

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

2. Der Wasserverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Großherzogtums  
im Jahr 1913

[urn:nbn:de:bsz:31-221036](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-221036)

## 2. Der Wasserverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Großherzogtums im Jahr 1913.

Die Wasserstandsverhältnisse waren im Berichtsjahr für die Binnenschifffahrt auf den badischen Gewässern sehr günstig.

Im Bodensee- und Bodensee-Rhein-Verkehr sind Unterbrechungen der Schifffahrt nicht vorgekommen.

In Konstanz belief sich der Gesamtverkehr an Schiffsgütern (ohne Tiere) in Ankunft und Abgang zusammen auf 111 943 t gegen 110 620 t im Vorjahr, die Zunahme beträgt somit 1323 t oder 1,2 %. Vom Gesamtverkehr entfielen 78 286 (1912: 101 429) t oder 69,9 % auf die Zufuhr und 33 657 (1912: 9191) t oder 30,1 % auf die Abfuhr. Während der Wasserverkehr in Ankunft um 23 143 t oder 22,8 % zurückging, hat andererseits die Abfuhr um 24 466 t oder 266,2 % zugenommen. Von der Gesamtmenge der zur Ausladung gekommenen Schiffsgüter sind 67 601,5 t auf deutschen, davon 66 574,5 t insbesondere auf badischen, und 10 684,5 t auf ausländischen Schiffen zur Anfuhr gebracht worden; zur Abfuhr gelangten 16 048 t auf deutschen, darunter 15 960,5 t auf badischen, und 17 609 t auf ausländischen Fahrzeugen. Außerdem sind im Berichtsjahr noch 8924 Tiere (1912: 11 012) im Hafen zu Schiff angekommen, davon 1287 Stück auf Schiffen unter ausländischer Flagge. Der Abgangsverkehr in Tieren ist wie seit Jahren nicht nennenswert gewesen.

Die wichtigsten Zufuhrgüter des Hafens waren Erde, Sand, Kies 60 685 t, Steine und Steinwaren, Ziegel, Zement- und Tonwaren usw. 11 543,5 t und Holz 3542,5 t. Der Rückgang in den Ankunftsverkehrsziffern dieser drei Gütergruppen macht 14 062 bzw. 7427 und 1202,5, zusammen 22 691,5 t aus. In Abgang ist die Verkehrsziffer namentlich gestiegen bei Getreide von 11 t auf 24 000 t. Während früher Getreide zu Schiff meist nur gelegentlich als Rückfracht von Konstanz nach der Schweiz befördert wurde, hat das Korn- und Lagerhaus Korschach seit 1913 einen regelmäßigen Verkehr mit Motorjagelbooten eingerichtet, der die Beförderung von Getreide, das es unter Zollkontrolle von Kehl oder Mannheim nach Konstanz verbringen läßt, nach Korschach vermittelt. Dieser Verkehr ist sehr umfangreich geworden, so daß im Konstanzer Güterhafen ein besonderes Geleise angelegt werden mußte, um ein rasches Umladen des Getreides aus den Eisenbahnwagen in die Schiffe zu ermöglichen. Einigermassen von Wichtigkeit für die Abfuhr waren noch Steinkohlen usw. 2619 t, Mehl und Mühlenfabrikate 1680 t und Düngemittel aller Art 1073 t.

Der Eisenbahn-Trajettverkehr ist bei obigen Verkehrsziffern nicht mitberücksichtigt.

