

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

1. Der Schiffs- und Floßverkehr im Jahr 1907

[urn:nbn:de:bsz:31-220978](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220978)

Statistische Mitteilungen

über das Großherzogtum Baden.

Neue Folge Band I.

April.

Jahrgang 1908.

Inhalt: 1. Der Schiffs- und Floßverkehr im Jahr 1907. — 2. Der Verkehr mit Zugtieren auf den badischen Landstraßen 1906/07. — 3. Die Einnahmen der badischen Staatseisenbahnen in den Monaten Januar 1907 bis April 1908. — 4. Zur Statistik des Radfahrverkehrs in Baden. — 5. Der Geschäftsumsatz der Reichsbank in Baden im Jahr 1907. — 6. Die Grundbuchamtsgeschäfte (einschließlich der auf den auswärtigen Grundbuchtagen vorgenommenen Notariatsgeschäfte) in Baden im Jahr 1907. — 7. Die ehrengerichtliche Tätigkeit der badischen Anwaltskammer im Jahr 1907. — 8. Die Tätigkeit der ärztlichen Ehrengerichte im Jahr 1907. — 9. Zur Bevölkerungsbeziehung des Großherzogtums im Jahr 1907. — 10. Der Deutsche Werkmeisterverband im Großherzogtum Baden auf Schluß des Jahres 1907. — 11. Die öffentlichen Mittelschulen in Baden Ende 1907. — 12. Waldbrände im Jahr 1907. — 13. Die Tätigkeit der Eichämter im Jahr 1906. — 14. Badens überseeische Auswanderung im Jahr 1907. — 15. Die Ergebnisse der Schlachtvieh- und Fleischbeschau in den 5 größten Städten im I. Vierteljahr 1908. — 16. Der Saatenstand in Baden. — 17. Aufstehende Tierkrankheiten im April 1908. — 18. Die Preise der wichtigeren Lebensbedürfnisse und Verbrauchsgegenstände im April 1908. — 19. Landesversicherungsanstalt Baden. — 20. Badische landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft. — 21. Die Lage des Arbeitsmarktes im April 1908. — 22. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im April 1908.

1. Der Schiffs- und Floßverkehr im Jahr 1907.

Als schiffbare Gewässer kommen für Baden in Betracht der Bodensee mit dem Untersee, der Rhein oberhalb Schaffhausen und unterhalb Basel, der Neckar und der Main. Die Gesamtlänge der schiffbaren Flüsse ist 412,1 km.

Das Berichtsjahr 1907 gestaltete sich zu einem der wasserärmsten wie für den Betrieb der Schifffahrt ungünstigsten seit Jahren und gab den Interessenten fast allgemein Anlaß zu Klagen über längere Unterbrechungen und Störungen des Verkehrs.

Die Schifffahrt auf dem Bodensee war, soweit der Ober- und Überlingersee in Frage stehen, das ganze Jahr hindurch nicht behindert, nur auf dem Untersee und auf dem Rhein bis Schaffhausen mußte sie wegen Eisbildung zeitweise (24. Januar bis 24. Februar) eingestellt werden. Der Gesamtgüterverkehr in den 5 Bodenseehäfen Konstanz, Meersburg, Überlingen, Ludwigshafen und Radolfzell, für dessen Beurteilung in Betracht zu ziehen ist, daß beim Verkehr zwischen den badischen Uferorten die Güter sowohl im Einlade-, als auch Ausladehafen, also mehrfach gezählt sind, belief sich im Jahr 1907 auf 263 402 t (ohne Vieh) und hat gegenüber dem Vorjahr um 25 146 t oder 9,54% zugenommen. Was die Ausladungen in den badischen Bodenseehäfen anbelangt, so ist der Güterumschlag gegenüber dem Vorjahr alles in allem genommen so ziemlich gleich geblieben (154 274 t gegenüber 154 901 t im Jahr 1906), im Vergleich zum Durchschnitt des letzten Jahrzehnts hat er sich dagegen um rund 4300 t oder 2,75% gehoben. Wesentlich günstiger gestalteten sich die Güterverladungen. Dieselben erreichten im Berichtsjahr ein Gesamtgewicht von 109 128 t gegenüber 83 355 t im Vorjahr und 85 928 t im Durchschnitt des letzten Jahrzehnts, zeigen also eine Zunahme von 23,61 bzw. 21,26%. Bemerkenswert in dieser Hinsicht ist die außerordentlich starke Zunahme der Steinkohlenabfuhr aus dem Hafen von Konstanz (1906: 28 910 t; 1907: 53 898 t). Der Hauptverkehr der badischen Bodenseehäfen spielt sich zwischen den einzelnen badischen Uferorten und zwischen Konstanz und Bregenz (Österreich) ab. Von der Gesamtzufuhr in Gewichtshöhe von 154 274 t kamen 53 632 t oder 34,76% der Frachten selbst wieder aus badischen Uferorten, 64 409 t oder 41,75% aus Österreich, der Rest mit 36 233 t oder zusammen 23,48% aus Bayern (1,64%), Württemberg (14,83%) und der Schweiz (6,88%). Von den abgegangenen Gütern im Gesamtverladegewicht von 109 128 t gingen 24 919 t oder 22,83% nach badischen Uferorten, 78 091 t oder 71,58% nach Österreich, 6 118 t oder zusammen 5,61% nach Bayern (0,38%), Württemberg (0,75%) und der Schweiz (4,50%). Der Verkehr in dem wichtigsten badischen Bodenseehafen Konstanz (140 307 t in Ankunft und 85 601 t in Abgang) machte im Berichtsjahr 85,76% des Gesamtverkehrs der obengenannten badischen Bodenseehäfen aus. Unter den in Konstanz ausgeladenen Gütern waren ihrem Gewichte nach 72 303 t oder über die Hälfte (51,53%) Zement, Kalk, Erden, 8027 t oder 5,72% Steine und Steinwaren, 18 229 t oder 12,99% weiche Holz-Schnittwaren,

