

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

1. Der Schiffsgüter- und Floßverkehr in den wichtigeren badischen Rheinhäfen in den Jahren 1900 bis 1909

[urn:nbn:de:bsz:31-220996](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220996)

Statistische Mitteilungen

über das Großherzogtum Baden.

Neue Folge Band III.

Oktober.

Jahrgang 1910.

Inhalt: 1. Der Schiffsgüter- und Floßverkehr in den wichtigeren badischen Rheinhäfen in den Jahren 1900 bis 1909. — 2. Geisteskranke in den staatlichen Irrenanstalten im Jahr 1909. — 3. Die Ernte des Jahres 1910. — 4. Stand und Bewegung der Tierseuchen im Oktober 1910. — 5. Zu- und Abfuhr auf den Wasserstraßen in den wichtigeren badischen Hafensplätzen in den einzelnen Monaten des Jahres 1910. — 6. Auftrieb und Umsatz auf den badischen Viehmärkten im Oktober 1910. — 7. Der Saatenstand in Baden. — 8. Landesversicherungsanstalt Baden. — 9. Badische landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft. — 10. Die Lage des Arbeitsmarktes im Oktober 1910. — 11. Die Preise der wichtigeren Lebensbedürfnisse und Verbrauchsgegenstände im Oktober 1910. — 12. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im Oktober 1910.

1. Der Schiffsgüter- und Floßverkehr in den wichtigeren badischen Rheinhäfen in den Jahren 1900 bis 1909.

Mit dem 1. Januar 1909 sind neue bundesrätliche Bestimmungen über die Binnenschiffahrtstatistik in Kraft getreten, die erheblich höhere Anforderungen an die Schifffahrt treibenden Unternehmungen stellen als früher und deshalb nicht gleich einwandfrei und vollständig durchgeführt werden konnten, so daß die Angaben zum Teil lückenhaft blieben. In den folgenden Ausführungen sind aus diesem Grunde für die Rheinhäfen Kehl, Karlsruhe und Rheinau, wo für die Zwecke der eigenen Verwaltungen noch Sonderanschreibungen fortgeführt werden, die Ergebnisse dieser Sonderstatistiken benützt worden, während die Ziffern über den Schiffsgüterverkehr in den Mannheim-Hafenanlagen den Ermittlungen auf Grund der neuen reichsstatistischen Vorschriften entnommen sind.

Der Hafen von Kehl ist erst im Mai 1900 dem Betrieb übergeben worden. Der Gesamtverkehr im Hafen zu Wasser beläuft sich im Durchschnitt der Jahre 1900/9 auf jährlich 127 128 t und ist im Vergleich zu dem jeweiligen gesamten Wasserumschlag der übrigen wichtigeren badischen Rheinhäfen der niedrigste. Immerhin ist der Verkehr im Kehler Hafen, abgesehen von einigen Schwankungen, ziemlich rasch gestiegen; er betrug in dem auf das Gründungsjahr folgenden ersten vollen Betriebsjahr nur 53 485 t. Den stärksten Verkehr brachte dem Hafen seither das Jahr 1905 mit 223 627 t. Für 1909 ist gegenüber dem Vorjahr ein Ausfall zu verzeichnen von 6 432 t. Der Verkehr ist größtenteils Zufuhr auf dem Rhein zu Berg (1909: 144 209 t); die Zufuhr Rhein zu Tal ist demgegenüber verschwindend klein. Die Abfuhr ist dagegen in der Hauptsache Rhein zu Tal gerichtet, und zwar gingen rheinabwärts im Jahre 1909 zus. 14 116 t, rheinaufwärts nur 853 t. Der Schiffsgüterverkehr im Kehler Hafen ist ziemlich vielseitig. An der Spitze stehen der Menge nach in der Zufuhr die Steinkohlen usw. mit 72 190 t in 1909; erheblich ist auch die Zufuhr an Weizen und Spelz (1909: 21 158 t). Die wesentlich kleinere Abfuhr setzt sich vornehmlich zusammen aus Erzen, Holz (fast aussch. weiche Schnittware) und Steinen (1909: 1043 bzw. 3261 bzw. 6895 t).