Für die minderwichtigeren Häfen und Ladeplätze im Bodensee- und Bodensee-Rhein-Verkehr werden wie für alle minderwichtigeren Bösch- und Ladeplätze überhaupt seit 1909 von der amtlichen Statistik nur noch die Ankunfts-ziffern im Wasserverkehr zusammengestellt. Den Ermittlungen zufolge betrug der Schiffsgüterverkehr in der Zufuhr während des Berichtsjahrs für Immenstaad 18 748 (1912: 21 919) t, Meersburg 7314 (4279) t, Unteruhldingen 584 (916) t, Überlingen 1892 (3548) t, Ludwigshafen 1630 (1174) t, Wollmatingen 840 (1348) t, Allensbach 50 (155) t und Radolfzell 185 (612) t. Auch bei diesen Plätzen zeigt sich mit Ausnahme von Meersburg und Ludwigshafen gegenüber dem Vorjahr überall ein Rückgang im Ankunftsverkehr zu Schiff. Unter den Ankunfts-gütern standen an erster Stelle Erde, hauptsächlich Kies und Sand, in Immenstaad 13 786 t, Meersburg 2783 t, Ludwigshafen 1320 t und Wollmatingen 650 t, ferner Steine, hauptsächlich Badsteine, Ziegel und Bruchsteine, in Unteruhldingen 314 t, Überlingen 895 t und Radolfzell 70 t; in Allensbach bestand die Gesamt-zufuhr aus Steinen. Größere Mengen von Steinen und von Steinkohlen usw. wurden noch gelöst in Immenstaad 2507 bzw. 1161 t und in Meersburg 1143 bzw. 1332 t, von Holz u. a. insbesondere in Immenstaad 178, in Meersburg 173 und in Überlingen 343 t.

Im Rhein- und Rhein-Neckar-Verkehr ist die Schifffahrt infolge des ausgezeichneten Wasserstands auf dem Rhein das ganze Jahr hindurch offen gewesen; auf dem Neckar war der Betrieb nur einige wenige Tage wegen Hochwasser eingestellt. Die günstige Weiterentwicklung des Wasserverkehrs in den in Betracht kommenden Häfen ist in der Hauptsache auf die guten Fahrwasserverhältnisse während des ganzen Jahres zurückzuführen.

Im Rheinhafen von Kehl erreichte der Gesamtverkehr im Berichtsjahr 510 039 t gegen 415 515,5 t im Jahr 1912, d. h. 94 523,5 t oder 22,8 % mehr als im Vorjahr. Vom Gesamtverkehr waren 438 768 (1912: 362 086) t oder 86,0 % Zufuhr und 71 271 (1912: 53 429,5) t oder 14,0 % Abfuhr. Die Zufuhr hat um 76 682 t oder 21,2 %, die Abfuhr um 17 841,5 t oder



33,4 % zugenommen. Die Entwicklung des Wasserverkehrs im Hafen war also im Berichtsjahr recht günstig, wenn sie auch mit derjenigen im Jahr 1912 nicht Schritt gehalten hat, was namentlich auf den Niedergang der Konjunktur im zweiten Halbjahr zurückgeführt wird.

Die Zufuhr zu Berg in Höhe von 428 790,5 t ist im Vergleich zum Vorjahr um 76 447,5 t oder 21,7 %, die Zufuhr zu Tal, die sich auf 9977,5 t belief, um 234,5 t oder 2,4 % gestiegen. Die Abfuhr zu Berg bezifferte sich auf 198,5 t und war um 387 t oder 66,0 % niedriger als im Jahr 1912, die Abfuhr zu Tal belief sich auf 71 072,5 t und betrug 18 228,5 t oder 34,5 % mehr als im Jahr zuvor. Die Abfuhr zu Tal erfuhr eine wesentliche Förderung dadurch, daß die Holz- und Papierindustrie des Schwarzwalds in größerem Umfang als früher ihre Erzeugnisse im Kehler Hafen auf dem Wasserweg zur Verfrachtung brachte.

Von den angekommenen Gütern sind 379 140 t auf deutschen, davon 112 405 insbesondere auf badischen, und 59 628 t auf ausländischen Schiffen zugeführt worden; von den Abgangsgütern wurden 65 028,5 t auf Schiffen deutscher Flagge, davon 36 151,5 auf badischen Schiffen, und 6242,5 t auf ausländischen Fahrzeugen verfrachtet.