zusammen von der Anfuhr zu Schiff (ohne Vieh) 70,24%; an Lebendvieh gelangten 10 051 Stück zur Ausladung. Von den in Konstanz verfrachteten Gütern sind insbesondere hervorzuheben Kohlen und Koks (61 563 t oder 71,91%) sowie Düngemittel (4936 t oder 5,76% der gesamten Verfrachtung).

Der Schiffsverkehr auf der Rheinstraße von Kehl abwärts bis Mannheim hatte im Berichtsjahr unter außergewöhnlichem Wassermangel zu leiden. Die Großschifffahrt war wegen des niedrigen Wasserstandes von Januar bis Anfang März und von August bezw. Mitte September ab bis Jahreschluß auf große Strecken hin ganz eingestellt oder aber doch in erheblichem Umfange beschränkt. Der Rheinschiffsverkehr wurde weiterhin stark beeinflusst durch die Kohlenknappheit, derzufolge verhältnismäßig nur geringe Kohlenmengen auf Lager kamen.

Trotz dieser ungünstigen Umstände hat der Gesamtverkehr in den 3 oberen Rheinhäfen Kehl (121 303 t), Karlsruhe (559 089 t) und Rheinau (1798 732 t) im Gesamtgewicht von 2 479 124 t gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 339 285 t oder 15,33% zugenommen. Diese Zunahme im Güterverkehr verteilt sich zu 342 280 t auf Rheinau und 44 194 t auf Karlsruhe; für Kehl ergibt sich ein Rückgang um 47 189 t, was sich daraus erklärt, daß sich die Niedrigwasserstände gegen den Oberlauf der Wasserstraße zu in erhöhtem Maße fühlbar machen. Die Zufuhr zu Berg und Tal berechnet sich für die 3 Häfen auf zusammen 2 190 895 t (Vorjahr: 1 384 453 t), die Abfuhr auf 288 229 t (Vorjahr: 355 386 t). Den stärksten Verkehr unter den ebenerwähnten Rheinhäfen hat das Mannheim benachbarte Rheinau mit beinahe drei Viertel (72,55%) des Gesamtverkehrs, ihm am nächsten steht Karlsruhe mit 22,55%. Es ist zu erwarten, daß sich der Güterverkehr in den Häfen Karlsruhe und Kehl nach Fertigstellung der Rheinregulierung, welche die Offenhaltung der Schifffahrt fast das ganze Jahr hindurch ermöglichen soll, bedeutend steigert. Von dem Gesamtverkehr im Kehler Hafen kommen auf Roh- und Bruchstein 7,13%, auf Getreide, Hülsenfrüchte und Ölfaat 38,70%, auf Steinkohlen 25,25%. Im Karlsruher Hafen sind die Hauptverkehrsgüter Steinkohlen, Koks und Braunkohlenbriketts (50%), Baumaterialien (19,6%), Holz (15,5%), Getreide und Ölfaaten (9,0%). In Rheinau überwiegt weitaus der Verkehr mit Steinkohle, Koks und Braunkohle; derselbe macht 95,04% des gesamten Schiffsverkehrsgüterverkehrs im Hafen aus.

