betr. Wasserbauämter, soweit Arbeitskräfte zur Verfügung standen, in Ordnung gehalten.

Die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld betrug 246 (301 im Jahre 1917); außerdem wurden 3 Lokalzüge auf der unteren Strecke und 1 Zug mit leeren Schiffen von Heilbronn nach Lauffen befördert.

Die Kettendampfer legten zusammen 29 199 Bergkilometer zurück mit 404 leeren und 1014 beladenen Fahrzeugen, gegen 1100 leere und 1126 beladene Fahrzeuge in 1917.

Die 1418 leeren und beladenen Schiffe legten 123 198 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 86,9 Kilometer gegen 70 Kilometer im Vorjahre. Die 1014 beladenen Fahrzeuge enthielten 83 082 Tonnen Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 81,9 Tonnen, gegen 91,1 Tonnen im Jahre 1917.

Sämtliche beladene Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 215 100 Tonnen und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 38,6 % gegen 43,1 % im Vorjahre.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf Beförderung von Ladung beträgt 8 874 149 Tonnenkilometer, gegen 9 517 770 Tonnenkilometer im Jahre 1917.



Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

	im Jahr 1918 für	533 Schiffe in	239 Schleusungen
	gegen 1917	186	107
	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 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 . . . . .	511 589	97 805	291 633	145 693
2	Frankfurt . . . . .	1 584 712	—	437 892	145 450
3	Höchst . . . . .	1 744 062	1 190	316 316	Nach § 43 der Polizeiverordng. vom 28. Jan. 1899 wird der Floßverkehr nicht mehr angeschrieben.
4	Okriftel . . . . .	2 073 260	—	345 324	
5	Flörsheim . . . . .	2 075 902	—	340 970	
6	Kostheim . . . . .	2 108 056	—	488 764	144 291

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	zu Tal	zusammen	zu Berg	zu Tal	zusammen
1918	1186	572	1758	702 007	221 754	923 761	452 641	96 013	548 654
1917	799	505	1304	446 131	198 167	644 298	347 438	119 099	466 537
Mithin 1918	mehr 387	67	454	255 876	23 587	279 463	105 203	—	82 117
	weniger —	—	—	—	—	—	—	23 086	—

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 25,8 %, der Tragfähigkeit nach um 30,2 % und der Ladung nach um 14,9 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 40 zu Berg und 52 zu Tal, somit gegen das Vorjahr mehr 37 Bergboote und 49 Talboote.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr 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
1918	145 475	144 386	144 123	488	1064	168
1917	166 611	166 339	165 107	540	720	720
Mithin 1918						
{ mehr	—	—	—	—	344	—
{ weniger	21 136	21 953	20 984	52	—	552
in Prozenten	14,5	13,2	12,7	10,6	47,8	76,7

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
1918	115	462	134	552	145	552
1917	54	229	84	398	101	476
Mithin 1918						
{ mehr	61	233	50	154	44	76
{ weniger	—	—	—	—	—	—

Verkehrsstörungen. Im abgelaufenen Jahr war das Nadelwehr der Stauanlage bei Offenbach in der Zeit vom 1. bis einschl. 24. Januar, also an 24 Tagen, wegen Eisgefahr niedergelegt.

Störungen der Schifffahrt und Flößerei kamen im Berichtsjahr an der Haltung Offenbach nicht vor.

Die Wehre (Frankfurt, Kostheim) mußten an 38 Tagen niedergelegt werden, davon an 12 Tagen wegen Hochwasser und an 26 Tagen wegen Eisgangs. Schleuse Höchst wurde am 21. XII. von einem französischen Wachtkommando besetzt. Dieses sperrte den Schiffsverkehr vom 22. mittags bis zum Eintreffen eines besonderen Kommandos für Schifffahrtkontrolle am 26. XII. abends.

Entsprechend der Bekanntmachung des Herrn Oberpräsidenten zu Coblenz vom 18. Dezember 1918 für die Rheinschifffahrt wurde auch der Schiffsverkehr auf dem Main für die Zeit von 1 Stunde vor Sonnenaufgang bis 1 Stunde nach Sonnenuntergang beschränkt.

Unterhaltung der Fahrstraße. Zur Erhaltung der Fahrtiefe auf der kanalisiertem Strecke Offenbach—Frankfurt waren im Berichtsjahre Baggerungen und besondere Räumungsarbeiten nicht erforderlich, jedoch wurden an den beiderseitigen Rändern der Fahrinne die vorgefundenen Steine beseitigt. Sand- und Schlammablagerungen in den Unterkanälen zu Höchst, Okriftel, Flörsheim und Kostheim wurden durch Privatbagger beseitigt, sodaß Kosten hierfür nicht entstanden. Auskolkungen unterhalb des Wehres und am Unterhaupt der Haltung Kostheim wurden durch schwere Senksteine ausgebant.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle kamen im Jahr 1918, abgesehen von kleineren Havarien, nicht vor.