Unter der Gesamtmenge der Anfunftsgüter waren u. a. 198 544 t Braun- und Steinkohlen, Koks und Briketts, 152 620 t Getreide, 17 094 t Eisen und andere unedle Metalle (roh, als Bruch und verarbeitet), 10 624,5 t Erde, Lehm, Ton, Sand, Kies, 7883 t Mehl- und Mühlenfabrikate und 7844,5 t Holz; unter den abgegangenen Gütern u. a. hauptsächlich Holz 36 332 t, Steine und Steinwaren, Ziegel, Zement- und Tonwaren 13 057,5 t, Papier und Pappe 5149 t, Erze aller Art 3893 t, Zement, Traß, Kalk 3140,5 t.

Die Zufuhr insbesondere in Braun- und Steinkohlen, auch Koks und Briketts ist um 19,4 %, in Getreide um 27,2 % und die Abfuhr von Holz um 66,5 % gestiegen.

Der Verkehr in Braun- und Steinkohlen usw. macht 38,9 und in Getreide 30,0 % am gesamten Wasserverkehr des Hafens aus.

Der gesamte Schiffsgüterverkehr im Rheinhafen von Karlsruhe ist von 1 295 001 t im Jahr 1912 auf 1 477 557 t im Berichtsjahr, also um 182 556 t oder 14,1 % gestiegen. Die Zufuhr insbesondere, im ganzen 1 211 303,5 t, hat gegenüber dem Vorjahr um 190 265,5 t oder 18,6 % zugenommen, die Abfuhr dagegen in Höhe von 266 253,5 t ist um 7709,5 t oder 2,8 % zurückgegangen.

Von den gelöschten Gütern sind 1 180 615 (1912: 978 143) t oder 97,5 % zu Berg und 30 688,5 (1912: 42 895) t oder 2,5 % zu Tal angekommen; die Zufuhr zu Tal ist um 12 206,5 t oder 28,5 % geringer als im Jahr 1912, die Zufuhr im Bergverkehr dagegen ist um 202 472 t oder 20,7 % gewachsen. Von den auf dem Wasserweg zur Versendung gebrachten Gütern gingen 3077,5 (1912: 2686) t oder 1,2 % zu Berg und 263 176 (1912: 271 277) t oder 98,8 % zu Tal. Auch in der Abfuhr ist der Talverkehr im Berichtsjahr zurückgegangen, der Rückgang beziffert sich auf 8101 t oder 3,0 %; die Abfuhr zu Berg dagegen ist um 391,5 t oder 14,6 % höher als im Vorjahr.

Von den angekommenen Gütern wurden 1 147 863 t auf deutschen Schiffen, davon 317 358,5 auf badischen, und 63 440,5 t auf ausländischen Schiffen zur Anfuhr gebracht; von den Versandgütern sind 260 072 t unter deutscher, davon 170 701 unter badischer, und 6181,5 t unter ausländischer Flagge abgegangen.

Unter den Anfunftsgütern verdienen besonders genannt zu werden Braun- und Steinkohlen, auch Koks und Briketts 873 667,5 (1912: 691 208) t, Getreide (ohne Malz) 83 627,5 (78 499) t, Eisen und andere unedle Metalle (roh, als Bruch und verarbeitet) 70 855 (67 709) t, Erde, Lehm, Ton, Sand, Kies 64 500 (59 767) t, Olsaft 37 282,5 (30 893,5) t, Holz (Bau-, Nutz-, Brennholz usw.) 23 995,5 (32 594,5) t, Steine (auch künstliche) und Steinwaren, Ziegel, Zement- und Tonwaren, Steingut usw. 15 526 (18 283) t. In der Zufuhr aller dieser Güter ist mit Ausnahme von Holz und Steinen usw. eine zum Teil sehr beträchtliche Zunahme zu verzeichnen. Die Zunahme in der Zufuhr von Braun- und Steinkohlen, Koks und Briketts, von Getreide und Eisen erklärt sich aus der stärkeren Inanspruchnahme des Karlsruher Rheinhafens für die Versorgung seines natürlichen Hinterlandes in diesen Artikeln, die vermehrte Zufuhr von Sand, Kies usw. hängt zusammen mit der gesteigerten Bautätigkeit in Karlsruhe während des Berichtsjahrs, und die Anfuhr größerer Mengen von Lein- und Olsaft wurde dadurch verursacht, daß eine Fabrik im Verkehrsgebiet des Karlsruher Hafens die Herstellung von Leinöl aufgenommen hat.