Der Verkehr im Rhein- und Neckarhafen Mannheim hatte außer unter den ungünstigen Wasserhältnissen des Rheins auch darunter empfindlich zu leiden, daß die Neckarschifffahrt zu einer Zeit, wo sonst der Verkehr am lebhaftesten zu sein pflegt, d. h. vom Monat August ab während ganzer 4 Monate wegen Niedrigwassers so gut wie unmöglich war. Auf dem Neckar wurden im Berichtsjahre durch die Schlepper bezw. Kettendampfer 1132 beladene (Durchschnittsladung 70,6 t) und 1980 leere Fahrzeuge gegen 1493 (Durchschnittsladung 75,6 t) bezw. 2033 im Vorjahr befördert. Zwischen Mannheim und Heilbronn verkehrten nur 290 direkte Schleppzüge (gegenüber 359 im Vorjahr) und 17 Lokalschleppzüge. Die Gesamtleistung der beladenen Fahrzeuge bezifferte sich auf 8 507 438 Tonnenkilometer, im Jahr 1906 dagegen auf 11 744 923. Trotz der wenig erfreulichen Schiffsverkehrsverhältnisse auf dem Rhein und Neckar hat sich auch im Mannheimer Hafen der Gesamtverkehr im Berichtsjahr (6 095 924 t) im Vergleich zum Vorjahr um 590 139 t oder 10,72% gehoben. Während sich allerdings die Abfuhr in Höhe von 915 110 t um rund 10 000 t gegenüber 1906 verringerte, beträgt die Zunahme der Güterzufuhr rund 600 000 t oder 13,10%. Das Vorherrschende der angekommenen Schiffsfrachten in Mannheim (5 180 814 t oder 84,98% des Gesamtverkehrs) ist insbesondere der außerordentlich starken Zufuhr zu Berg auf dem Rhein in Steinkohlen, Getreide und Hülsenfrüchten zuzuschreiben. Selbstverständlich überwiegt bei der Zufuhr in Mannheim weitaus die Bergzufuhr auf dem Rhein, die 1907: 4 886 337 t oder 94,32% der Gesamtzufuhr (5 180 814 t) und 80,15% des Gesamtverkehrs im Mannheimer Hafen (6 095 924 t) betrug. Von der Bergzufuhr waren 6,25% Zement, Kalk, Erden, 22,17% Getreide, andere Hülsenfrüchte und Ölfaat, 4,51% Holz, 49,53% also beinahe die Hälfte, Steinkohlen, Koks und Braunkohlen. Im Vergleich zu den letzten 10 Jahren zeigt die Bergzufuhr des Jahres 1907 in Mannheim eine äußerst starke Entwicklung, welche auf den kommerziellen und industriellen Aufschwung des Platzes und die gesteigerte Aufnahmefähigkeit seines Hinterlandes zurückzuführen ist. Die Bergzufuhr des Jahres 1907 steht um nahezu 1 Million Tonnen über dem letzten 10 jährigen Durchschnitt (3 912 694 t). Von der Rheinzufuhr zu Tal (112 347 t) waren 92 480 t oder 82,31% Mauersteine, Ziegel und dergl., von der Neckarzufuhr (182 130 t) 52,87% Salz und 14,08% Mauersteine, Ziegel und dergl. Hauptgegenstände der Abfuhr zu Tal auf dem Rhein (676 367 t), waren Zement, Kalk usw. 12,17% und Salz 25,75%, von den von Mannheim aus auf dem Rhein stromaufwärts beförderten Gütern (177 631 t) 42,33% Weizen, von den neckaraufwärts verfrachteten

(61 112 t) 25,03% Ölsaft und 32,61% Steinkohlen. Für Weizen ist Mannheim der erste Handelsplatz Deutschlands, die gesamte Weizenzufuhr zu Schiff belief sich 1907 auf 748 438 t, die Abfuhr auf 85 625 t.

Die Entwicklung des Gesamtverkehrs im Mannheimer Rhein- und Neckarhafen während der letzten 35 Jahre zeigt eine ganz gewaltige Zunahme, und zwar um 5 351 216 t oder 718,66%. Mannheim, das am oberen Ende der mehr als 700 km langen, fast das ganze Jahr hindurch für die größten Flußschiffe fahrbaren Wasserstrecke des Rheins und an der Einmündung des Neckars in denselben liegt, ist heute der größte deutsche Rheinhafen und entspricht durch seine großartigen Einrichtungen in jeder Beziehung den entwickelten Verkehrsverhältnissen der Neuzeit.