Schiffahrtspolizei. Im Berichtsjahr sind außerordentliche Untersuchungen von Schiffsdampfkesseln während der Fahrt infolge Mangels an Betriebsstoffen für Motorboote auf dem Main nicht vorgenommen worden.

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem kanalisiertem Main wurden in 4 Fällen geahndet, die sämtlich im Verwaltungswege ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes: Die Arbeiten zum Bau der Kaiserbrücke schritten auch im Berichtsjahre unter der Ungunst der Verhältnisse nur langsam fort.

Die Pfeiler 6 und 7 der alten Brücke wurden im Laufe des Jahres bis auf Stauhöhe abgebrochen, ebenso die Hochkaimauer und die alten Fischergewölbe auf dem Tiefkai des rechten Ufers.

Für das rechtsseitige Widerlager der Kaiserbrücke wurde das Fundament betoniert.

Nach erfolgter Beseitigung des Fangdammes am Pfeiler 3 standen für den Schiffverkehr wieder zwei getrennte Durchfahrtsöffnungen zur Verfügung, sodaß der Schlepp- und Wahrschaudienst an der Baustelle eingestellt werden konnte. Mit den Bohrungen für das Fundament des Pfeilers IV ist begonnen.

Die Arbeiten für den Neubau einer zweiten Schleuse bei Kostheim wurden eingestellt, nachdem das Schleusenunterhaupt und der Vorkopf vollendet waren. Ende 1918 wurde der Bau wieder aufgenommen.

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
1918	291 288	11 488	302 777
1917	247 892	9 065	256 957
Mithin 1918	mehr weniger	43 396 —	2 423 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 14,9 %, in der Abfuhr um 21,1 % zugenommen. Im ganzen ist eine Zunahme von 15,1 % zu verzeichnen.

Die Zunahme in der Zufuhr zu Berg erstreckt sich hauptsächlich auf Steinkohlenkoks, Braunkohlenbriketts, Torf und Braunkohlen, während die Zufuhr an Steinkohlen wegen der starken Kohlennot um 14 000 t zurückging. In der Tal-Abfuhr ist eine Steigerung bei Chilisalpeter, Eisenwaren, Häuten, Leder, Ölen, Fetten, Bau- und Werksteinen zu verzeichnen.

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
1918	1 189 092	208 042	1 397 134
1917	973 089	166 727	1 139 816
Mithin 1918	mehr weniger	216 003 —	41 315 —



Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 22,2 %, in der Abfuhr um 24,8 %, im ganzen um 22,6 % zugenommen.

Die Zunahme bei der Zufuhr erstreckt sich auf Braunkohlenbriketts (+ 30 768 t), Zement (+ 1661 t), Chemikalien und Drogen (+ 788 t), Dampfkessel, Maschinen (+ 1673 t), unedle Metalle (+ 1183 t), Hafer (+ 894 t), Gerste (+ 4807 t), Brennholz, Reisig, Späne (+ 2242 t), Roggenmehl (+ 583 t), Küchengewächse, Gemüse (+ 1099 t), Öle, Fette, Tran (+ 851 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1160 t), Steinkohlen (+ 108 333 t), Steinkohlenbriketts (+ 10 616 t), Steinkohlenkoks (+ 55 326 t), Zink, Zinkbrocken (+ 1754 t), Verbrauchszucker (+ 4015 t); abgenommen haben: Roheisen aller Art (— 973 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 9606 t), Bau- und Nutzholz (— 1427 t), Stärke, Traubenzucker (— 1982 t), Tabak, Tabakrippen (— 3990 t).

Bei der Abfuhr haben hauptsächlich zugenommen: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 1808 t), Braunkohlenbriketts (+ 1732 t), Roheisen aller Art (+ 5918 t), Dampfkessel, Maschinen (+ 1414 t), Pflastersteine aller Art (+ 6088 t), sonstige Erden, Traß (+ 23 401 t), Gerste (+ 1901 t), Bau- und Nutzholz (+ 19 509 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 1029 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 36 513 t); abgenommen haben: Zement (— 7697 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 7274 t), Garne und Twiste (— 2917 t), Weizen und Spelz (— 3161 t), Grubenholz (— 12 019 t), Rundholz zu Zellstoff (— 13 802 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ hat Anschreibungen über den Verkehr für das Jahr 1918 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 . .	37	194	231	26 871	4 515	—	—	
nach dem Rhein hin . .	188	46	234	27 454	18 769	1	5	
1918 zusammen	225	240	465	54 325	23 284	1	5	
1917	86	89	175	21 787	10 469	—	—	
Mithin 1918	mehr weniger	139 —	151 —	290 —	32 538 —	1 —	5 —	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 165,7 %, der Güterverkehr um 122,4 % zugenommen.

