Die kommerzielle und industrielle Entwicklung der Stadt Karlsruhe

Goldfarb, Otto

Frankfurt a.M., 1924

II. Theil: Der Rheinhafen

urn:nbn:de:bsz:31-51022

II. Teil.

Der Rheinhafen.

1. Seine wirtschaftliche Bedeutung für Handel und Industrie.

Die Lage am Rhein ist eine Gunst, die Karlsruhe mit vielen anderen Städten zuteil ward, und "es ist keine Übertreibung, wenn man den Rhein als die Hauptverkehrsader des wichtigsten Wirtschaftsgebietes der Erde bezeichnet."1)

Worin liegt nun diese belebende Wirkung auf Handel und Industrie? Sie lediglich nach ihrem Einfluss auf den Gemeindehaushalt zu beurteilen - im Jahre 1914 betrug die Einnahme M 570 000 - wäre kurzsichtig, wichtiger als sein unmittelbarer Ertrag ist sein Wert für die Wirtschaft der Einwohner der Stadt. Dieser Wert für Handel und Industrie drückt sich aus in der verkehrsmässigen Erleichterung der ganzen wirtschaftlichen Betätigung, in der Senkung der Transportkosten und damit der Preise aller Güter, die auf dem billigen Wasserwege bezogen bezw. verfrachtet werden können und dadurch in der Förderung der Konkurrenzfähigkeit der Produkte auf dem inländischen wie auch ausländischen Markte, mithin in volkswirtschaftlicher Beziehung allen Teilen der Bevölkerung, den Konsumenten wie den Produzenten zum Vorteil gereichen. Für einzelne Fälle soll dieser Gewinn nachgewiesen werden.

---

1) Paul Arndt, Antwerpen, Rotterdem und die Deutsche Rheinmündung, S.1,

1. Seine wirtschaftliche Bedeutung für Handel und Industrie.

Die Lage am Rhein ist eine Gunst, die Karlsruhe mit vielen anderen Städten anteil wird, und "es ist keine Übertreibung, wenn man den Rhein als die Hauptverkehrsader des wichtigsten wirtschaftsgebietes der Erde bezeichnet."1)

Worin liegt nun diese belebende Wirkung auf Handel und Industrie? Sie lediglich nach ihrem Einfluss auf den Gemeindehaushalt zu beurteilen - im Jahre 1914 betrug die Einnahme M 570 000 - wäre kurzsichtig, wichtiger als noch unmittelbarer Ertrag ist sein Wert für die Wirtschaft der Einwohner der Stadt. Dieser Wert für Handel und Industrie drückt sich aus in der verkehrsmässigen Erleichterung der ganzen wirtschaftlichen Betätigung, in der Senkung der Transportkosten und damit der Preise aller Güter, die auf dem billigen Wasserwege bezogen bezw. verfrachtet werden können und dadurch in der Förderung der Konkurrenzfähigkeit der Produzenten auf den inländischen wie auch ausländischen Märkten, mithin in volkswirtschaftlicher Beziehung allen Teilen der Bevölkerung, den Konsumenten wie den Produzenten zum Vorteil gereichen. Für einzelne Teile soll dieser Gewinn nachgewiesen werden.

---

1) Prof. Arndt, Antwerpen, Rotterdam und die Deutsche Rheinmündung, S.1.

1) Im Jahre 1914 betrug die Verbilligung der in Karlsruhe verwendeten rund 300 000 Tonnen Kohlen M. 195 000 und die Ersparnis bei dem im gleichen Zeitraum verbrauchten rund 45 000 Tonnen Kies M. 30 000. Ähnliche Feststellungen sind für Getreide gemacht worden, bei dem die ersparten Beförderungskosten durch den Umschlag im Hafen noch höher als die für Kohlen waren.

