

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

[urn:nbn:de:bsz:31-255524](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255524)

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-Kanal ¹⁾	„	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:

	1921	1920	
von dem Rhein her .	1 519 479 t	2 060 816 t,	mithin 1921 weniger 541 337 t
nach dem Rhein hin	5 220 435 t	5 414 048 t,	„ 1921 „ 193 613 t
Zusammen	6 739 914 t	7 474 864 t,	mithin 1921 weniger 734 950 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 26,2 %, nach dem Rhein hin um 3,6 % im ganzen um 9,8 % abgenommen, gegen 11,9 %, 2,6 % und 4,9 % Zunahme im Vorjahr.

Von und nach dem Hünninger 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. 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	
Von dem Rhein her . . .	331	71	402	20 416	6 041	—	—	
Nach dem Rhein hin . . .	71	331	402	20 416	12 236	—	—	
1921 zusammen	402	402	804	40 832	18 277	—	—	
1920	433	414	847	31 610	17 658	—	—	
1921 { mehr	—	—	—	9 222	619	—	—	
{ weniger	31	12	43	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 5,1 % ab- und der Güterverkehr um 3,5 % 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 . . .	11	—	11	2 700	961	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	22	—	22	5 053	2 654	—	—	
1921 zusammen	33	—	33	7 753	3 615	—	—	
1920	124	—	124	25 740	17 308	—	—	
Mithin 1921 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	91	—	91	17 987	13 693	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 74,1 % und der Güterverkehr um 79,1 % abgenommen. Floßverkehr fand wie im Vorjahr nicht statt. Die Abnahme des Verkehrs ist auf den niederen Wasserstand zurückzuführen.

Mit dem in den Beilagen IIIa und IVa berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 39 239 t (1920: 138 735 t) Zufuhr vom Neckar und 6 790 t (1920: 39 695 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1921	1920	gegen das Vorjahr	
			mehr	weniger
Durchgangsverkehr	3 615 t	17 308 t	—	13 693 t
Hafenverkehr in Mannheim	46 029 t	178 430 t	—	132 401 t
Gesamt-Neckarverkehr	49 644 t	195 738 t	—	146 094 t

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1921/22 die Unterbauten von 3 Heidelberger Badeanstalten Schutz gesucht.

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	%
1921	262	113	24 465	8 058	71,3	32,9
1920	1034	656	140 520	56 508	82,2	40,2
Mithin 1921 { mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	772	543	116 055	48 450	10,9	7,3

Die Aussichten für das Geschäftsjahr 1921 waren zunächst nicht ungünstig, insofern als am 5. Januar mit 4 Dampfern der Betrieb, wenn auch bei niederem Wasserstand, eröffnet werden konnte. Mitte Januar besserte sich die Fahrtiefe und fanden sich hiernach auch genügend Transporte (Kohlen und Ölsaaten). Auch im Februar konnte der Verkehr noch durchgeführt werden und da eine weitere Erhöhung der Bahntarife für April in Aussicht stand, konnte auch die Neckarschiffahrt eine Aufbesserung ihrer Fracht- und Schlepplohnsätze in Aussicht nehmen.

Leider brachte der Monat März eine erhebliche Enttäuschung, denn schon Ende Februar ging der Wasserstand zurück, sodaß am 3. März der Betrieb wieder eingestellt werden mußte. Von da an war ein Schiffsverkehr auf dem Neckar bis zum Jahresschluß nicht mehr möglich, nur Anfang Juni konnten noch einige Schleppzüge unter großen Schwierigkeiten herangeholt werden. Der Wassermangel im Neckar hat sich in diesem Jahr zu einem Unglück, nicht nur für die Schiffahrt, sondern auch für die am Neckar gelegene Industrie, herausgebildet. Eine Schiffahrtseinstellung von so langer Dauer wie in diesem Jahr ist seit den 60er Jahren nicht wieder dagewesen.

