

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

[urn:nbn:de:bsz:31-255516](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255516)

Über den Verkehr im Hafen zu Mannheim liegen die folgenden Angaben vor:
Über Ankunft und Abgang von Flößen aus dem Rheingebiet Mainz wird berichtet:

Ankunft	Abgang	Bestand der Flöße			
		Zusammen	an Flößen	an Holz	an anderen
1919	1919	1003	1003	1003	1003
1920	1920	1034	1034	1034	1034

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:

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-Kanal¹⁾ „ Schleppamt Duisburg-Ruhrort,
8. Spoy-Kanal, „ Keeken,

geben die Beilagen II b, III c, IV c, V b und VI b.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1920	1919		
von dem Rhein her	2 060 816 t	1 841 067 t	mithin 1920 mehr	219 749 t
nach dem Rhein hin	5 414 048 t	5 277 937 t	„ „ „	136 111 t
Zusammen	7 474 864 t	7 119 004 t	mithin 1920 mehr	355 860 t

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 11,9 %, nach dem Rhein hin um 2,6 %, im ganzen um 4,9 % zugenommen, gegen 28,8 %, 27,9 % und 26,0 % 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 8, sowie 5 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanäle von und nach dem Rhein folgen nachstehend unter Ziffer 1 bis 13 noch nähere Angaben:

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

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 . .	367	56	423	15 624	5 223	—	—	
Nach dem Rhein hin . .	66	358	424	15 986	12 435	—	—	
1920 zusammen	433	414	847	31 610	17 658	—	—	
1919 ..	310	288	598	25 744	12 952	—	—	
1920 { mehr	123	126	249	5 866	4 706	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 41,6 % und der Güterverkehr um 36,5 % zugenommen.

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 . .	61	—	61	12 895	5 655	—	—	
nach dem Rhein hin . .	63	—	63	12 845	11 653	—	—	
1920 zusammen	124	—	124	25 740	17 308	—	—	
1919 ..	96	—	96	21 267	12 262	—	—	
Mithin 1920 { mehr	28	—	28	4 473	5 046	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 29,1% und der Güterverkehr um 21% zugenommen.

Floßverkehr fand wie im Vorjahr nicht statt.

Mit dem in den Beilagen IIIa und IVa berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 138 735 t (1919: 137 805 t) Zufuhr vom Neckar und 39 695 t (1919: 25 982 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1920	1919	gegen das Vorjahr mehr weniger
Durchgangsverkehr	17 308 t	12 262 t	5 046 t
Hafenverkehr in Mannheim	178 430 t	163 787 t	14 643 t
Gesamt-Neckarverkehr	195 738 t	176 049 t	19 689 t

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach hat im Winter 1920/21 nur das Badehaus der Stadt Neckargemünd 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	%
1920	1034	656	140 520	56 508	82,2	40,2
1919	887	462	98 855	43 575	94,3	44,1
Mithin 1920 { mehr	147	194	41 665	12 933	—	—
{ weniger	—	—	—	—	12,1	3,9

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	323 731	55 389	312 609	218 347
2	Frankfurt	1 162 543	—	392 481	212 622
3	Höchst	1 260 672	—	191 127	—
4	Okriftel	1 511 492	—	233 210	—
5	Flörsheim	1 512 219	—	234 670	—
6	Kostheim	1 518 719	—	457 060	217 052

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	
1920	620	201	821	359 096	70 491	429 587	285 853	44 346	330 199	
1919	640	348	988	391 044	140 262	531 306	296 880	81 422	378 302	
Mithin 1920	mehr weniger	— 20	— 147	— 167	31 948	69 771	101 719	11 027	37 076	48 103

Es ergibt sich somit eine Abnahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 16,9%, der Tragfähigkeit nach um 19,1% und der Ladung nach um 12,7%.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 8 zu Berg und 14 zu Tal, somit gegen das Vorjahr weniger 12 Bergboote und 37 Talboote.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr eine bedeutende Steigerung erfahren, 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	Frankfurt	Kostheim	Offenbach	Frankfurt	Kostheim
1920	215 420	209 047	213 525	2927	3574	3527
1919	187 764	186 593	185 956	2961	2294	2802
Mithin 1920	27 656	22 454	27 569	—	1280	725
in Prozenten	14,7	120	14,8	1,1	55,8	25,9