Unter den abgegangenen Gütern spielten wie in früheren Jahren Holz mit 227 624 (1912: 225 735) t, Papier und Pappe mit 11 441,5 (11 296,5) t, Eisen und andere unedle Metalle (roh,



als Bruch und verarbeitet) 9524,5 (13 301,5) t die erste Rolle. Im Jahr 1912 hatte der Karlsruher Rheinhafen infolge des Bergarbeiterstreiks im Ruhrgebiet eine bedeutendere Abfuhr in Steinkohlen, dieselbe ist im Berichtsjahr, wo gleiche Verhältnisse nicht vorlagen, um 5545 t zurückgegangen.

Am Gesamtverkehr in Ankunft und Abgang zusammengenommen war der Verkehr in Braun- und Steinkohlen, Koks und Briketts mit 59,3, in Holz mit 17,1, in Getreide mit 5,7, in Eisen und anderen unedlen Metallen mit 5,4, in Erde, Sand, Kies usw. mit 4,4, in Olsaaf mit 2,5 und in Steinen usw. mit 1,3 % beteiligt.

Floße sind im Berichtsjahr weder angekommen noch abgegangen. Der Bau eines weiteren (vierten) Hafenbeckens wurde 1913 in Angriff genommen.

In den Mannheimer Hafenanlagen am Rhein und Neckar, denen seit 1. Januar 1913 nach der Vereinigung des früher zur Gemeinde Sedenheim gehörigen Nebenorts Rheinau und der Landgemeinde Sandhofen nunmehr auch der Rheinhafen und der Ladeplatz Sandhofen zuzurechnen sind, hat der Wasserverkehr gegenüber dem Vorjahr um 547 574 t oder um 8,0 % zugenommen. Vom Gesamtverkehr in Höhe von 7 397 216 (1912: 6 849 642) t entfielen 6 562 739 (5 957 370) t oder 88,7 % auf die Zufuhr, 834 477 (892 272) t oder 11,3 % auf die Abfuhr, 7 353 080 (6 808 185) t oder 99,4 % auf den eigentlichen Schiffsverkehr und 44 136 (41 457) t oder 0,6 % auf den Floßverkehr. Die Zufuhr hat um 605 369 t oder 10,2 % zu, die Abfuhr um 57 795 t oder 6,5 % abgenommen.

Von den angekommenen Schiffswaren (ohne Floßholz 6 537 679 t) sind 6 289 274 t oder 96,2 % auf dem Rhein zu Berg, 225 438 t oder 3,4 % auf dem Rhein zu Tal und 22 967 t oder 0,4 % auf dem Neckar zu Tal zur Anfuhr gebracht worden; von den abgegangenen Schiffswaren (815 401 t) liefen 84 790 t oder 10,4 % auf dem Rhein zu Berg, 720 961 t oder 88,4 % auf dem Rhein zu Tal, und 9650 t oder 1,2 % auf dem Neckar zu Berg zur Versendung kamen.

Aus deutschen Schiffen überhaupt wurden 5 818 490 t, davon 1 365 474,5 aus badischen, und aus ausländischen Fahrzeugen 719 189 t zur Ausladung gebracht; zur Verladung kamen auf deutschen Schiffen überhaupt 687 847 t, davon auf badischen 395 607, auf ausländischen Schiffen 127 554 t.