Mit der Betriebseinstellung fallen für uns alle Einnahmen fort; wenn nun auch die Kosten für Kohlen und Betriebsmaterial in solchen Fällen in Wegfall kommen, so können doch die Ruhekosten nur allmählich und nur bis zu einem gewissen Grad abgebaut werden, sodaß ein Verlust in unserem Schleppgeschäft hierdurch unvermeidlich wurde. Die Zeitabschnitte, in denen die Neckarschiffahrt stillgelegt werden mußte, verteilen sich wie folgt:

Im Januar konnte an	5	Tagen wegen Mangel an Ladung	
„ März	„ „ 23	„ „	Nieder-Wasser
„ April	„ „ 30	„ „	„ „
„ Mai	„ „ 21	„ „	„ „
„ Juni	„ „ 14	„ „	„ „ nicht gefahren werden.
„ Juli bis Dezember war der Betrieb vollständig eingestellt, sodaß im Jahr 1921 die Schiffahrt an 277 Tagen ruhen mußte und wir nur 88 Arbeitstage ausnützen konnten.			

Wenn nun auch kaum anzunehmen ist, daß sich Jahre mit so anhaltenden Niederwasserständen öfter wiederholen, zumal ja die Kanalisierung des Neckars in Angriff genommen ist, so haben wir uns doch schon seit Jahresfrist bemüht, unserem Schleppgeschäft ein anderes Unternehmen anzugliedern, in welchem wir unsere in Zeiten der Schiffahrtseinstellung teilweise brachliegenden Arbeitskräfte und Einrichtungen nutzbar machen können und dem wir andererseits durch unsere Beziehungen zu Handel und Industrie in Württemberg an die Hand gehen können.

Im Oktober bot sich Gelegenheit mit dem Lindenkonzern in Duisburg-Ruhrort, der Schiffahrt und Kohlenhandel betreibt, in Verbindung zu treten und eine Interessengemeinschaft in Form einer G.m.b.H. unter der Firma Kohlenhandels-gesellschaft Schwaben G.m.b.H., Sitz in Heilbronn a. N., in unserem Geschäftshaus zu gründen. Wir werden uns bemühen, unser Unternehmen schon mit Rücksicht auf die bevorstehende Kanalisierung des Neckars, auch nach anderer Richtung hin, auszubauen, sodaß wir bald wieder zu erträglichen Verhältnissen kommen werden.

Was nun weiterhin unser Schleppgeschäft im Jahr 1921 betrifft, so ist noch zu erwähnen, daß die Zahl der Züge von Mannheim nach Heilbronn und Jagstfeld 43 betrug. (Im Jahr 1920: 207.) Die Kettendampfer legten zusammen 4831 Bergkilometer zurück mit 262 leeren und 113 beladenen Fahrzeugen, gegen 1034 leere und 656 beladene Fahrzeuge in 1920.

Die 375 leeren und beladenen Schiffe legten 27272 Bergkilometer zurück, das sind durchschnittlich 72,7 km gegen 67,6 km im Vorjahr.

Die 113 beladenen Fahrzeuge enthielten 8058 Tonnen Ladung, die Durchschnittsladung betrug demnach 71,3 Tonnen, gegen 86,2 Tonnen im Jahr 1920.

Sämtliche beladenen Schiffe hatten einen Gesamtladeraum von 24465 Tonnen und fuhren daher durchschnittlich mit einer Ladung von 32,9 % gegen 40,2 % im Vorjahr.

Die Gesamtleistung des Jahres in bezug auf Beförderung von Ladung beträgt 786518 Tonnenkilometer, gegen 6303770 Tonnenkilometer im Jahr 1920.

3. Frankenthaler Kanal.

Anschreibestelle: Frankenthal Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	5	—	5	590	472	—	—	
nach dem Rhein hin . .	—	5	5	590	—	—	—	
1921 zusammen	5	5	10	1180	472	—	—	
1920	42	42	84	9582	4784	—	—	
Mithin 1921 { mehr weniger	— 37	— 37	— 74	— 8402	— 4312	— —	— —	

Die Zufuhr hat betragen 472 t gegen 4784 t im Vorjahre, somit weniger 4312 t.

Die Abfuhr hat betragen 0 t gegen 0 t im Vorjahr.

Der Gesamtgüterverkehr beläuft sich auf 472 t gegen 4784 t, sohin weniger 4312 t.

Angefahren wurden 472 t Kies.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 5 gegen 42 im Vorjahr, sohin weniger 37.

