

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

2. Die unmittelbare Umladung von Massengütern in ganzen Wagenladungen von der Eisenbahn zur Binnenwasserstraße und umgekehrt in den badischen Umschlagsplätzen 1912

[urn:nbn:de:bsz:31-221025](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-221025)

Anteil an diesen Ziffern entfällt auf die häuslichen Dienstmoten, Köchinnen, Kindermädchen usw. mit 26 378 offenen Stellen, 20 264 Stellensuchenden und 9316 besetzten Stellen; über 1000 Arbeitsuchende hatten noch aufzuweisen das Wirtschaftspersonal — Kellnerinnen, Hotelzimmermädchen, Köchinnen usw. — (1366 Stellensuchende, 1423 verlangte Arbeitskräfte und 559 Vermittlungen), Kindergärtnerinnen und Kinderfräulein (1085 : 833 : 436) und Gesellschafterinnen, Haushälterinnen usw. (1065 : 663 : 373). Es folgen die Buchhalterinnen, Ladnerinnen usw. mit 795 Arbeitsuchenden, 988 offenen und 400 besetzten Stellen, sowie die Lehrerinnen und Erzieherinnen und das Krankenpflegepersonal mit erheblich niedrigeren Ziffern.

2. Die unmittelbare Umladung von Massengütern in ganzen Wagenladungen von der Eisenbahn zur Binnenwasserstraße und umgekehrt in den badischen Umschlagsplätzen 1912.

Seit dem Jahr 1909 ermittelt die Reichsbinnenschiffahrtsstatistik auch die unmittelbare Umladung von Massengütern in ganzen Wagenladungen von der Bahn zu Wasser und umgekehrt. In Baden kommen für diese Art des gebrochenen Verkehrs zurzeit 9 Umschlagsplätze in Betracht. Am Bodensee bleibt der umfangreiche Trajektverkehr, der sich in ganzen Eisenbahnwagenladungen ohne Umladung vollzieht, als Eisenbahnfahrverkehr außer Betracht. Die Gesamtumlademenge für das Großherzogtum ist von 2 345 107 t im Jahr 1909 auf 1 787 307 t bzw. 1 644 457 t in den beiden nächsten Jahren zurückgegangen, für das Berichtsjahr 1912 ist dagegen wieder eine Zunahme zu verzeichnen. Am Gesamtumschlag 1912 in Höhe von 1 802 327 t sind beteiligt die Umschlagsplätze am Bodensee mit zusammen 4908 t = 0,27%, darunter Konstanz mit 4277 t, Ludwigshafen a. S. mit 616 t und Unteruhldingen mit nur 15 t; die Umschlagsplätze am Rhein mit zusammen 1 795 105 t = 99,60%, darunter Kehl mit 163 254 t, Karlsruhe mit 481 818 t, Maxau mit 1062 t, Rheinau mit 151 915 t und Mannheim mit 997 056 t; der Rest der unmittelbaren Umladungen von Massengütern in ganzen Wagenladungen mit 2314 t = 0,13% trifft auf den Main- und Tauberhafen Wertheim. Von der Gesamtumlademenge entfallen 282 914 t = 15,70% auf den unmittelbaren Umladeverkehr von der Bahn zu Wasser, 1 519 413 t = 84,30% auf den Umschlag vom Wasser zur Bahn. An den beiden Hauptumschlagsplätzen am Bodensee Konstanz und Ludwigshafen überwiegt der Umschlag von Bahn zu Schiff mit 4132 bzw. 358 t gegenüber 145 bzw. 258 t; umgekehrt ist in allen Umschlagsplätzen am Rhein und im Main- und Tauberhafen Wertheim der unmittelbare Umschlag von Massengütern in ganzen Wagenladungen von der Wasserstraße zur Bahn viel bedeutender und macht in Kehl mit 137 549 t = 84,26%, in Karlsruhe mit 324 053 t = 67,26%, in Mannheim bei 902 958 t = 90,56% und in Wertheim mit 1463 t = 63,22% der gesamten unmittelbaren Umladungen von Massengütern in ganzen Wagenladungen am Orte aus. In Maxau ist während der drei und in Rheinau während der beiden letztverflossenen Berichtsjahre ein derartiger Umschlag überhaupt nur auf dem Wege vom Schiff zur Bahn vorgekommen.