Ein Beispiel soll aber noch angeführt werden für ein Gut, das in Karlsruhe selbst erzeugt bezw. bearbeitet auf dem Wasserweg seinen Bezug und Absatz findet:

2) Die Aktiengesellschaft für Brauerei, Spiritus und Presshefenfabrikation vormals Georg Sinner bezieht erhebliche Quantitäten Sprit aus dem Innern der Provinzen Posten und Ostpreussen. Diese Ware wird mittels Kähnen auf der Oder, Warthe, Netze, dem Bromberger Kanal und der Weichsel nach Danzig versendet und dort in Seedampfer umgeladen, die dann die Ladung nach Amsterdam bringen, von wo der Sprit auf Rheinschiffen nach Karlsruhe gelangt. Nun betragen bei einer ungefähren Entfernung der Hafenplätze

Posen (Stadt) und Danzig	620 km	die Frachtkosten inkl. Überladungsspesen pro t	M. -.25 Vorkriegsmark
Danzig und Amsterdam	1700 "	" "	" -.35
Amsterdam und Karlsruhe	660 "	" "	" -.25 "
Posen bis Karlsruhe	2980 km.		M. -.85

1) nach Mitteilung des städtischen Hafenamtes

2) " " der Sinner A.G.

1) Im Jahre 1914 betrug die Verbilligung der in Karlsruhe verwendeten rund 300 000 Tonnen Kohlen M. 195 000 und die Kreparnis bei dem im gleichen Zeitraum verbrauchten rund 45 000 Tonnen Kies M. 30 000. Ähnliche Feststellungen sind für Getreide gemacht worden, bei dem die ersparten Beförderungskosten durch den Umschlag im Hafen noch höher als die für Kohlen waren.

Ein Beispiel soll aber noch angeführt werden für ein Gut, das in Karlsruhe selbst erzeugt bezw. bearbeitet auf dem Wasserwege seinen Bezug und Absatz findet:

2) Die Aktiengesellschaft für Brennerei, Spirituse und Presshefefabrikation vormals Georg Sinner besieht erhebliche quantitäten Spirit aus dem Innern der Provinzen Posen und Ostpreussen. Diese Ware wird mittels Kähnen auf der Oder, Warthe, Netze, dem Bromberger Kanal und der Weichsel nach Danzig verwendet und dort in Seedampfer umgeladen, die dann die Ladung nach Amsterdam bringen, von wo der Spirit auf Rheinschiffen nach Karlsruhe gelangt. Um betragen bei einer ungefähren Entfernung der Hafenplätze

Posen (Stadt) und Danzig	620 km	die Frachtkosten inkl. Überliegetage dungsgesen pro t	M. -.25	vor-		
Danzig und Amsterdam	1700 "	"	"	"	" -.35	Kriegsmark
Amsterdam und Karlsruhe	660 "	"	"	"	" -.25	"
Posen bis Karlsruhe	2960 km.				M. -.85	

---

1) nach Mitteilung des städtischen Hafenamtes

2) " " der Sinner A.G.

Die Eisenbahnfracht dieser Ware von Posen nach Karlsruhe bei einer Geleislänge von 934 km, das ist ca. ein Drittel des Wasserweges kostet dagegen pro t zumindest M.2.50, das ist ungefähr das Dreifache des Wassertransportes inkl. Umladung der Güter.

Rein organisatorisch hat der Verkehr im Rheinhafen zwischenstaatliche Gesellschaften ins Leben gerufen, grosse Industrieunternehmungen, besonders Handelsgesellschaften, industrielle Ein- und Ausfuhrgesellschaften hierher gefesselt und für tausende von Menschen eine neue Erwerbsquelle geschaffen. Man kann sogar behaupten, Karlsruhe verdankt seinem Rheinhafen im wesentlichen alles, was ihm zu seiner jetzigen Grösse verholfen hat.

2. Der Güterverkehr.

Der gesamte Güterumschlag und Verkehrsentwicklung im Rheinhafen, sowohl per Schiff, als auch per Eisenbahn, ist aus der nachstehende Tabelle, die nach den Mitteilungen des städtischen Hafenamtes und der Eisenbahngeneraldirektion seit seiner Eröffnung im Jahre 1901 zusammengestellt ist, ersichtlich.