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
1920	1	5	16	46	26	95
1919	31	125	80	300	85	373
Mithin 1920	30	120	64	254	59	278

Verkehrsstörungen. Im abgelaufenen Jahr mußten die Wehren an 21 Tagen wegen Hochwasser und an 19 Tagen wegen Eisgang gelegt werden; das Nadelwehr der Stauanlage bei Offenbach war in der Zeit vom 1. bis 7. Januar und 12. bis 28. Januar wegen Hochwasser, vom 1. Juni bis 18. Juli wegen Einbau eines neuen Schleusentores und vom 27. November bis 7. Dezember, sowie vom 16. bis 28. Dezember wegen Eisgefahr niedergelegt. Eine Behinderung der Schifffahrt und Flößerei kam im Berichtsjahr in der Haltung Offenbach nicht vor.

Unterhaltung der Fahrstraße. Das starke Hochwasser im Jahre 1920 hatte Beschädigungen an den Kanalisierungsbauten, Versandungen und Verschlammungen von Fahrwasser und Schleusen hinterlassen. Die Beschädigungen an den Bauwerken haben den Schiffsverkehr jedoch nicht beeinträchtigt, während die Versandungen und Verschlammungen hin und wieder geringe Aufenthalte brachten.

Die Schäden sind im Frühjahr und Sommer im wesentlichen beseitigt worden.

Eine größere Instandsetzung war am Trommelwehr der Floßgasse Kostheim notwendig.

Undichtigkeiten im Ablaufkanal und Beschädigungen an den Lagern der Klappe hinderten das selbsttätige Aufrichten der Klappe. Die Ausbesserung sollte bereits im Winter 1919/1920 stattfinden, wurde jedoch durch das Hochwasser unmöglich gemacht; sie wurde im Oktober 1920 ausgeführt. Der Floßverkehr wurde während der Zeit durch die Schleuse geleitet. Im Herbst 1920 sind auch die übrigen Trommelwehren gründlich nachgesehen, gereinigt und ausgebessert worden. Im Fahrwasser unterhalb der Schleuse Kostheim bis zur Straßenbrücke bildeten sich wiederholt Sandbarren, die der Schifffahrt Schwierigkeiten bereiteten. Sie wurden durch Baggerung beseitigt.

Schiffsunfälle. Schiffsunfälle kamen im Jahr 1920, abgesehen von kleineren Havarien, nicht vor.

Schiffahrtspolizei. Wegen Mangel an Betriebsstoffen für die Motorboote konnten die üblichen Revisionen der Dampfessel der auf dem Main fahrenden Dampfer nicht vorgenommen werden. Bei einer außerordentlichen Fahrtrevision bezüglich der Schiffsdampfessel während der Fahrt wurde am 29. April 1920 auf dem Schleppdampfer „Mignon“ eine Überlastung der Sicherheitsventile festgestellt. Der Schiffsführer und der Maschinist wurden zur Anzeige gebracht und zu je 200 M Geldstrafe verurteilt.

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf dem kanalisiertem Main wurden in 8 Fällen geahndet, die im Verwaltungswege ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes: Die Arbeiten zum Bau der Kaiserbrücke zu Frankfurt sind auch im Berichtsjahre infolge der Ungunst der Verhältnisse nicht fortgesetzt worden.

Die Arbeiten für den Neubau einer zweiten Schleuse bei Kostheim sind durch das starke Hochwasser 1919/20 verzögert worden, sie wurden im April zu Ende geführt.

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

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt-Verkehr
	zu Berg	zu Tal	
	t	t	t
1920	151 698	10 816	162 515
1919	163 434	15 388	178 823
Mithin 1920	mehr weniger	11 736 4 572	16 308

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 7,18 % und in der Abfuhr 29,6 % abgenommen. Im ganzen ist eine Abnahme von 9,1 % zu verzeichnen.

Auf die Bergzufuhr entfallen von dieser Abnahme rund 11 700 Tonnen, und zwar auf Steinkohlen 12 300 t, Braunkohlen 3600 t, während Steinkohlenkoks, Braunkohlenbriketts und Torf zusammen um 11 200 t stiegen.