Der Floßverkehr hat um 500 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 1062 t), Roheisen aller Art (+ 90 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 605 t), Bau- und Bruchsteine (+ 75 t); abgenommen haben: Eisen- und Stahldraht (— 663 t), Steinkohlen (— 55 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Schlacken zur Verhüttung (+ 13 473 t), Nutz- und Bauholz (+ 25 t); abgenommen haben: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 613 t), gebrannter Kalk (— 704 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 526 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>	15	42	56	12 328	3 340	—	—	1) Schiffe ohne eigene Trieb- kraft.
nach dem Rhein hin <sup>1)</sup>	48	8	57	14 025	11 622	—	—	
1918 zusammen	63	50	113	26 353	14 962	—	—	
1917	46	47	93	18 130	7 507	—	—	
Mithin 1918 { mehr	17	3	20	8 223	7 455	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Verkehr hat sonach um 99,3 % zugenommen.

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		
1918	576	—	576	—	476	476	1052
1917	389	—	389	—	312	312	701
Mithin 1918 { mehr	187	—	187	—	164	164	351
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 48,1 %, in der Abfuhr um 52,6 %, im ganzen um 50,1 % zugenommen.

### 7. Der Rhein-Herne-Kanal<sup>1)</sup>.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
1917	11838	10785	22 623	16 398 211	7 091 667	—	—	<sup>1)</sup> Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im im Jahresbericht für 1918 (Prot. IV. o. S. v. 1918).

### 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			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
1918	92	10	102	26 605	16 538	3	766	
1917	80	6	86	22 363	15 325	4	1288	
Mithin 1918 { mehr	12	4	16	4 242	1 213	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	1	522	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 18,6 %, in der Ladung um 7,9 % zugenommen. Der Floßverkehr hat um 40,5 % abgenommen.

Die Zunahme erstreckt sich auf Öle, Fette, Tran und Talg (+ 842 t), Rübensirup, Melasse (+ 983 t), Steinkohlen (+ 1693 t), Stückgüter (Sammelgüter) (+ 991 t); abgenommen haben dagegen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1447 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 845 t), sonstige Güter (— 401 t), weiches Bau- und Nutzholz (— 762 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 . . . . .	3440	1262	4 702	678 210	498 280	—	—	
zu Tal . . . . .	3014	1337	4 351	631 968	448 778	54	29 130	
1918 zusammen	6454	2599	9 053	1 310 178	947 058	54	29 130	
1917 ..	6996	2698	9 694	1 321 816	986 032	16	7 330	
Mithin 1918 { mehr weniger	— 542	— 99	— 641	— 11 638	— 38 974	38 —	21 800 —	

Demnach hat der Schiffsverkehr der Tragfähigkeit nach um 0,81 % ab- und der Floßverkehr um 74,8 % 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 . . . . .	1513	646	2159	312 069	258 838	—	—	
von der Waal nach der Maas . . . . .	895	892	1787	248 476	117 228	—	—	
1918 zusammen	2408	1538	3946	560 545	376 066	—	—	
1917 ..	2915	1630	4545	630 620	433 215	—	—	
Mithin 1918 { mehr weniger	— —	— —	— 599	— 70 075	— 57 149	— —	— —	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 11 % 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 <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 . . . . .	2755	1067	3 822	310 810	257 687	—	—	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	2090	1452	3 542	285 800	172 751	—	—	
1918 zusammen	4825	2519	7 364	596 610	430 438	—	—	
1917 ..	5549	2361	7 910	640 198	491 197	2	30	
Mithin 1918 { mehr weniger	— 704	158 —	— 546	— 43 588	— 60 759	— 2	— 30	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 6,7 %, der Tragfähigkeit nach um 6,8 %, der Ladung nach um 12,3 % und der Floßverkehr um 100 % 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 . . . . .	6 773	2186	8 959	1 673 148	1 562 215	10	150	
in der Richtung aus dem Leck . . . . .	3 003	3443	6 446	910 506	333 049	48	720	
1918 zusammen	9 776	5629	15 405	2 583 654	1 895 264	58	870	
1917 ..	8 661	4102	12 763	1 804 349	1 369 645	24	360	
Mithin 1918 { mehr	1 115	1527	2 642	779 305	525 619	34	510	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 20,7 %, der Tragfähigkeit nach um 43,2 %, der Ladung nach um 38,4 % und der Floßverkehr um 141,6 % 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 . . . . .			19 000	3 820 325		129	82 150	
in der Richtung von Amsterdam . . . . .			19 601	3 857 224		9	3 925	
1918 zusammen			38 601	7 677 549		138	86 075	
1917 ..			36 200	7 406 620		46	23 276	
Mithin 1918 { mehr			2 401	270 929		92	62 799	
{ weniger			—	—		—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 6,6 %, der Tragfähigkeit nach um 3,6 % zugenommen.

### 13. 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 . . . . .	7 982	1 341	9 323	406 692	315 395	7	222	
nach dem Leck . . . . .	1 133	8 467	9 600	401 795	48 771	1	54	
1918 zusammen	9 115	9 808	18 923	808 487	364 166	8	276	
1917 ..	11 516	10 969	22 485	1 084 213	523 929	3	76	
Mithin 1918 { mehr	—	—	—	—	—	5	200	
{ weniger	2 401	1 161	3 562	275 726	159 763	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 15,8 %, der Tragfähigkeit nach um 26 % und der Ladung nach um 30,5 % abgenommen.