Der städtische Rheinhafen Karlsruhe wurde gerade ein Jahr später (Mai 1901) eröffnet. Mit der Inbetriebnahme des Karlsruher Hafens hörte der Hafen in Mainz auf, ein eigentlicher Hafen im Sinne der Rheinschiffahrts-Akte zu sein. Der Gesamtverkehr im Hafen zu Wasser (1901/9 im Jahresmittel 514 814 t) hat inzwischen eine ganz erhebliche und ziemlich regelmäßige Zunahme erfahren und belief sich im Jahre 1909 auf zus. 830 823 t gegenüber 280 703 t im ersten vollen Betriebsjahr 1902, was einem Mehr von 550 120 t oder von 196 % gleichkommt. Vom Gesamtverkehr machen Steinkohlen (einschl. Koks und Britetts) allein 55,3 % Holz 19,8 %, Getreide (einschl. Olsaaten und Ölfrüchte) und Baumaterialien je 8 % aus. Der größere Teil des Gesamtumschlages ist alljährlich Zufuhr, im Durchschnitt der Jahre 1901/9: 425 391 t; auch die Zahl der Warengattungen überwiegt in der Zufuhr weitaus. Wie in Kehl vollzieht sich im Karlsruher Rheinhafen die Zufuhr größtenteils zu Berg (1909: Rhein zu Berg 626 210 t, Rhein zu Tal 47 504 t), die Abfuhr fast ausschließlich im Talverkehr (1909: Rhein zu Berg 542 t; Rhein zu Tal 156 567 t). Weit mehr als die Hälfte aller zugeführten Warenmengen, 1909 zus. 458 986 t oder 68,1 %, entfällt auf Steinkohlen. Der Karlsruher Rheinhafen darf vorderhand als Kohlenhafen bezeichnet werden, wenn auch seine Bedeutung für den Umschlag in Holz

und Getreide nicht unbeträchtlich ist. In der weit kleineren Abfuhr, die fast ausschließlich die Talrichtung der Wasserstraße einhält und sich im Durchschnitt der Jahre 1901/9 auf jährlich 89 423 t beziffert, stehen Holz, hauptsächlich Schnitware (134 219 t), Eisen- und Stahlbruch (6205 t), Papier und Pappe (5565 t) im Jahre 1909 im Vordergrund. In diesem Jahre konnte die Schifffahrt infolge sehr günstiger Wasserstandsverhältnisse volle 10 Monate offen gehalten werden, weshalb auch der Güterverkehr im abgelaufenen Jahre der höchste seit Inbetriebstellung des Hafens ist. Die größere Zufuhr gegenüber dem Vorjahr macht sich besonders bemerkbar bei Steinkohlen, Holz, Eisen und Getreide, die vermehrte Verfrachtung in der Abfuhr namentlich in der Verladung von Schnitwaren. Die Abnahme des Verkehrs in Zement, Erde und Kies ist die Folgeerscheinung der geringen Bautätigkeit und der Einschränkung der Riesenarbeiten aus dem Rhein. Die Aufwendungen der Stadtgemeinde Karlsruhe für ihren Rheinhafen beliefen sich bis Ende 1909 auf insgesamt 4 039 306 Mk. Durch den bisher schon ziemlich vorgeschrittenen Ausbau des Nordbeckens und dadurch, daß sie in letzter Zeit dazu überging, Hafengelände an Interessenten verkaufsweise abzulassen, glaubt die Stadtverwaltung, noch mehr als bisher neue Industrien am Hafen ansiedeln und dessen Verkehr beleben zu können.