Abgegangen sind 0 beladene Fahrzeuge gegenüber 0 im Vorjahr.

Flöße sind weder angekommen noch abgegangen.

4. Main.

Der Verkehr auf dem Main war im Jahr 1921 schlechter als in allen übrigen Kriegs- und Nachkriegsjahren. Der Rückgang ist besonders auf die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse zurückzuführen. Durchweg konnten im ganzen Jahre die Kähne auf dem Rhein, somit auch auf dem Main, nur sehr beschränkt ausgenutzt werden. Auf der anderen Seite bewirkten die stets billigeren Eisenbahnfrachten den Rückgang des Wasserverkehrs. Letzten Endes blieben die von der Entente im Frühjahr 1921 verhängten Sanktionen auf den Verkehr nicht ohne Wirkung, zumal an der Schleuse Höchst eine Zollstation vorübergehend errichtet wurde. Die Erhöhung der Schiffs- und Schleppfrachten war bedingt durch die zunehmende Entwertung der deutschen Mark.

Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der **kanalisierten Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein** zeigt die folgende Übersicht:

Anschreibestelle: Kostheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	2634	97	2731	1 932 125	1 129 659	—	—	
nach dem Rhein hin . .	574	2151	2725	1 912 421	176 422	945	158 008	
1921 zusammen	3208	2248	5456	3 844 546	1 306 081	945	158 008	
1920	3211	6175	9386	3 807 485	1 758 727	1147	217 052	
Mithin 1921 { mehr weniger	— 3	— 3927	— 3930	37 061 —	— 452 646	— 202	— 59 044	

Der Schiffsverkehr hat um 41,9 %, der Güterverkehr um 25,7 %, der Floßverkehr um 17,6 % abgenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr
die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 39,9 % abgenommen,

„	„	„	„	„	„	Frankfurt	„	8,2 %	„
„	„	„	„	„	„	Kostheim	„	41,9 %	„

Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr:

bei Offenbach zu Berg um 1,1 %, zu Tal um 21,9 % abgenommen,

„	Frankfurt	„	„	„	29,4 %	„	„	40,2 %	„
„	Kostheim	„	„	„	25,6 %	„	„	26,4 %	„

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der Haltung Offenbach fanden statt:

im Jahr 1921 für	313 Schiffe in	152 Schleusungen
gegen 1920	„	„
1919	127	71
1918	128	59
1917	533	239
1916	186	107
1915	—	—
1914	18	8
1913	839	488
1912	2429	1062
1911	2383	959
1910	2710	1028
1909	1504	734
1908	1344	663
1907	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	darunter durch Kette	insgesamt	darunter Floßholz
		t	t	t	t
1	Offenbach	319 970	52 129	256 473	161 246
2	Frankfurt	821 180	—	266 058	158 550
3	Höchst	890 807	—	126 333	Nach § 43 der Polizeiverordng. vom 28. Jan. 1899 wird der Floßver- kehr nicht mehr angeschrieben.
4	Okriftel	1 135 216	—	168 174	
5	Flörsheim	1 125 268	—	173 456	
6	Kostheim	1 129 659	—	334 430	

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:

J a h r	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	
1921	735	152	887	441 665	62 440	504 105	294 117	39 720	333 837	
1920	620	201	821	359 096	70 491	429 587	285 853	44 346	330 199	
Mithin 1921	{ mehr weniger	115 —	— 49	66 —	82 569 —	— 8 051	74 518 —	8 264 —	— 4 624	3 638 —

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 8%, der Tragfähigkeit nach um 17,3 % und der Ladung nach um 1,1 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 15 zu Berg und 8 zu Tal, somit gegen das Vorjahr 7 Bergboote mehr und 6 Talboote weniger.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr eine Abnahme erfahren.

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	
1921	160 011	157 743	157 269	1235	607	739	
1920	215 420	209 047	213 525	2927	3574	3527	
Mithin 1921	{ mehr weniger	— 55 409	— 51 304	— 56 256	— 1692	— 2767	— 2788
in Prozenten	25,75	24,5	26,3	57,8	77,4	79,1	

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	
1921	55	246	—	—	67	301	
1920	1	5	16	46	26	95	
Mithin 1921	{ mehr weniger	54 —	241 —	16 —	46 —	41 —	206 —

Verkehrsstörungen. Im abgelaufenen Jahr mußten die Wehre an 26 Tagen wegen Eisgang gelegt werden. Hochwasser kam im Jahr 1921 nicht vor.

