

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

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

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, 11 324 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. Namentlich 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

usw.) und 724 mit einer Tragfähigkeit von 457 538 t auf Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe, Schleppfähne usw.).

Teilt man die Schiffe nach ihrer Tragfähigkeit in Größenklassen ein, so hatten 115 eine Tragfähigkeit von im einzelnen unter 50 und zusammen 2036 t; 251 eine solche von 50 bis unter 250 und zusammen 38 686 t; 170 eine von 250 bis unter 500 und insgesamt 56 724 t; 89 von 500 bis unter 750 und zusammen von 54 327 t; 97 von 750 bis unter 1000 und im ganzen von 85 128 t; 88 von 1000 bis unter 1500 und zusammen 117 618 t und endlich 73 Fahrzeuge eine solche von 1500 und mehr bezw. zusammen 119 851 t. Während die Schiffe von den größten Ausmaßen in der zweithöchsten Größenklasse gegenüber 1907 um 15 zugenommen haben, ist die Zahl der Fahrzeuge in der obersten Größenklasse um 11 geringer geworden. Der Rückgang in der Zahl der allergrößten Schiffskörper ist nur ein scheinbarer, indem bei einer Anzahl von Schiffsgesäßen in letzter Zeit bei Umeichungen die früher festgestellten Tragfähigkeitsziffern berichtigt wurden, woraus sich in der Hauptsache die Verschiebung in den beiden höchsten Größenklassen erklärt.

Alle badischen Schiffe mit einer Tragfähigkeit im einzelnen von 500 t und darüber befahren den Rhein von Basel abwärts bezw. den Rhein und die zuführenden Kanäle und Nebenflüsse; im gesamten laufen auf diesen Gewässern 652 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 434 172 t, worunter 112 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 15 263 t solche mit eigener Triebkraft sind. Auf den anderen badischen Gewässern kommen badische Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 500 t und mehr nicht vor. Im übrigen verteilen sich die ermittelten badischen Schiffe nach den von ihnen befahrenen Gewässern wie folgt: Bodensee 28 Schiffe mit zusammen 1739 t, darunter einschl. der sog. Segner, d. h. Segelschiffen mit eingebautem Motor, 21 Schiffe mit eigener Triebkraft; Bodensee und Rhein bis Schaffhausen 23 Schiffe mit zusammen 941 t, alles Schiffe mit eigener Triebkraft; Neckar 77 Schiffe mit zusammen 11 121 t, darunter 2 Motorboote von zusammen 7 t Tragfähigkeit; Main 10 Schiffe von zusammen 340 t, darunter 1 Motorboot von 2 t; Kanäle und kanalisierte Flüsse in Elsaß-Lothringen, der Rheinprovinz, Frankreich, Belgien und Holland 93 badische Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 26 057 t, durchweg Schleppfähne.

Von den ermittelten badischen Schiffen befanden sich am Tage der Zählung 275 in außerbadischen Gewässern, von diesen sind 25 dauernd in Rotterdam und Antwerpen stationiert. Die dauernd in holländischen und belgischen Gewässern sich aufhaltenden Fahrzeuge von badischen Schiffahrtsgesellschaften wurden 1912 zum ersten Male miterhoben. Umgekehrt haben sich am Tage der Zählung 43 deutsche, aber nicht in Baden heimatberechtigte Schiffe in badischen Gewässern befunden, die in den vorstehenden Zahlen nicht enthalten sind.

4. Vom öffentlichen Unterrichtswesen in Baden im Jahrzehnt 1903/12.

Die Gesamtzahl der Studierenden an den beiden Landesuniversitäten Heidelberg und Freiburg ist im letzten Jahrzehnt von Jahr zu Jahr gewachsen. Besonders groß ist die Zunahme in den Sommersemestern, da immer mehr auch Nichtbadener sich entschließen, im Sommer die schönen Museenstädte im Breisgau und Neckartal aufzusuchen.

In Freiburg wurden im Wintersemester 1912/13 insgesamt 2627 Studierende immatrikuliert gegen 1331 im Wintersemester 1903/04; die Zahl hat sich also in diesem zehnjährigen Zeitraum nahezu verdoppelt. Dazu kommen noch 139 Hörer und Hörerinnen, so daß im ganzen 2766 Personen zum Besuch der Vorlesungen berechtigt waren. Im Sommersemester 1912 belief sich die Zahl der zum Besuch der Vorlesungen Berechtigten auf 3413, nämlich 3301 Immatrikulierte (gegen 1962 im Sommersemester 1903) und 112 Hörer und Hörerinnen.

In Heidelberg studierten im Winter 1912/13 insgesamt 2264 Personen, 905 mehr als im Winter 1903/04. Rechnet man auch hier die Hörer und Hörerinnen (202) dazu, so waren 2466 Personen zum Besuch der Vorlesungen berechtigt. Im Sommersemester 1912 zählte man 2624 immatrikulierte Studierende (gegen 1671 im Sommersemester 1903) und 190 Hörer und Hörerinnen, so daß im ganzen 2814 Personen zum Besuch der Vorlesungen berechtigt waren.

Anscheinend wird die Heidelberger Universität von Reichsausländern mehr bevorzugt als die Freiburger. Beispielsweise waren im Sommersemester 1912 in Heidelberg 289 Nichtdeutsche immatrikuliert (darunter 155 Russen), in Freiburg hingegen nur 152.

Während die beiden Landesuniversitäten im Sommer eine größere Besuchsziffer aufweisen, ist die Technische Hochschule in Karlsruhe im Winter stärker besucht als im Sommer. Der Grund hierfür ist wohl darin zu suchen, daß viele Studierende der technischen Fächer in den Sommersemestern praktisch arbeiten. Abgesehen von geringen Schwankungen ist die Zahl der immatrikulierten