Im Rheinhafen, der im August 1897 in Betrieb genommen wurde, ist der Verkehr dank dem schnellen Ausbau großer Hafenanlagen, sonstiger Einrichtungen zur Erleichterung des Verkehrs und der Niederlassung von zahlreichen Fabrikunternehmungen ebenfalls rasch auf eine sehr ansehnliche Höhe gestiegen. Der Gesamtverkehr in Ankunft und Abgang zu Wasser, der bis Ende 1900 bereits auf 557 085 t in Schiffsgut und Floßholz gestiegen war, machte auf Jahres-schluß 1909 schon nahezu das Dreifache dieser Ziffer aus (1 659 704 t). Auch in Rheinau ist indes der Gesamtverkehr ähnlich wie in Kehl gegenüber den beiden Vorjahren etwas zurückgegangen (1907: 1 798 732 t, 1908: 1 851 592 t); im Durchschnitt der Jahre 1900/9 stellt sich der Jahresumschlag auf 1 313 781 t. Zur Steigerung des Verkehrs in den letzten 10 Jahren trugen insbesondere auch die 1902 erfolgte Eröffnung einer Bollabfertigungsstelle im Hafen und die Übernahme des Hafenbetriebs durch die Großh. Eisenbahnverwaltung im darauffolgenden Jahre bei. Die Zufuhr, in 1909 auf 1 577 691 t, besteht zum allergrößten Teil (1 420 816 t) aus Steinkohlen und vollzieht sich somit fast nur auf dem Rhein zu Berg; Rhein zu Tal sind 1909 überhaupt nur 753 t, und zwar Erde, angekommen. In der starken Zunahme der Steinkohlenzufuhr (1900: 402 481 t; 1909: 1 420 316 t, jährl. Durchschnitt 1900/9: 1 039 204 t) zeigt sich die wachsende Bedeutung des Rheinhafens sowohl als Industriehafen wie als Umschlags- und Stapelplatz für den Steinkohlenverkehr in Süddeutschland, insbesondere für Baden. Die Abfuhr zu Wasser tritt gegenüber der Zufuhr ganz in den Hintergrund und ist im letzten Jahr in der Richtung Rhein zu Berg mit 54 685 t gerade doppelt so stark gewesen als in der Talfahrt (27 328 t). Auch der Versand zu Wasser besteht fast ausschließlich aus Steinkohlen (1909: 61 615 t).

Der bedeutendste und älteste badische Hafenplatz an der Wasserstraße des Rheins ist Mannheim, in dessen Hafenanlagen auch der Unterlauf des Neckars bei seiner Ausmündung in den Rhein einbezogen ist. Der Gesamtverkehr in den Mannheimer Hafenanlagen, soweit sich die Ab- und Zufuhr auf den Wasserläufen des Rheins und Neckars vollzieht, betrug im Jahr 1909 auf 30 364 Schiffe mit 5 640 323 t an Schiffs-gütern und 214 Flöße mit einem Bestand von 69 673 t an Floßholz, die Gesamtgüterbewegung in Ankunft und Abgang also 5 709 996 t. Hand in Hand mit dem allgemeinen Aufschwung in Handel und Industrie hat sich auch der Hafenverkehr Mannheims in dem zur Betrachtung gestellten Zeitraum gehoben, wenn seine Zunahme auch nicht mehr so auffällig ist wie in früheren Jahrzehnten und in einigen anderen oberrheinischen Hafenumschlagsplätzen. Die Eröffnung und der Ausbau der Oberrheinhäfen (Rheinau, Karlsruhe, Kehl und Straßburg), sowie die Rheinregulierung oberhalb von Mannheim und die Entwicklung von Ludwigshafen machen sich an den Mannheimer Verkehrszahlen bemerkbar. Im Anfangsjahr der zehnjährigen Berichtsperiode 1900/9 ergaben die statistischen Ermittlungen bei einem Gesamtverkehr von 40 296 Schiffen und 625 Flößen einen Güterumschlag von auf 5 328 255 t. Im jährlichen Durchschnitt des genannten Zeitraums beziffert sich der Gesamtgüterverkehr zu Wasser in den Mannheimer Häfen auf 5 472 288 t. Es ergibt sich für das Berichtsjahr 1909 im Vergleich zum Betriebsjahr 1900 ein Mehr im gesamten Schiffs-güter- und Floßverkehr von 381 741 t oder von 7,2%; der Durchschnitt der Jahre 1900/9 wird von diesem Verkehrsergebnis um 237 708 t oder um 4,3% übertroffen. Der im Laufe der Jahre trotz der Steigerung der An- und Abfuhr eingetretene Rückgang in der Gesamtzahl der angekommenen und abgegangenen Schiffe findet seine Erklärung in den größeren Ausmaßen bzw. dem erweiterten Lonnengehalt der neuzeitlichen Schiffs-gefäße. Die Abnahme des Gesamtverkehrs in den Mannheimer Hafenanlagen während der beiden