Der Wasserverkehr im Rheinhafen für sich betrachtet erreichte im Berichtsjahr die Höhe von 1 876 545 t und hat gegenüber 1912 um 425 444 t oder um 29,3 % zugenommen. Die Zufuhr betrug 1 828 022 t oder 97,4 %, die Abfuhr 48 523 t oder 2,6 % des Gesamtverkehrs im Hafen; erstere ist gegenüber dem Vorjahr um 540 064 t oder um 41,9 % in die Höhe, letztere um 114 620 t oder 70,3 % heruntergegangen. Der Verkehr im Rheinhafen war nur Schiffswarenverkehr.

Unter den Ankunftswaren standen in den Mannheimer Hafenanlagen einschließlich Rheinau obenan: Braun- und Steinkohlen, auch Koks und Briketts 3 776 330,5 (1912: 3 179 688,5) t, Getreide (ohne Malz) 870 281,5 (939 403) t, Holz 461 819,5 (418 892) t, darunter Floßholz 25 059,5 (25 279) t, Erde (auch Farberde), Lehm, Ton, Sand, Kies 231 473,5 (246 187,5) t, Erdöl und andere Mineralöle einschließlich Steinkohlenteeröle und Naphthalin 156 575 (121 730) t, Eisen und andere unedle Metalle (roh, als Bruch und verarbeitet) 151 376,5 (154 400,5) t, Steine (auch künstliche) und Steinwaren, Ziegel, Zement- und Tonwaren, Steingut usw. 121 845 (130 155,5) t, Zement, Traß, Kalk 113 046 (100 273,5) t, Mehl und Mühlenfabrikate 109 808 (103 108) t.

Von den Abgangsgütern seien hervorgehoben: Zement, Traß, Kalk 120 863 (1912: 112 892) t, Mehl und Mühlenfabrikate 92 153 (67 967) t, Papier und Pappe 67 225 (49 472) t, Erze aller Art 65 758 (64 539) t, Eisen und andere unedle Metalle (roh, als Bruch und verarbeitet) 62 647 (57 236) t.

In den sämtlichen Mannheimer Hafenanlagen machte im Berichtsjahr der Verkehr in Braun- und Steinkohlen, auch Koks und Briketts 51,4 (in Rheinau insbesondere 92,6), in Getreide 12,2 und in Holz 6,9 % am gesamten Wasserverkehr aus.

Im Rheinhafen diente die außerordentliche Mehrzufuhr von Braun- und Steinkohlen usw. in Höhe von 522,4 Tausend t hauptsächlich zur Auffüllung einiger schwach versehener Lager und zur Vergrößerung des Vorrats an Staubkohlen zur Brikettfabrikation, die Minderabfuhr darin in Höhe von 110 Tausend t erklärt sich daraus, daß der günstige Wasserstand die unmittelbare Verschleppung der Kohlen usw. weiter aufwärts nach dem Oberrhein gestattete und daß auch von



Rheinau aus während des Jahres 1912 im Talverkehr infolge des Kohlenarbeiterstreiks in England große Mengen mit der Bahn in Rheinau angekommene Saarkohlen nach den belgischen und holländischen Seehäfen verfrachtet wurden, was im Berichtsjahr ausfiel.

Flöße sind in den Mannheimer Hafenanlagen während des Berichtsjahrs auf dem Rhein 6 mit einem Bestand von 1761 t angekommen und 27 mit einem Bestand von 19 076 t Floßholz abgegangen; auf dem Neckar kamen in Mannheim an 107 Flöße mit 23 299 t Floßholz. Im Rheinauhafen hat ein Floßverkehr im letzten Jahrzehnt nicht mehr stattgefunden.

An den nachstehenden minderwichtigen Ladeplätzen am Rhein und Neckar sind im Berichtsjahr folgende Gütermengen auf dem Wasserwege zugeführt worden: Greffern 2711 (1912: 831) t, Blittersdorf 1723 (7035) t, Au a. Rh. 2295 (2180) t, Knielingen-Maxau 21 076 (27 553) t, Leopoldshafen 12 041 (11 022) t, Heidelberg 5982 (10 978) t, Ladenburg 1701 (1647) t und Sedenheim 292 (1081) t.