Eine Behinderung der Schifffahrt und Flößerei trat im Berichtsjahr in der Haltung Offenbach nicht ein.

Unterhaltung der Fahrstraße. Beschädigungen an Bauten und Schleusenanlagen im Main durch Hochwasser oder Eisgang kamen im Berichtsjahr nicht vor.

An der linken Böschung der großen Schleusenammer zu Höchst mußte eine größere Ausbesserung vorgenommen werden. Am Mittelpunkt der Schleuse Okriftel wurde im April 1921 durch ein Güterboot der linke Torflügel ausgehoben und die Zahnstange beschädigt. Da die Beschädigungen durch einen Taucher nicht beseitigt werden konnten, mußte die Instandsetzung bis zu einer Schiffahrtssperre verschoben werden. Während der Schiffahrtssperre mit Treibeis im November-Dezember wurde das Haupt abgedämmt, trocken gelegt und das Tor alsdann wieder eingesetzt. Der Schaden bezifferte sich auf 30000 Mark, der von dem Schiffbesitzer zu tragen war.

Ferner mußten in der FloBrinne der Schleuse Okriftel größere Instandsetzungen vorgenommen werden, die noch nicht beendet sind. Sandablagerungen in der Fahrrinne wurden durch Privatbaggerungen beseitigt.

Schiffsunfälle: Am 19. Juni bekam der Kahn „Viktor von Scheffel“ in der alten Schleuse Kostheim Leckage. Der Kahn befand sich auf der Talfahrt mit 595 t Kalksteinen beladen. Bei einem Tiefgang von 2,08 m geriet der Kahn auf einen in die Kammer gefallen Ankerstock. Das Schiff wurde geleichtert und konnte am 4. Juli zur Werft geschleppt werden. Der Schiffverkehr wurde inzwischen durch die neue Schleuse aufrechterhalten. Außer kleineren Havarien kamen größere Schiffsunfälle nicht vor.

Schiffahrtspolizei. Hessischerseits sind im Berichtsjahr 8 außerordentliche Untersuchungen von Schiffsdampfkesseln während der Fahrt auf dem Main vorgenommen worden, die aber zu Beanstandungen keinen Anlaß gaben.

Preußischerseits konnten wegen Mangel an Betriebsstoffen für die Motorboote auch im Berichtsjahr die üblichen Revisionen der Dampfkessel der auf dem Main fahrenden Dampfer nicht vorgenommen werden.

Übertretungen der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem kanalisiertem Main wurden in 6 Fällen geahndet, die im Verwaltungswege ihre Erledigung fanden.

Verschiedenes: Die Arbeiten zum Bau der Kaiserbrücke zu Frankfurt sind auch im Berichtsjahr infolge der Ungunst der Verhältnisse nicht fortgesetzt worden. Die errichtete Notbrücke mußte verschiedentlich größeren Ausbesserungen unterzogen werden. Die Schiffahrt wurde durch die Baustelle nicht behindert.

Die neue zweite Schleuse bei Kostheim konnte am 1. April dem Verkehr übergeben werden. Ebenso konnte die dritte preußische Schleusenanlage bei Groß-Krotzenburg auf der neu kanalisiertem Mainstrecke oberhalb Offenbach am 1. April 1921 in Benutzung genommen werden. Bereits im September konnten die Schiffe mit dem gleichen Tiefgang wie auf dem Untermain die neu kanalisierte Strecke bis Hanau befahren. Im November wurde die Strecke oberhalb Offenbach bis Leider mit der gleichzeitigen Eröffnung der neuen Hafenanlagen bei Aschaffenburg offiziell dem Verkehr übergeben.