Die Talabfuhr hat einen Rückgang von rund 4500 t zu verzeichnen. Die größte Abnahme entfällt auf Grubenholz mit 4000 t. Der Rest verteilt sich auf Maschinen und Maschinenteile, Eisen- und Stahlwaren, Häute, sämtliche Keimarten usw.

Zu dem Verkehrsrückgang trugen im Januar 1920 das außergewöhnlich große und lang andauernde Hochwasser, sowie später die häufigen Kleinwasserstände des Rheins und Mains und der frühe Eisgang (November) bei, die den Verkehr stark beeinträchtigten.

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

Jahr	Zufuhr	Abfuhr	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	
1920	951 418	131 561	1 082 979
1919	998 733	139 619	1 138 352
Mithin 1920	{ mehr weniger	{ — 8 058	{ — 55 373

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 4,7 %, in der Abfuhr um 5,8 %, im ganzen um 4,9 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güterarten abgenommen: Rohe Baumwolle und Abfälle (— 169 t), Zement (— 2183 t), Chemikalien und Drogen (— 2797 t), Chilesalpeter (— 2222 t), Roheisen aller Art (— 1310 t), Eisen und Stahlbruch (— 563 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1063 t), eiserne Achsen und Bandagen (— 6510 t), Eisen- und Stahlwaren (519 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 7669 t), sonstige Erden, Traß (— 424 t), Fleisch und Speck, auch konserviert (— 3406 t), Roggen (— 674 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 2239 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 412 t), gespalten (— 497 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1219 t), Kartoffeln (— 7057 t), Weizenmehl (— 2551 t), Papier und Pappe (— 1367 t), Reis, Reismehl, Reiskleie (— 1034 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 2611 t), Steinkohlen (— 52 315 t), Torf, Torfstreu, Torfkohlen (— 19 027 t), Wein (— 5567 t), sonstige Güter (— 6607 t); zugenommen haben dagegen: rohe Braunkohlen (+ 16 036 t), Braunkohlenbriketts (+ 43 004 t), phosphorsaurer Kalk (+ 3551 t), Weizen und Spelz (+ 4321 t), Mais (+ 5070 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (+ 1106 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 1005 t), Ölkuchen, Ölkuchenmehl (+ 2605 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 657 t), Röhren von Ton und Zement (+ 820 t), Steinkohlenkoks (+ 15 699 t), Verbrauchszucker (+ 808 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Eisenerz, außer Schwefelkies (— 11 446 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 8835 t), Zement (— 3825 t), Chemikalien, Drogen (— 1001 t), tierischer Dünger (— 733 t), Kalisalze zum Düngen (— 2532 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 856 t), eiserne Röhren und Säulen (— 1208 t), Eisen- und Stahlwaren (— 824 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 3635 t), Grubenholz (— 878 t), hartes Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (— 2143 t), weiches, gespalten (— 2193 t), Holzzeugmasse, Strohmasse (— 7478 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 664 t), Stückgüter (— 1397 t), gebrauchte Umschließungen (— 1217 t), sonstige Güter (— 851 t); zugenommen haben: Braunkohlenbriketts (+ 564 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 782 t), Ton, Lehm (+ 3854 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1220 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 16 702 t), gebrannter Kalk (+ 2881 t), Pflastersteine aller Art (+ 2689 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 19 821 t), Steinkohlen (+ 3172 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 1023 t), Farben (+ 883 t).

Die Aktiengesellschaft „Mainkette“ hat Anschreibungen über den Verkehr für das Jahr 1920 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 . .	7	91	98	8 823	692	—	—	
nach dem Rhein hin . .	89	7	96	8 700	7 574	—	—	
1920 zusammen	96	98	194	17 523	8 266	—	—	
1919	176	183	359	44 689	20 533	—	—	
Mithin 1920 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	80	85	165	27 166	12 267	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 46 %, der Güterverkehr um 59,7 % abgenommen. Floßverkehr hat nicht stattgefunden.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Steinkohlen (— 4154 t), Kartoffeln (— 15 t), Eisen- und Stahldraht (— 11 428 t); zugenommen haben Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 974 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Schlacken zur Verhüttung (— 13 124 t); zugenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 22 079 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 745 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 745 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⁾ . .	4	11	15	4 337	940	—	—) Schiffe ohne eigene Trieb- kraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾ . .	18	—	18	5 222	4194	—	—	
1920 zusammen	22	11	33	9 559	5134	—	—	
1919	31	28	59	13 555	6 766	—	—	
Mithin 1920 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	9	17	26	3 996	1 632	—	—	