im Jahre	per Schiff	in %	per Eisenbahn spez. a. Station Hafen	per Eisenbahn im Gesamten t
1901	134 372	--	89 185	836 366
1902	280 703	+108,9	255 261	952 610
1903	545 058	+ 94	422 345	1 239 797
1904	499 022	+ 8,4	423 487	1 333 108
1905	626 721	+ 25	510 340	1 438 030
1906	514 895	- 17	489 251	1 442 309
1907	559 089	+ 8,6	526 025	1 468 523
1908	642 643	+ 14,9	617 278	1 472 172
1909	830 823	+ 29	772 381	1 669 027
1910	846 470	+ 1,9	861 087	1 749 166
1911	1 019 377	+ 20	1 059 786	2 036 934
1912	1 309 556	+ 29	1 294 036	2 311 212
1913	1 483 607	+ 13,3	1 384 594	2 458 231
1914	1 222 011	- 17,6	1 258 349	2 245 765
1915/18ca	1 238 000	+ 1,5	ca 1 470 000	ca 2 550 000
1919	958 987	- 24,9	1 603 874	2 669 801
1920	920 065	- 4,1	1 353 323	2 732 151
1921	316 627	- 65,6	834 735	1 754 345
1922	1 065 437	+236,5	1 494 268	2 271 662

2. Der Güterverkehr.

Der gesamte Güterumschlag und Verkehrsentwicklung im Rheinhafen, sowohl per Schiff, als auch per Eisenbahn, ist aus der nachstehenden Tabelle, die nach den Mitteilungen des städtischen Hafenamtes und der Eisenbahngeneraldirektion seit seiner Eröffnung im Jahre 1901 zusammengestellt ist, ersichtlich.

Im Jahre	per Schiff	in %	per Eisenbahn spez.u.Station Baden	per Eisenbahn im Gesamten t
1901	134 372	—	89 185	856 566
1902	280 703	+108,9	255 261	952 610
1903	545 058	+ 94	422 545	1 259 797
1904	499 022	+ 8,4	425 487	1 353 108
1905	526 721	+ 25	510 340	1 458 030
1906	514 895	- 17	489 251	1 442 309
1907	559 089	+ 8,6	526 025	1 468 525
1908	642 645	+ 14,9	617 278	1 472 172
1909	830 825	+ 29	772 381	1 669 027
1910	846 470	+ 1,9	861 087	1 749 166
1911	1 019 377	+ 20	1 059 786	2 055 954
1912	1 309 558	+ 29	1 294 056	2 311 212
1913	1 485 607	+ 13,3	1 384 594	2 458 231
1914	1 222 011	- 17,6	1 258 549	2 345 766
1915/16ca	1 258 000	+ 1,5	ca 1 470 000	ca 2 550 000
1919	958 987	- 24,9	1 603 874	2 659 801
1920	920 055	- 4,1	1 355 325	2 732 151
1921	316 627	- 65,6	854 738	1 754 545
1922	1 055 437	+236,5	1 494 258	2 271 652

Fortsetzung

im Jahre	per Schiff	in %	per Eisenbahn spez. a. Station	Hafen	im Gesamten t
1923	89 847	-ca200	102 728		1 106 257
1924	----	------	Jan. 11 223		-----
			Febr. 10 145		

	Schiffsgüterverkehr		Eisenbahngüterverkehr			
			spez in Stat.	Rhein-hafen	im Gesamten:	
Im Jahre	Zufuhr	Versand	Zufuhr	Versand	Zufuhr	Versand
1901	120 820	13 552	18 375	70 810	546 791	289 575
1902	212 698	68 005	85 007	170 254	575 403	377 207
1903	447 727	97 331	111 849	310 496	697 517	542 280
1904	403 816	95 206	98 140	325 347	718 684	614 424
1905	534 264	92 457	103 826	406 514	724 366	713 554
1906	421 490	93 405	106 658	382 593	761 962	680 347
1907	468 070	91 019	115 416	410 609	768 743	699 780
1908	545 571	97 072	131 481	485 797	730 698	741 473
1909	673 714	157 109	198 069	574 312	831 797	837 230
1910	685 353	161 117	202 053	659 034	815 561	933 605
1911	840 509	178 868	238 489	821 297	917 929	1119 005
1912	1 034 889	274 667	325 449	968 587	1058 971	1252 241
1913	1 217 353	266 254	310 542	1074 052	1094 386	1363 845
1914	983 021	238 990	294 912	963 437	997 528	1248 237
1915/18	ca 996 000	ca 242 000	ca 397 000	ca 1073 000	ca 1200 000	ca 1350 000
1919	703 438	255 554	399 081	1204 793	1273 086	1396 715
1920	794 033	126 032	433 738	919 585	1361 920	1370 231
1921	223 326	93 301	442 676	392 059	1084 329	670 016
1922	831 714	233 723	586 538	907 730	1109 520	1162 142
1923	53 295	36 552	101 258	153 709	709 141	397 116
1924		Jan.	11 200	Jan 28 304		