letzten Betriebsjahre, in denen dieser von 6 095 924 t in 1907 auf 5 958 037 t im Jahre 1908 und auf 5 709 996 t in 1909 herabsank, darf zunächst wohl zurückgeführt werden auf die Abhängigkeit des Verkehrs überhaupt von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und auf die außerordentliche Überfüllung der oberrheinischen Kohlenlager infolge der ungünstigen Marktlage in Industrie- und Hausbrandkohle, welche weitere Kohlenzufuhren größeren Umfanges stark hemmte. Bei dem anhaltend günstigen Wasserstand konnten überdies viele Schiffe, die sonst in Mannheim ihre Fahrt zu Berg hätten schließen und löschen müssen, im letzten Jahre ihre Fahrt nach dem Oberrhein fortsetzen.

Die Mannheimer Verkehrsziffern des Jahres 1909 sind überhaupt nicht ohne weiteres mit denen der Vorjahre vergleichbar, weil zufolge neuerdings ergangener Anordnungen für die Binnen-schiffahrtsstatistik der in Mannheim so überaus wichtige Überschlag von Bord zu Bord auf der Wasserstraße im Rhein-Neckarverkehr und im Verkehr nach dem Oberrhein nur noch in den ersten Monaten des Jahres zur Aufschreibung gelangte, hinterher zwecks Vermeidung von Doppelanschreibungen aber nicht mehr, während er früher sowohl bei der Ankunft wie beim Abgang der Anmeldepflicht unterlag. Der so entstandene Ausfall in den Verkehrsziffern von Mannheim ist recht beträchtlich und äußert sich vor allem im Verkehr mit Salz, Kohlen und Olsaaf. Auch nimmt der Karlsruher Rheinhafen, dessen Wasserverkehr sich in der verhältnismäßig kurzen Zeit seit dem ersten vollen Betriebsjahre (1902) nahezu verdreifacht hat, dem Mannheimer Hafen manche Verfrachtungen weg; dies ist namentlich der Fall bei den Verschiffungen im Holzverkehr vom Schwarzwald nach den mittel- und niederrheinischen Plätzen, wo überdies in letzter Zeit die verstärkten Abladungen aus den nordischen Ländern (Schweden, Rußland und Finnland) und die erheblichen Ankünfte von ostpreussischen Sägewerkserzeugnissen sich immer mehr fühlbar machen.