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

J a h r	Z u f u h r	A b f u h r	Gesamt- Verkehr
	zu Berg	zu Tal	
	t	t	t
1921	101 327½	3 768½	105 096
1920	151 698½	10 816½	162 515
Mithin 1921			
	mehr	—	—
	weniger	50 371	7 048
			57 419

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 33 % und in der Abfuhr um 65 % abgenommen. Im ganzen ist eine Abnahme von 35 % zu verzeichnen.

Von dieser Abnahme entfallen auf die Bergzufuhr rund 50400 t, und zwar auf Steinkohlen 31300 t, Steinkohlenkoks 9500 t, Braunkohlen 17500 t und Torf 2000 t, während die Zufuhr in rheinischen Braunkohlenbriketts um 12300 t zugenommen hat.

Die Talabfuhr hat um rund 7000 t abgenommen; hiervon entfallen auf Grubenholz rund 5900 t, auf Bau- und Nutzholz rund 1300 t, auf Rohton, Öle, Fette, Papier, Farben und sonstige Güter rund 500 t. Die Zementabfuhr ist um rund 500 t gestiegen.

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
1921	582 345	60 097	642 442
1920	951 418	131 561	1 082 979
Mithin 1921	mehr weniger	— —	— —
	369 073	71 464	440 537

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 38,8 %, in der Abfuhr um 54,3 %, im ganzen um 40,7 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Zement (+ 2300 t), Weizen und Spelz (+ 32 273 t), Gerste (+ 3543 t), Mais (+ 24 990 t), Steinkohlenbriketts (+ 2007 t); abgenommen haben: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 1550 t), rohe Braunkohlen (— 81 705 t), Braunkohlenbriketts (— 8771 t), Steine, Platten von Zement (— 685 t), Chemikalien und Drogen (— 271 t), phosphorsaurer Kalk (— 3550 t), Roheisen aller Art (— 7400 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 210 t), Eisenbahnschienen (— 386 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 843 t), Fleisch und Speck (— 558 t), Roggen (— 1000 t), Hirse, Buchweizen (— 30 062 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 600 t), Bau- und Nutzholz, bearbeitet (— 808 t), desgl. gespalten (— 783 t), Brennholz, Reisig, Späne (— 1468 t), Edelhölzer, roh oder bearbeitet (— 616 t), Kartoffeln (— 947 t), Weizenmehl (— 300 t), andere Müllereierzeugnisse (— 141 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 2325 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 810 t), Steinkohlenteeröle (— 350 t), Röhren von Ton und Zement (— 820 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 265 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 750 t), Steinkohlen (— 219 298 t), Steinkohlenkoks (— 80 996 t), Wein (— 400 t), Verbrauchszucker (— 1147 t), sonstige Güter (— 600 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlenbriketts (+ 367 t), Zement (+ 8000 t), tierischer Dünger (+ 450 t), phosphorsaurer Kalk (+ 354 t), Dampfkessel, Maschinen (+ 500 t), eiserne Röhren und Säulen (+ 1800 t), Kupfererze, Kupferstein (+ 122 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1100 t), Holzzeugmasse (+ 824 t), Lumpen (+ 119 t), Zink, Zinkbrocken (+ 120 t), Stückgüter (+ 120 t), sonstige Güter (+ 200 t); abgenommen haben: Steine, Platten von Zement (— 295 t), Eisen- und Stahlbruch (— 340 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 572 t), Eisenbahnschienen (— 279 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (— 2537 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 1520 t), Ton, Lehm usw. (— 3788 t), sonstige Erden, Traß (— 7417 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 926 t), Grubenholz (— 1712 t), Rundholz zu Zellstoff (— 18 350 t), Kalk, gebrannter (— 2883 t), Papier und Pappe (— 880 t), Schiefer und Schieferwaren (— 227 t), gebr. Steine und Ziegel (— 900 t), Pflastersteine aller Art (— 19 590 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 15 579 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 1448 t), Wolle (— 252 t), Farben (— 900 t).