Durchfuhrung

im Jahre	per Schiff	in t	der Eisenbahn	
			spez.a.Station Kehl	im Gesamten t
1923	89 847	-cal200	102 728	1 106 267
1924	———	———	Jan. 11 223	———
			Febr. 10 145	

Schiffsgüterverkehr		Eisenbahngüterverkehr			
		spez. in Stat. Kehl		im Gesamten:	
Im Jahre	Zufuhr	Versand	Zufuhr	Versand	Zufuhr	Versand
1901	120 830	15 582	18 375	70 810	546 791	289 375
1902	212 698	68 005	85 007	170 254	575 403	377 207
1903	447 727	97 321	111 849	310 496	697 817	642 280
1904	405 816	95 206	98 140	325 347	718 684	614 424
1905	534 264	94 457	105 826	406 514	724 366	715 554
1906	421 490	93 405	106 858	582 595	751 982	680 347
1907	458 070	91 019	115 416	410 609	758 743	699 760
1908	545 571	97 072	131 481	485 797	730 698	741 475
1909	475 714	157 109	198 059	574 312	831 797	857 230
1910	685 353	161 117	202 055	659 034	815 861	955 605
1911	840 509	178 868	258 489	821 297	917 929	1119 005
1912	1 034 889	274 667	325 449	958 587	1058 971	1352 241
1913	1 217 353	266 254	310 542	1074 052	1094 384	1355 865
1914	985 021	238 930	294 912	983 457	997 832	1248 237
1915	998 000 cm	242 000 cm	327 000 cm	1073 000 cm	1300 000 cm	1350 000
1919	703 458	285 864	399 081	1204 795	1273 088	1298 718
1920	794 032	196 032	455 738	918 585	1351 920	1370 231
1921	233 326	93 301	448 476	392 059	1084 329	870 016
1922	831 714	253 722	588 538	907 730	1109 320	1165 142
1923	65 298	36 552	101 258	165 705	709 141	397 114
1924	Jan.		11 300	Jan. 25 304		

Bei der Beurteilung dieser Statistik fällt uns neben der Feststellung eines gewaltigen Anwachsens des Güterverkehrs das ständige Überwiegen der Zufuhr gegenüber dem Versand im durchschnittlichen Verhältnis von 3 3/4:1 ins Auge. Bei oberflächlichem Betrachten möchte man daher zu dem Schluss kommen, dass dieses ein ungünstiges Zeichen für die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt Karlsruhe bedeute. Keinesfalls! Man hat stets im Rheingüterverkehr Einfuhr- und Ausfuhrhäfen unterscheiden können; hierzu kommt noch die Tatsache, dass die nur verhältnismässig niederen Frachten ertragenden Massengüter-Rohstoffe, Kohle zum Wassertransport drängen, während die hochwertigen Fabrikate z.B. Maschinen, bei denen die Transportkosten nicht so stark ins Gewicht fallen, den Eisenbahnweg vorziehen und Karlsruhe ist, wie wir gesehen haben ein Platz, bei dem die Veredlungs- und Verfeinerungsindustrie vorherrschend ist.