Der Verkehr hat sonach um 40,9 % 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		
1920	311 008	—	311 008	—	204 149	204 149	515 157
1919	137 170	—	137 170	—	169 875	169 875	307 045
Mithin 1920 { mehr	173 838	—	173 838	—	34 274	34 274	208 112
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—

Der Verkehr hat mithin in der Zufuhr um 126,7 %, in der Abfuhr um 20,2 %, im ganzen um 67,8 % zugenommen.

7. Der Rhein-Herne-Kanal¹⁾.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
1920	9069	7639	16 708	—	5 343 940	—	—	1) Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht für 1918 (Prot. IV. o. S. v. 1918).
1919	8354	6992	15 346	—	5 121 477	—	—	
Mithin 1920	{ mehr weniger	715 —	647 —	1 362 —	— —	— —	— —	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 8,9 %, in der Ladung um 4,3 % zugenommen.

8. 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			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
1920	160	1	161	66 249	36 481	2	1110	
1919	113	—	113	53 127	29 609	—	—	
Mithin 1920	{ mehr weniger	47 —	1 —	48 —	13 122 —	2 —	1110 —	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 42,5 %, in der Ladung um 23,2 % zugenommen. Der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 200 %, im Gewicht der Flöße um 111 000 % zugenommen.

Die Zunahme erstreckt sich auf: Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 127 t), Steine, Platten von Zement (+ 380 t), Bau- und Nutzholz, unbearbeitet (+ 1110 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 339 t), Steinkohlen (+ 1130 t), Stückgüter (+ 413 t), sonstige Güter (+ 1390 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	3341	1665	5 006	690 298	395 304	—	—	in der Richtung nach dem Lack
zu Tal	4177	1097	5 274	797 734	689 902	70	28 640	
1920 zusammen	7518	2762	10 280	1 488 032	1 085 206	70	28 640	in der Richtung aus dem Lack
1919 ..	5997	2270	8 267	1 138 687	823 279	75	39 057	
Mithin 1920	{ mehr weniger	1521 —	492 —	2 013 —	349 345 —	261 927 —	— 5	— 10 417

Der Verkehr hat sonach der Schiffszahl nach um 24,4 % zu-, der Tragfähigkeit nach um 28,9 % zu- und der Ladung nach um 31,7 % zugenommen.

Der Floßverkehr hat um 26,7 % abgenommen.

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	1043	638	1681	229 495	147 507	—	—	
von der Waal nach der Maas	784	743	1527	217 897	147 175	—	—	
1920 zusammen	1827	1381	3208	447 392	294 682	—	—	
1919 ..	2378	1596	3974	552 852	372 042	—	—	
Mithin 1920 { mehr weniger	—	—	766	105 460	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 19 % abgenommen.

II. 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	3243	1191	4434	334 370	276 084	6	90	*) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	2285	1909	4194	311 888	175 493	1	15	
1920 zusammen	5528	3100	8628	646 258	451 577	7	105	
1919 ..	5104	3045	8149	605 019	412 668	2	30	
Mithin 1920 { mehr weniger	424	55	479	41 239	38 909	5	75	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 5,9 %, der Tragfähigkeit nach um 6,8 %, der Ladung nach um 9,4 % und der Floßverkehr um 250 % zugenommen.

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	8 066	2609	10 675	1 895 374	1 774 083	212	3180	
in der Richtung aus dem Leck	4 322	3995	8 317	1 106 790	546 282	237	3555	
1920 zusammen	12 388	6604	18 992	3 002 524	2 320 365	449	6735	
1919 ..	10 888	6717	17 605	3 001 599	2 146 025	177	2655	
Mithin 1920 { mehr weniger	1 500	—	1 387	925	174 340	272	4080	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 7,9 %, der Tragfähigkeit nach um 0,03 %, der Ladung nach um 8,1 % und der Floßverkehr um 153,7 % zugenommen.