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	75	82	7 616	986	—	—	
nach dem Rhein hin . .	72	11	83	7 691	6143	—	—	
1921 zusammen	79	86	165	15 307	7129	—	—	
1920	96	98	194	17 523	8266	—	—	
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	
	17	12	29	2 216	1137	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 14,9 %, der Güterverkehr um 13,8 % abgenommen. Floßverkehr hat nicht stattgefunden.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 229 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Querrichtung bearbeitet (— 100 t), Kartoffeln (— 150 t); zugenommen haben: Eisen- und Stahldraht (+ 165 t), Steinkohlen (+ 1772 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Erde, Kies, Sand, Mergel (— 745 t), hartes Bau- und Nutzholz, in Längsrichtung bearbeitet (— 100 t), gebrannte Steine und Ziegel (— 745 t); zugenommen haben: Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1273 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	6	1604	—	—	—	1) Schiffe ohne eigene Triebkraft.
nach dem Rhein hin ¹⁾ .	5	4	9	3545	835	—	—	
1921 zusammen	5	10	15	5149	835	—	—	
1920	22	11	33	9559	5134	—	—	
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	
	17	1	18	4410	4299	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 54,5 %, der Güterverkehr um 83,7 % 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		
1921	685	—	685	—	116 463	116 463	117 148	
1920	311 008	—	311 008	—	204 149	204 149	515 157	
Mithin 1921	{ mehr { weniger		—	—	—	—	—	
	310 323	—	310 323	—	87 686	87 686	398 009	

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 99,8 %, in der Abfuhr um 42,9 %, im ganzen um 77,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben abgenommen: Bier (— 450 t), Blei in Blöcken (— 755 t), Braunkohlenbriketts (— 120 000 t), Chemikalien und Drogen (— 1468 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 2585 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 3196 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (— 2202 t), Eisen- und Stahlwaren (— 3486 t), Fleisch und Speck (— 150 t), Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte (— 500 t), Malz (— 30 396 t), Glas und Glaswaren (— 29 606 t), Korb- und Floßweiden (— 1364 t), Kartoffeln (— 3506 t), Obst und Beeren (— 2222 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 15 135 t), Papier und Pappe (— 6627 t), Erdöl und andere Mineralöle (— 890 t), Salpetersäure, Salzsäure (— 530 t), Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) (— 3093 t), Weingeist, Branntwein, Essig (— 2296 t), Stärke, Traubenzucker (— 5790 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (— 9730 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 4736 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 511 t), Wein (— 26 511 t), Wolle (— 580 t), Verbrauchszucker (— 161 t), Stückgüter (— 3100 t), Umschließungen, gebraucht (— 11 975 t), gehobelte Hölzer (— 7255 t), sonstige Güter (— 9152 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Bier (— 7790 t), Chemikalien und Drogen (— 196 t), tierischer Dünger (— 200 t), Eisen und Stahl in Stäben (— 1308 t), Platten und Bleche aus Eisen (— 3124 t), Dampfkessel, Maschinen (— 602 t), Eisen- und Stahlwaren (— 333 t), Glas und Glaswaren (— 4070 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (— 675 t), Kartoffeln (— 350 t), Weizenmehl (— 290 t), Obst und Beeren (— 580 t), Pflanzen (— 928 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 4169 t), Soda aller Art (— 3283 t), Weingeist (— 5120 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (— 100 t), Wein (— 29 610 t), Verbrauchszucker (— 1465 t), Stückgüter (— 5350 t), Umschließungen, gebraucht (— 5250 t), gehobelte Hölzer (— 4250 t), sonstige Güter (— 8380 t).

7. Der Rhein-Herne-Kanal¹⁾.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
nach dem Rhein hin	9 478	288	9 766	—	4 864 137	—	—	1) Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht für 1918 (Prot. IV. o. S. v. 1918).
von dem Rhein her	749	8983	9 732	—	369 914	—	—	
1921	10 227	9271	19 498	—	5 234 051	—	—	
1920	9 069	7639	16 708	—	5 343 940	—	—	
Mithin 1921	mehr weniger	1 158 —	1632 —	2 790 —	— 109 889	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 16,7 % zugenommen, in der Ladung um 2,1 % 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	
1921	53	—	53	14 115	8 218	8	3228	
1920	160	1	161	66 249	36 481	2	1110	
Mithin 1921	mehr weniger	— 1	— 108	— 52 134	— 28 263	6 —	2118 —	

Der Verkehr von dem Rhein her hat sonach in der Schiffszahl um 67,1 %, in der Ladung um 77,5 % abgenommen.