Ferner geht aus der Tabelle hervor, wie durch Ausbruch des Weltkrieges eine erhebliche Verkehrsabnahme eintrat, die sich geradezu katastrophal während der Ruhrbesetzung bei der vollständigen Sperrung der Rheinschiffahrt auswirkte. In dem Ausnahmezustand, in dem sich der Hafen seit seiner Besetzung durch die Franzosen befindet, und infolge der Ungunst der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse ist diese Abnahme keine unerklärliche. Weiter muss man bei dem Rückgang der Zufuhr in den letzten Jahren die Inbetriebnahme des Murgkraftwer-

Bei der Beurteilung dieser Statistik fällt uns neben der Feststellung eines gewaltigen Anwachsens des Güterverkehrs das ständige Überwiegen der Zufuhr gegenüber dem Versand im durchschnittlichen Verhältnis von 3 3\4:1 ins Auge. Bei oberflächlichem Betrachten möchte man daher zu dem Schlusse kommen, dass dieses ein ungünstiges Zeichen für die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt Karlsruhe bedeute. Keineswegs! Man hat stets im Rheingüterverkehr Einfuhr- und Ausfuhrgüter unterscheiden können; hierzu kommt noch die Tatsache, dass die nur verhältnismässig niederen Frachten erfreulicherweise Massengüter-Rohstoffe, Kohle zum Wassertransport drängen, während die hochwertigen Fabrikate z.B. Maschinen, bei denen die Transportkosten nicht so stark ins Gewicht fallen, den Eisenbahnweg vorziehen und Karlsruhe ist, wie wir gesehen haben ein Platz, bei dem die Verarbeitungs- und Veredlungsindustrie vorherrschend ist.

Ferner geht aus der Tabelle hervor, wie durch Ausbruch des Weltkrieges eine erhebliche Verkehrsabnahme eintrat, die sich gerade Katastrophal während der Kohlensperrung bei der vollständigen Sperrung der Rheinschiffahrt auswirkte. In dem Ausmassstand, in dem sich der Hafen seit seiner Besetzung durch die Franzosen befindet, und infolge der Ungunst der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse ist diese Abnahme keine unerfreuliche. Weiter muss man bei dem Rückgang der Zufuhr in den letzten Jahren die Inbetriebnahme des Murgkraftwer-

kes in Rechnung stellen. Infolge der Elektrifizierung der maschinellen Betriebe wird die Kohle, die wie aus einer späteren Zusammenstellung ersichtlich, die höchste Tonnageziffer in den zugeführten Gütermengen ausmacht, zu einem beträchtlichen Teile entbehrlich.

Über den durch den Karlsruher Hafen flutenden Güterverkehr der sogenannten wichtigeren 1) Warengattungen unterrichtet uns die folgende Darstellung des letzten Normaljahres 1913 und des Nachkriegsjahres 1922;

	per Schiff in Tonnen				per Eisenbahn Station Hafen in Tonnen	
Warengattung	Empfang 1913	Empfang 1922	Versand 1913	Versand 1922	Empfang 1913	Versand 1913
Steinkohlen	66 132	376 355	2 644	1 760	12809	657 271
Sand und Kies	64 613	97 364	-	16	-	-
Getreide	77 245	58 384	-	-	8 690	45 825
Holz	23 995	346	227 624	213 082	196 217	62 086
Steine & Ziegel	15 524	2 338	-	-	-	-
Roheisen	66 717	-	10 592	-	15 096	22 994
Braunkohle	135 489	259 023	-	-	4 421	-
Kunstdünger	16 807	765	-	-	1 640	15 083
Mehl- & Mühlenfabrikate	43 663	3 897	-	-	-	13 627
Lumpen	195	182	1 592	4 778	1 836	397

1) Als wichtigere Warengattung betrachtet man bei der mangelnden Wertstatistik diejenigen Gütermassen, die nach ihrem Gewicht mit mindestens 1% an der Gesamtsumme von Zufuhr oder Abfuhr per Schiff oder Achse in dem Güterverzeichnis der Reichstatistik beteiligt sind.

ken in Rechnung stellen. Infolge der Elektrifizierung der maschinellen Betriebe wird die Kohle, die wie aus einer späteren Zusammenstellung ersichtlich, die höchste Tonnagezifer in den umgeschlagenen Gütermengen einnimmt, zu einem verschwindenden Teile entbehrlich.