Zu den wichtigsten Umschlagsgütern im unmittelbaren Umladeverkehr von Massengütern in ganzen Wagenladungen gehören: Eisen und andere unedle Metalle, und zwar roh, als Bruch und verarbeitet zu Waren 88 231 t = 4,90% des Gesamtumschlages; Borke (Gerbrinden) usw. 6724 t = 0,37%; Braun- und Steinkohlen, Koks und Briketts 1 086 924 t = 60,31%; Zement, Traß, Kalk 76 856 t = 4,26%; Steine (auch künstliche) und Steinwaren, Ziegel, Zement- und Tonwaren, Steingut u. dergl. 10 752 t = 0,60%; künstliche Düngemittel 11 017 t = 0,61%; Erze aller Art einschließlich Schwefelkies und zur Verhüttung bestimmte Schlacke 49 221 t = 2,73%; Getreide, Hülsenfrüchte und Malz 152 311 t = 8,45%; Ölfaat (Wein- und Ölhamen) 26 872 t = 1,49%; Holz (Bau- und Nutzholz) 189 647 t = 10,52%; Mehl und Mühlenfabrikate 23 916 t = 1,33%; Ölkuchen, Ölkuchennmehl usw. 4188 t = 0,23%; Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz) 22 451 t = 1,25%. Alles in allem machen diese Güter 97,05% des Gesamtumschlages aus.

Die Entwicklung und Gestaltung des unmittelbaren Umladeverkehrs von Massengütern in ganzen Wagenladungen im ganzen wie an den verschiedenen Umschlagsplätzen ist, abgesehen von wirtschaftlichen und etwaigen sonstigen Gesichtspunkten, in den einzelnen Verkehrsjahren stark abhängig vom Verlauf der Wasserstandsverhältnisse. So wird z. B. in Mannheim, wo sich der Salzumschlag nach den niederrheinischen Gebieten vollzieht, erfahrungsgemäß in Jahren niedrigen Neckarwasserstandes mit geringer Verschiffungsmöglichkeit viel mehr Salz auf der Bahn zur Anfuhr gebracht, das zur Verladung auf die Rheinschiffe bestimmt ist, als in Jahren, wo die Schifffahrt fast die ganze Zeit über offen ist und die Umladung auf die Rheinschiffe sich insolgedessen in der Hauptsache als Überschlag auf der Wasserstraße selbst durch Übernahme der Ladungen von Bord zu Bord abspielt.

Die diesbezüglichen Schwankungen im Salzumschlag bewegen sich in dem von uns zur Betrachtung gestellten Teil des Verkehrs für den Mannheimer Platz zwischen 60 613 t im Jahr 1909, 11 824 t in 1910, 36 690 t 1911 und 22 356 t im Berichtsjahr 1912.