Von dem Gesamtverkehr des Jahres 1909 in den Mannheimer Häfen entfallen 4 758 917 t oder 83,3 % auf die Zufuhr und 951 079 t oder 16,7 % auf den Versand. Was die Zufuhr anbelangt, so betrug diese im Jahre 1900 insgesamt bereits 4 543 575 t, somit nur 215 342 t weniger als im Jahre 1909. Das Mehr der Jahreszufuhr zu Ende der 10 jährigen Berichtsperiode gegenüber dem Ergebnis auf Jahreschluß 1900 macht nur 4,7 % aus. Von der Gesamtzufuhr 1909 sind 4 490 929 t (94,4 %) auf dem Rhein zu Berg, 124 482 t (2,8 %) auf dem Rhein zu Tal und der Rest mit 143 506 t (3,0 %) auf dem Neckar zu Tal angekommen. Das Wachstum der Zufuhr betrifft nur den Rhein-Bergverkehr, die Ankünfte Rhein zu Tal und im Neckarverkehr gingen im allgemeinen stark zurück, insbesondere in den ersten Jahren der Besprechungsperiode; im Jahre 1909 ist allerdings im Rhein-Talverkehr im Vergleich zu den 3 vorhergehenden Jahren wieder ein kleiner Aufschwung bemerkbar. Es sind angekommen Rhein zu Tal im Jahre 1900 zus. 321 115 t, 1908 zus. 101 537 t, 1909 zus. 124 482 t, Neckar zu Tal im Jahre 1900 zus. 305 623 t, 1908 zus. 211 620 t, 1909 nur noch 143 506 t an Schiffsgütern und Floßholz. Die Zufuhr auf dem Rhein zu Tal in Mannheim besteht 1909 in der Hauptsache aus Erden (28 412 t) und aus Steinen (87 541 t), auf dem Neckar aus Steinen (23 481 t) und Salz (69 943 t). Die Hauptzufuhr auf dem Rhein zu Berg im Jahre 1909 setzt sich zusammen zu 106 248 t aus Mais, zu 118 647 t aus Erden, zu 147 661 t aus Petroleum und andern Mineralölen, zu 291 273 t aus europäischen Hölzern, zu 707 167 t aus Weizen und Spelz und zu 2 090 011 t aus Steinkohlen usw. Die in früheren Zeiträumen recht erhebliche Zufuhr an Floßholz ist in Mannheim wie der Floßverkehr überhaupt während der letzten 10 Jahre immer mehr zurückgegangen. Im Jahr 1900 kamen in Mannheim noch 483 Flöße mit einem Bestand von 93 140 t an, ihre Zahl ist bis zum Jahr 1909 auf 178 mit zus. 37 865 t Floßholz zurückgegangen; im Verkehr Rhein zu Tal sind seit Jahren in Mannheim keine Flöße mehr angekommen. Die Abfuhr auf dem Wasser von Mannheim ist viel geringer als die Zufuhr, sie betrug im Durchschnitt der Jahre 1900/9 jährlich 917 566 t an Schiffsgütern und Floßholz. Der Versand zu Wasser hat sich in diesen 10 Jahren im allgemeinen verhältnismäßig günstiger entwickelt als die Zufuhr. Die Gesamtverkehrsziffer in Abgang ist mit 951 079 t für Mannheim im Jahre 1909 um 21,2 % höher als diejenige des Jahres 1900. Die Abfuhr ist zu 75,9 %, also vorwiegend, Rhein zu Tal gerichtet, 186 640 t (19,8 %) gingen Rhein zu Berg, 42 797 t (4,5 %) Neckar zu Berg. Die wichtigsten Abfuhrartikel in 1909 waren Salz 207 157 t, Steinkohlen usw. 100 847 t, Zement und Zementplatten usw. 70 063 t, europäische Hölzer 39 145 t, Papier, Pappe usw. 38 914 t, Weizenmehl 36 521 t, Öle (ohne Mineralöle) 27 983 t, Erze aller Art 26 464 t, Steine aller Art 20 179 t, Chemikalien und Drogen 18 293 t, Ton-, Farb- und sonstige Erden 18 205 t und Petroleum und sonstige Mineralöle 17 966 t. Zu Berg auf dem Rhein gehen von Mannheim aus in der Hauptsache Weizen und andere Getreidearten, Mehl, Petroleum und Stein-

kohlen, während die Abfuhr zu Berg auf dem Neckar insbesondere aus Sämereien und Steinkohle besteht. Für die beiden Hauptverkehrsgüter Weizen (einschl. Spelz) und Steinkohlen (einschl. Koks und Britetts) berechnet sich im Durchschnitt der Jahre 1900/9 hinsichtlich der Abfuhr zu Wasser ein jährlicher Umschlag von 660 424 bzw. 1 996 350 t, hinsichtlich der Abfuhr von 71 158 bzw. 58 039 t.