Über den durch den Karlsruher Hafen fließenden Güterverkehr der sogenannten wichtigeren 1) Warengattungen unterrichtet uns die folgende Darstellung den letzten Vorkriegsjahres 1913 und des Nachkriegsjahres 1922:

Warengattung	Der Schiff in Tonnen Empfang 1913	Versand 1913	Empfang 1922	Versand 1922	Der Eisenbahn Station Hafen in Tonnen Empfang 1913	Versand 1913
Steinkohlen	66 132 376	355	2 664	1 760	12809	657 271
Sand und Kies	64 613	97 564	-	16	-	-
Getreide	77 245	58 254	-	-	8 690	45 928
Holz	23 995	846	227 624	213 082	198 217	62 086
Steine & Ziegelle	524	2 358	-	1	-	-
Kohlen	66 717	-	10 592	-	16 093	22 994
Braunkohle	135 489	259 023	-	-	4 421	-
Kunstdünger	16 807	765	-	-	1 660	16 085
Mehl- & Mühlenfabrikate	43 863	3 897	-	-	-	13 627
Tuchen	195	182	1 592	4 778	1 855	397

1) Als wichtigere Warengattung betrachtet man bei der mangelnden Wertstatistik diejenigen Gütermassen, die nach ihrem Gewicht mit mindestens 1% an der Gesamtsumme von Zufuhr oder Abfuhr der Schiff oder Achse in dem Güterverzeichnis der Reichsstatistik beteiligt sind.

Die Tabelle versinnbildlicht den speziellen Güterverkehr des Hafens. Den grössten Anteil an der Zufuhr per Schiff weist die Steinkohle auf, während das Holz der Menge nach den ersten Platz im Versand behauptet. Im Eisenbahngüterverkehr bei ersterem das Holz, das vom Schwarzwald und von Oberbayern hierher verfrachtet wird, bei letzterem die Steinkohle, die von Karlsruhe aus nach Süden und Osten weitergeleitet wird.

Per Achse gingen von der Station Hafen im Jahre 1913 .... 1074 052 000 t ab, und zwar mit

	1913	1922
dem Ziel Baden...	528 714 t	65 151 "
Hohenzollern & Württemberg	334 550 "	47 290 "
Schweiz	166 698 "	4 722 "
Bayern	20 388 "	15 910 "
Elsass-Lothringen ...	9 953 "	96 "
Italien	3 147 "	373 "
Frankreich	1 230 "	53 "

Von der Empfangsmenge stammt aus:

Baden	108 054 "	27 120 "
Ludwigshafen	4 739 "	13 045 "
Hohenzollern & Württemberg	119 729 "	20 359 "
Bayern	45 664 "	16 517 "
Elsass-Lothringen	10 932 "	---
Schweiz	19 537 "	22 619 "

So sehen wir, wie sich Schiff und Eisenbahn ergänzen und nicht, wie ehedem, in heftigem Konkurrenzkampf zu einander liegen.

Die Tabelle veranschaulicht den speziellen Güterverkehr des Hafens. Den größten Anteil an der Zufuhr per Schiff weist die Steinkohle auf, während das Holz der Menge nach den ersten Platz im Versand behauptet. Im Eisenbahngüterverkehr hat ersteres das Holz, das vom Schwarzwald und von Oberbayern hierher verfrachtet wird, bei letzteren die Steinkohle, die von Karlsruhe aus nach Baden und Osten weitergeleitet wird.

Der Anteil einzelnen von der Station Hafen im Jahre 1913 .... 1074 052 000 t ab, und zwar mit dem Ziel Baden... 328 714 t (1913) 85 161 t (1922)

Hohenzollern & Württemberg	334 550 "	47 290 "
Schweiz	166 698 "	4 722 "
Bayern	30 388 "	15 910 "
Elsass-Lothringen ...	9 953 "	96 "
Italien	3 147 "	373 "
Frankreich	1 230 "	53 "

Von der Zufuhrmenge stammt aus:

Baden .....108 054 "		27 120 "
Ludwigshafen	4 739 "	13 045 "
Hohenzollern & Württemberg	119 729 "	20 359 "
Bayern	45 664 "	16 317 "
Elsass-Lothringen	10 932 "	——
Schweiz	19 837 "	22 619 "

So haben wir, wie auch Schiff und Eisenbahn erfunden und nicht, wie ehedem, in heftigem Konkurrenzkampf zu einander liegen.