Der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 300,0 %, im Gewicht der Flöße um 190,8 % zugenommen.

Die Abnahme erstreckt sich auf: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 79 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 30 t), Lein- und Ölsamen (— 5263 t), weiches Bau- und Nutzholz, gespalten (— 280 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 20 444 t), Steinkohlen (— 1011 t), Tabak, roh, Tabakrippen (— 53 t), Stückgüter (— 413 t), sonstige Güter (— 1242 t); zugenommen hat: weiches Bau- und Nutzholz, unbeebeitet (+ 2118 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	2578	1782	4 360	555 063	289 396	—	—	
zu Tal	3772	824	4 596	542 746	461 952	75	25 974	
1921 zusammen	6350	2606	8 956	1 097 809	751 348	75	25 974	
1920	7518	2762	10 280	1 488 032	1 085 206	70	28 640	
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="margin-right: 5px;">mehr</div> </div>		—	—	—	5	—	
	<div style="display: flex; align-items: center;"> } <div style="margin-right: 5px;">weniger</div> </div>		1168	156	1 324	—	2 606	

Demnach hat in 1921 gegenüber 1920 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um 12,9 %, der Tragfähigkeit nach um 26,8 % und der Ladung nach um 30,4 % abgenommen. Der Floßverkehr hat um 9,3 % 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	390	508	898	103 338	36 898	—	—	
von der Waal nach der Maas	372	515	887	102 710	66 692	—	—	
1921 zusammen	762	1023	1785	206 048	103 590	—	—	
1920	1827	1381	3208	447 392	294 682	—	—	
Mithin 1921	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div style="margin-right: 5px;">mehr</div> </div>		—	—	—	—	—	
	<div style="display: flex; align-items: center;"> } <div style="margin-right: 5px;">weniger</div> </div>		1065	358	1423	241 344	191 092	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 54 % abgenommen.

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

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

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung ¹⁾ t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach dem Leck	1442	752	2194	118 427	83 473	—	—	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	1292	1719	3011	218 929	82 386	—	—	
1921 zusammen	2734	2471	5205	337 356	165 859	—	—	
1920 ..	5528	3100	8628	646 258	451 577	7	105	
Mithin 1921 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	2794	629	3423	308 902	285 718	7	105	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 39,7 %, der Tragfähigkeit nach um 47,8 %, der Ladung nach um 63,3 % und der Floßverkehr um 100 % abgenommen.

b) die Wilhelmina- und die Neue oder Große Schleuse zu Vianen an dem Leck zusammen:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach dem Leck	10 877	2678	13 555	2 864 471	2 740 893	89	1335	
in der Richtung aus dem Leck	4 525	6367	10 892	1 779 438	688 752	79	1185	
1921 zusammen	15 402	9045	24 447	4 643 909	3 429 645	168	2520	
1920 ..	12 388	6604	18 992	3 002 524	2 320 365	449	6735	
Mithin 1921 { mehr	3014	2441	5 455	1 641 385	1 109 280	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	281	4215	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 28,7 %, der Tragfähigkeit nach um 54,7 %, der Ladung nach um 47,8 % zugenommen und der Floßverkehr um 62,6 % abgenommen.

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			37 575	6 791 761		176	105 935	
in der Richtung von Amsterdam			34 536	6 455 469		30	11 696	
1921 zusammen			72 111	13 247 230		206	117 631	
1920 ..			51 611	9 996 190		256	155 432	
Mithin 1921 { mehr			20 500	3 251 040		—	—	
{ weniger			—	—		50	37 801	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 38,7 %, der Tragfähigkeit nach um 32,5 % 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	3395	2 218	5 613	298 946	169 690	3	60	
nach dem Leck	450	8 126	8 576	351 804	16 193	2	30	
1921 zusammen	3845	10 344	14 189	590 750	185 883	5	10	
1920 ..	7048	11 883	18 931	968 544	486 701	8	210	
Mithin 1921 { mehr	—	—	—	—	—	—	—	
{ weniger	3203	1 539	4 742	377 794	300 818	3	120	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 25 %, der Tragfähigkeit nach um 39 % abgenommen.