2. Geisteskranke in den staatlichen Irrenanstalten im Jahr 1909.

Nach dem Stand vom 1. Januar 1909 waren in den sechs staatlichen Irrenanstalten des Landes (Emmendingen, Freiburg, Mlenau, Pforzheim, Heidelberg, Wiesloch) zusammen 3648 Geisteskranke untergebracht; auf 1000 Einwohner entfallen 1,75 Geisteskranke. In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der in den staatlichen Irrenanstalten untergebrachten Kranken dieser Art um 1371 gestiegen, wobei nicht unberücksichtigt bleiben darf, daß die neueste Anstalt bei Wiesloch erst im Jahr 1905 eröffnet worden ist. Nach dem Stand am 1. Januar 1908 betrug die Zahl der Geisteskranken 3514, im Jahr 1907: 3340, im Jahr 1906: 3190. Die Frage, ob die Zahl der Geisteskranken überhaupt, also nicht nur die Zahl der in staatlichen Anstalten Untergebrachten, in letzter Zeit zugenommen hat, läßt sich auf Grund des vorliegenden Materials nicht beantworten, da die Erkrankten, die keiner Anstalt zugeführt werden, nicht gezählt werden und auch wegen der Flüssigkeit der Grenzen zwischen geistiger Gesundheit und Krankheit kaum zu zählen sind. Von den 3648 in den staatlichen Anstalten untergebrachten Geisteskranken waren 1896 männlichen und 1752 weiblichen Geschlechts. Während sonst das weibliche Geschlecht der Zahl nach überwiegt (im Jahr 1905 waren von 100 Einwohnern 50,42 weiblichen Geschlechts), ist es an der Gesamtzahl der Geisteskranken nur mit 48,0% beteiligt.

Unter den Geisteskranken sind sämtliche Altersklassen vertreten; unter 20 Jahre alt sind 71, über 70 Jahre 103. Über die Hälfte der Insassen (1933 oder 52,8%) steht im Alter von 30 bis 50 Jahren; 940 Personen haben das 50. Lebensjahr bereits überschritten, 601 sind erst 20 bis 30 Jahre alt. Bemerkenswert ist die große Zahl der Verwitweten und Geschiedenen in den Anstalten; fast ein Zehntel (338 oder 9,3%) aller Insassen ist verwitwet oder geschieden; über ein Viertel (984) ist verheiratet; die übrigen 2326 Geisteskranken (63,8%) sind ledig. Nach der Religionszugehörigkeit gehörten 2121 oder 58,1% zu den Katholiken, 1411 oder 38,7% zu den Protestanten, 106 oder 2,9% zu den Israeliten, bei den übrigen 10 war das Religionsbekenntnis unbekannt. Die Katholiken bleiben also etwas unter dem auf ihre Konfession entfallenden Landesanteil (58,1%) der Prozentzahl der Evangelischen unter den Geisteskranken entspricht, von einer verschwindend kleinen Differenz abgesehen, ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung; einen höheren Anteil an der Zahl der Geisteskranken (2,9%) stellen die Israeliten, die nach dem Ergebnis der letzten Volkszählung nur 1,29% der Gesamtbevölkerung ausmachen. Entmündigt sind von sämtlichen Anstaltsinsassen rund ein Viertel (871 oder 23,9%), und zwar erfolgte in den meisten dieser Fälle (509) die Entmündigung vor der Aufnahme in die Anstalt.

Von den 3648 Geisteskranken sind 608 (d. s. 16,7%) außerhalb Badens geboren, darunter 120 außerhalb Deutschlands. Das Hauptkontingent von ihnen stellt Württemberg mit 158 Insassen, dann folgt Preußen mit 155, die Schweiz mit 85, Hessen mit 63, Bayern mit 57, Elsaß-Lothringen mit 20 usw.; bei 2 Personen war das Geburtsland nicht festzustellen. Im Großherzogtum selbst sind 3038 (83,3%) Anstaltsinsassen geboren; ihre Herkunft nach Amtsbezirken ist aus nachstehender Übersicht ersichtlich: Es stammten

aus dem Amtsbezirk	In- sassen	aus dem Amtsbezirk	In- sassen	aus dem Amtsbezirk	In- sassen
Eugen	38	Emmendingen	85	Wolfsach	53
Konstanz	80	Ettenheim	43	Achern	58
Rehlfirch	31	Freiburg	122	Baden	48
Pfullendorf	8	Neustadt	35	Bühl	61
Stodach	29	Staufen	33	Rastatt	106
Überlingen	60	Waldfirch	33	Bretten	49
Donaueschingen	42	Vörrach	69	Bruchsal	103
Triberg	41	Mühlheim	50	Durlach	55
Billingen	46	Schnau	36	Ettlingen	27
Bonnndorf	35	Schopshheim	40	Karlsruhe	146
Säckingen	49	Kehl	48	Pforzheim	90
St. Blasien	30	Lahr	75	Mannheim	165
Waldbhut	61	Oberfirch	42	Schwezingen	40
Breisach	39	Offenburg	105	Weinheim	37