Für die Stellung des Karlsruher Rheinhafens im Rahmen der wichtigsten deutschen Binnenhäfen soll nachstehender Vergleich eine Übersicht geben:

Schiffsgüterverkehr in	1914	1917	1922 Empfang	1922 Versand
	t	t	t	t
Basel		33 103	-	-
Strassburg	1 576 688	1030 991	1 081 727	507 483
Kehl	438 671	664 815	450 606	130 474
Karlsruhe	1 022 011	1135 321	831 714	233 723
Mannheim-Ludwigshafen	4 916 633	3067 429	6 314 362	864 168
Worms	423 209	692 900	496 428	757 26
Mainz	1 620 926	933 511	779 147	330 686
Köln-Mühlheim a.Rh.	1 046 261	837 802	821 351	576 127
Neuss	817 393	544 153	287 209	270 494
Düsseldorf	1 269 628	612 239	329 019	134 958
Duisburg-Ruhrort	27 920 461	8997 753	4 459 301	9 549 883
Frankfurt a/M.	1 510 564	1191 195	1 105 307	125 906

Diese Umschlagsziffern beweisen am besten, welche achtungsgebietende Stellung der jüngste deutsche Rheinhafen gegenüber den übrigen erworben und vor allen Dingen, wie schwer es die gesamte deutsche Rheinschiffahrt getroffen hat, dass durch den Versailler Vertrag die Internationalisierung des Rheinschiffsverkehrs in einem Maße und in einer Form erfolgt ist, die einer Entrechtung Deutschlands nahe kommt.

Was ein freier deutscher Rhein für unser Vaterland bedeutet, das erkannte schon frühzeitig

Für die Stellung des Karlsruher Rheinhafens im Rahmen der wichtigsten deutschen Binnenhäfen soll nachstehender Vergleich eine Übersicht geben:

Schiffahrtsverkehr in	1914	1917	Empfang 1922	Versand 1922
	t	t	t	t
Basel		33 103	-	-
Strassburg	1 575 688	1 030 991	1 081 727	507 483
Kehl	458 671	684 815	450 606	150 474
K e h l , s t r a s s b u r g	1 022 012	1 135 321	831 714	255 728
Mannheim-Ludwigshafen	4 916 655	3 067 429	6 314 352	864 168
Worms	428 309	692 900	496 428	767 25
Mainz	1 620 928	925 311	779 147	320 688
Köln-Mülheim a.Rh.	1 048 281	837 802	821 351	576 127
Bonn	817 395	644 153	287 309	270 494
Düsseldorf	1 249 628	612 239	329 019	134 958
Duisburg-Ruhrort	27 920 421	8997 753	4 459 301	9 549 883
Frankfurt a/M.	1 210 884	1191 196	1 105 307	135 908

Diese Umschlagsziffern beweisen zu besten, welche nachtragsgeleitende Stellung der jüngste deutsche Rheinhafen gegenüber den übrigen erworben und vor allem Dingen, wie schwer es die gesamte deutsche Binnenschiffahrt getroffen hat, dass durch den Versailler Vertrag die Internationalisierung des Binnenschiffahrtsverkehrs in einem Maße und in einer Form erfolgt ist, die einer Entwertung Deutschlands gleich kommt.

Was ein freier deutscher Hafen für unser Vaterland bedeutet, das erkennen schon Jahrzehnte

P. Arndt, indem er sagte: "Eine Sperrung des Rheinverkehrs wie sie lange in den Zeiten der Ohnmacht des Deutschen Reiches zu Gunsten Hollands bestand, bedeutete immer eine schwere Schädigung des deutschen Volkes, eine Lahmlegung eines grossen Teils der besten Kräfte des deutschen Wirtschaftskörpers.1)

1) P. Arndt, Antwerpen, Rotterdam und die deutsche Rheinmündung S.14.

P. Arndt, indem er sagte: "Eine Sperrung des Rheinverkehrs wie sie lange in den Zeiten der Ohnemacht des Deutschen Reiches zu Gunsten Hollands bestand, bedeutete immer eine schwere Schädigung der deutschen Völker, eine Lahmlegung eines grossen Teils der besten Kräfte des deutschen Wirtschaftskörpers.1)

1) P. Arndt, Antwerpen, Rotterdam und die deutsche Rheinmündung S.14.