Die Schifffahrt auf dem Main war im Jahr 1907 während etwa 25 Tagen durch Eisgang unterbrochen. Der Gesamtverkehr im Main- und Tauberhafen von Wertheim (49 720 t), von dem die Zufuhr zu Tal (42 075 t) allein 84,62% ausmachte, stellte sich um rund 13 000 t geringer gegenüber dem Vorjahr. Den Hauptbestandteil der Zufuhrladungen zu Tal bildeten Erden, Lehm, Sand, Kies und dergl. mit 40 570 t oder 96,42%.

Was endlich den Floßverkehr anbelangt, so kommen als flößbare Gewässer für Baden in Betracht der Rhein unterhalb Schaffhausen bis Basel, die Kinzig (mit den Nebenflüssen: kleine Kinzig, Wolfach und Schiltach), die Murg, die Enz und die Nagold; die Gesamtlänge der flößbaren Gewässer berechnet sich auf 298,9 km.

Der Floßverkehr auf der Kinzig ist seit 1898 eingestellt; auch auf der Murg und Enz wurde im Jahr 1907 keine Flößerei getrieben. In Mannheim kamen auf dem Neckar 223 Flöße an und gingen 55 ab. Auf der Enz in Pforzheim liefen 6 Flöße ein, auf dem Main von Wertheim aus wurden 5 Flöße abgelassen. In Mannheim betrug das Bestandsgewicht der Flöße in Ankunft 45 181 t (Vorjahr: 71 353 t) oder 0,87% der Gesamtzufuhr, in Abgang 23 522 t (Vorjahr: 36 380 t) oder 2,53% des Gesamtgewichts der Abfuhr.

Der Floßverkehr auf den badischen Gewässern ist, wie die Verkehrsentwicklung im Mannheimer Hafen zeigt, namentlich seit Mitte der 90er Jahre, in erheblichem Umfange zurückgegangen. Der Rückgang beziffert sich seit Anfang der 70er Jahre (1873) dem Bestandsgewichte der Flöße nach auf mehr als 26%. Mit Rücksicht auf die vielfachen Schädigungen, welchen die an den Wasserläufen jetzt überall errichteten Industrieanlagen durch die Flößerei ausgesetzt sind, und den Ausbau des Eisenbahnverkehrsnetzes erscheint die Abnahme des Floßverkehrs leicht begreiflich.

2. Der Verkehr mit Zugtieren auf den badischen Landstraßen 1906/07.

Der Verkehr mit Zugtieren auf den badischen Landstraßen wird von der Gr. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues periodisch ermittelt. Die Erhebungen werden in der Weise veranstaltet, daß die Aufschreibungen in der zweiten Hälfte des einen und der ersten Hälfte des darauffolgenden Jahres erfolgen, so daß auf diese Weise eine Durchschnittszahl für zwei Jahre gewonnen wird. Das Ergebnis der Ermittlung gestaltete sich für das Jahr 1906/07 wie folgt:

Beobachtungszeit	Durchschnittliche Länge der Landstraßen km	Davon haben einen durchschnittlichen täglichen Verkehr					
		von mehr als 1000	von 501—1000	von 101—500	von 51—100	von 31—50	von 30 u. weniger
		Zugtieren					
	km	km	km	km	km	km	
1906/07	3 056,65	35,66	55,43	1 140,85	1 067,23	447,81	309,67
{ in % . . .	100,00	1,16	1,82	37,32	34,92	14,65	10,13
1902/03	3 061,48	39,55	92,22	1 245,02	1 047,60	420,76	216,33
{ in % . . .	100,00	1,29	3,01	40,67	34,22	13,74	7,07
1897/98	3 100,59	66,48	141,01	1 245,64	1 047,18	375,52	224,76
{ in % . . .	100,00	2,14	4,55	40,18	33,77	12,11	7,25

Der Übersicht sind noch die Erhebungen aus den Jahren 1902/03 und 1897/98 beigelegt, um die Veränderungen in den letzten 10 Jahren zu veranschaulichen. Aus der Gegenüberstellung geht hervor, daß bei einer im wesentlichen gleichen durchschnittlichen Länge der Landstraßen der