In fast allen Umschlagplätzen, namentlich aber im Rheinverkehr, bilden Braun- und Steinkohlen, Koks und Briketts eine sehr wichtige, wenn nicht die Hauptrolle als Umschlagsgut im unmittelbaren Umladeverkehr von Massengütern in ganzen Wagenladungen. In Konstanz beziffert sich der bezügliche Umschlag darin (ohne Trajektverkehr) im Jahr 1912 auf 2667 t = 62,36 % der gesamten am Platze unmittelbar umgeladenen Massengüter, in Ludwigshafen a. S. entsprechend auf 263 t = 42,69 %. In Maxau und Rheinau umfaßt der ganze Umladeverkehr unmittelbar umgeschlagener Massengüter während des Jahres 1912 überhaupt nur Stein- und Braunkohlen usw., an beiden Plätzen aber sind die dergestalteten Umladungen in Kohlen gegenüber den Vorjahren nicht unerheblich zurückgegangen. In Maxau wurden auf diese Weise 1912 nur noch 1062 t umgeschlagen gegen 5424 bzw. 6331 und 6848 t in den nächstvorhergehenden drei Jahren, in Rheinau ist der bezügliche Umschlag von 497 850 t in 1909 ununterbrochen bis auf 151 915 t in 1912 heruntergegangen. Auch die Entwicklung von Mannheim zeigt in dem in Frage kommenden unmittelbaren Umladeverkehr in Kohlen eine rückläufige Bewegung, die in der Abnahme der Verkehrsziffer von 876 778 t in 1909 auf 643 638 t in 1912 zum Ausdruck kommt. Auf der andern Seite sind die erwähnten Umladungen von Kohlen usw. im Hafen von Karlsruhe beträchtlich gestiegen und erreichen hier im Berichtsjahr 1912 261 859 t gegen 165 685 t im Jahr 1909. Ebenso sind in Kehl die betreffenden Umlademengen in Kohlen nicht unbeträchtlich in die Höhe gegangen; wenn die außergewöhnlich hohe Umschlagsziffer des Jahres 1910 (53 485 t) nicht in Betracht gezogen wird, so ergibt sich hier in den beiden letzten Berichtsjahren eine Steigerung von 17 931 auf 25 520 t. In Kehl macht bei den unmittelbaren Umladungen von Massengütern in ganzen Wagenladungen der Umschlag in Kohlen = 15,63 %, in Karlsruhe = 54,34 %, in Mannheim = 64,55 % des Gesamtumschlages aus. In Karlsruhe haben in den letzten Jahren insbesondere auch die unmittelbaren Umladungen in Holz an Umfang und Bedeutung gewonnen, und zwar sind die Umladungen der genannten Art in diesem Massengut von 125 509 t in 1909 auf 161 147 t in 1912 gestiegen, während sie in Mannheim unter dem Einfluß der oberrheinischen Entwicklung eine starke Einbuße erlitten haben; in Mannheim kamen 1909 noch 22 601 t zur unmittelbaren Umladung in ganzen Wagenladungen, im Jahr 1912 nur 7683 t. Wie in Karlsruhe ist auch in Kehl der unmittelbare Umschlag in Holz im Aufschwung begriffen und von 4359 t in der gleichen Zeit auf 19 671 t angewachsen. In Kehl überwiegt übrigens weitaus der Umschlag in Getreide; daneben sind außer Kohlen usw. (1912: 25 520 t) insbesondere noch Eisen und andere unedle Metalle sowie Waren hieraus mit 20 066 t erwähnenswert. In Getreide zeigt sich eine Zunahme der Kehler Umladungen von 16 889 t in 1909 auf 70 008 t in 1912, in Karlsruhe sind demgegenüber die Umladungen mit 1292 t verhältnismäßig gering, in Mannheim sind die betreffenden Umschlagsziffern von 131 445 t in 1909 während der beiden nächsten Jahre auf 50 842 bzw. 19 285 t gefallen, um 1912 wieder einen erhöhten Stand von 80 762 t zu erreichen. Bismlich erheblich sind in Karlsruhe auch die unmittelbaren Umladungen in Eisen und anderen unedlen Metallen usw.; sie kommen mit 33 133 t ihrem Umfange nach jenen in Mannheim mit 34 992 t nahe. Während für Karlsruhe noch Unsaat mit 18 653 t hervorzuheben ist, treten in Mannheim neben den bereits behandelten Massengütern vor allem Zement, Traß, Kalk mit 74 140 t und Erze mit 45 387 t als unmittelbares Umschlagsgut in ganzen Wagenladungen in den Vordergrund. Für den Main- und Tauberhafen Wertheim sind vor allem Steine und Steinwaren usw. (1912: 1293 t), Getreide usw. (234 t) und Holz (692 t) zu nennen; der 1910 und 1911 schon geringfügige Umschlag in Kohlen ist 1912 ganz verschwunden, wie sich auch 1909 hierin für den Platz keine Verkehrsziffer ergab.

3. Bestand der im Großherzogtum Baden beheimateten Binnenschiffe nach der Erhebung vom 31. Dezember 1912.

Wie alle fünf Jahre vorher wurde auch am 31. Dezember 1912 auf Anordnung des Bundesrats im Deutschen Reich wieder eine allgemeine Zählung der deutschen Flußschiffe vorgenommen. Bei der Bestandsaufnahme wurden im ganzen 883 in Baden beheimatete und 475 Schiffseigentümern gehörige Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 474 370 t ermittelt gegenüber 788 Schiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von 427 643 t von 447 Schiffseigentümern bei der vorletzten Zählung im Jahr 1907. Von der Gesamtzahl der festgestellten badischen Schiffsfahrzeuge entfallen 159 mit einer Tragfähigkeit von 16 832 t auf Schiffe mit eigener Triebkraft (Güterdampfer, Schlepper