

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

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

(61 112 t) 25,03% Ölsaaf 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

prozentuale Anteil der frequentiertesten Straßen, mit einem täglichen durchschnittlichen Verkehr von 500 und mehr Zugtieren, ganz erheblich zurückgegangen ist. Diese Erscheinung findet ihre Erklärung zunächst darin, daß eine Reihe verkehrsreichster Straßen durch die im Jahr 1900 erfolgte Auscheidung der Landstraßenstrecken innerhalb Ortssetters der Großstädte aus dem Landstraßenverband für die Erhebung in Wegfall kommen. Die Straßen mittleren Verkehrs weisen in den einzelnen Erhebungsjahren größere Verschiedenheiten nicht auf; die Landstraßen geringen Verkehrs dagegen haben eine beträchtliche Zunahme erfahren (24,78% der gesamten Straßenlänge gegen 19,36% im Jahre 1897/98). An der gewaltigen Steigerung des Verkehrs im letzten Jahrzehnt hat demnach der Zugtierverkehr auf den Landstraßen keinen Anteil; sie entfällt auf seine Konkurrenten, die Eisenbahnen, deren Güterbeförderungsdienst eine wesentliche Ausgestaltung im letzten Jahrzehnt erfahren hat. Auch der Personenverkehr mittelst Fuhrwerks ist durch das Netz der Nebenbahnen auf die Schienenwege übergegangen, und nicht zuletzt tragen Fahrrad und Automobil das ihrige dazu bei, den Verkehr mit Zugtieren auf den Landstraßen einzuschränken.

3. Die Einnahmen der badischen Staatseisenbahnen in den Monaten Januar 1907 bis April 1908.

Monate.	Aus dem Personenverkehr.		Aus dem Güterverkehr.		Aus sonstigen Quellen.		Zur ganzen.	
	Überhaupt	Mehr (+) oder weniger (-) gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres	Überhaupt	Mehr (+) oder weniger (-) gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres	Überhaupt	Mehr (+) oder weniger (-) gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres	Überhaupt	Mehr (+) oder weniger (-) gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres
1907.								
Januar . . .	1 560 930	- 24 310	4 191 550	+ 94 240	725 550	+ 68 590	6 478 030	+ 188 520
Februar . . .	1 491 430	- 21 880	3 927 460	- 74 510	732 030	+ 55 920	6 150 920	- 40 470
März	2 487 300	+ 583 560	5 031 990	+ 285 900	810 560	+ 84 810	8 329 850	+ 954 270
April	4 551 870	+ 2 107 250	4 957 640	+ 748 090	826 220	+ 163 490	10 335 730	+ 3 018 830
Mai	2 018 840	- 407 220	4 841 070	+ 158 390	862 710	+ 235 540	7 722 620	- 13 290
Juni	2 272 170	- 726 760	4 901 760	+ 610 610	870 440	+ 231 990	8 044 370	+ 135 840
Juli	2 951 390	- 1 474 540	5 309 270	+ 667 950	804 610	+ 179 080	9 065 270	- 627 510
August	2 990 540	+ 142 940	5 532 120	+ 616 010	814 840	+ 121 740	9 337 500	+ 880 690
September . .	2 531 840	- 220 160	5 599 510	+ 516 580	836 290	+ 144 770	8 967 640	+ 441 190
Oktober	2 009 340	- 201 990	6 454 380	+ 622 930	845 810	+ 91 140	9 309 530	+ 512 080
November . . .	1 633 100	- 202 040	5 562 040	+ 492 710	879 850	+ 86 610	8 074 990	+ 377 280
Dezember . . .	1 662 490	- 161 280	4 519 430	+ 276 340	1 117 940	+ 59 970	7 299 860	+ 175 030
Zus. 1907	28 161 240	- 606 430	60 828 220	+ 5 015 240	10 126 850	+ 1 543 650	99 116 310	+ 5 952 460
1908.								
Januar	1 392 300	- 168 630	4 164 690	- 26 860	801 570	+ 76 020	6 358 560	- 119 470
Februar	1 384 220	- 107 210	4 670 730	+ 743 270	788 200	+ 56 170	6 843 150	+ 692 230
März	1 735 020	- 752 280	5 159 520	+ 127 530	873 890	+ 63 330	7 768 430	- 561 420
April	2 229 430	- 2 322 440	4 921 680	- 35 960	879 120	+ 52 900	8 030 230	- 2 305 500
Zusammen Mai 1907 bis April 1908	24 810 680	- 6 601 610	61 636 200	+ 4 769 500	10 375 270	+ 1 419 260	96 822 150	- 412 850

4. Zur Statistik des Radfahrverkehrs in Baden.

Nach der Verordnung Groß. Ministeriums des Innern vom 29. Oktober 1895 war bisher das Befahren öffentlicher Wege und Plätze mit Fahrrad nur gestattet, wenn letzteres mit einer Nummernplatte versehen war. Die Erteilung der letzteren seitens des zuständigen Bezirksamts erfolgte durch Ausstellung einer auf den Namen des Radfahrers lautenden Urkunde (Radfahrerkarte). Die Zahl dieser von den einzelnen Bezirksamtern ausgestellten Radfahrerkarten gibt eine Handhabe zur Beurteilung des Umfangs des Radfahrports in unserem Lande. Allerdings ist