Durch die Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar sind im Jahr 1913 zusammen 4146 (1912: 4274) Fahrzeuge befördert worden, darunter 2707 leer und 1439 beladen. Die Gesamtladung belief sich auf 122 171 (135 443) t. Direkte Schleppzüge von Mannheim nach Heilbronn gingen 505 (503).

Die Schifffahrt auf dem Main war das ganze Jahr hindurch offen. Im Main- und Tauberhafen Wertheim sind im Jahr 1913 insgesamt 8355 t Schiffsgüter gegen 4970 im Jahr 1912 zur Ausladung gekommen, davon waren u. a. 1035 t oder 12,4 % Erde (hauptsächlich Sand und Kies), 2051 t oder 24,8 % Steine (hauptsächlich Backsteine, Ziegel und Bruchsteine) und 2308 t = 27,8 % Braun- und Steinkohlen usw.

Der örtliche Nahverkehr zwischen den Ladeplätzen von Hafenanlagen ein und derselben Gemeinden ist in vorstehenden Ausführungen nicht mitberücksichtigt worden.

### 3. Die Pfründneranstalten im Jahr 1913.

Im Berichtsjahr 1913 bestanden im Großherzogtum 42 Pfründneranstalten, wovon 38 öffentlichen und 4 privaten Charakter hatten; 1 war Bezirks-, 14 waren Gemeinde-, 17 Stiftungs- und 3 Ordensanstalten, weitere 3 gehörten Religionsvereinen, 2 Krankenvereinen, 1 war Aktiengesellschaft und 1 Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Die Zahl der vorhandenen Betten für Pfründner betrug 2100, die für das Pflegepersonal 219. Im Laufe des Jahres wurden 1142 Männer und 1436 Frauen, im ganzen 2578 Personen verpflegt. Die Verpflegungstage betrugen bei den Männern 240 467, bei den Frauen 370 796 und insgesamt 611 263; auf 1 männlichen Verpflegten kamen 210,6, auf 1 weiblichen Verpflegten 258,2 und auf 1 Verpflegten überhaupt 237,1 Tage.

An Pflegepersonal waren 193 und an Dienstpersonal 97 Personen vorhanden.

Die meisten Pfründneranstalten befanden sich im landeskommissariischen Bezirk Konstanz (15 Anstalten, 1098 Verpflegte), sodann folgen Karlsruhe (12 Anstalten, 735 Verpflegte) und Freiburg (11 Anstalten, 666 Verpflegte), während der Bezirk Mannheim nur 4 Anstalten mit 79 Verpflegten aufwies.

Außer den obengenannten 42 Pfründneranstalten gab es noch 76 Pfründnerabteilungen in allgemeinen Krankenhäusern, die 1596 Betten für Pfründner besaßen und 1700 Pfründner (855 Männer und 845 Frauen) verpflegten. Die Verpflegungsdauer betrug für die Männer 214 058, für die Frauen 233 271 und insgesamt 447 329 Tage oder für 1 männlichen Pfründner 250,4, für 1 weiblichen Pfründner 276,1 und für 1 Pfründner überhaupt 263,1 Tage.

Die am Jahreschluß 1913 in den Pfründneranstalten und Pfründnerabteilungen in allgemeinen Krankenanstalten noch vorhandenen 2887 Pfründner litten insbesondere an folgenden Gebrechen: Angeborene Geisteschwäche 240, Kretinismus 23, Epilepsie 38, erworbene Geistesföhrung chronischer Art 159, Taubstummheit 51, Krebs 23, konstitutionelle Syphilis 2, Verstümmelung 65, Gehirn- und Rückenmarks lähmung 52, Alkoholismus 58; die restlichen 2176 Personen waren teils wegen hohen Alters, teils wegen geistiger oder körperlicher Minderwertigkeit arbeitsunfähig.

Von der Gesamtzahl der Pfründner am Jahreschluß standen im Alter von über 70 Jahren 1204, 1506 waren zwischen 20 und 70 und 177 unter 20 Jahre alt.