

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Die kommerzielle und industrielle Entwicklung der Stadt Karlsruhe**

**Goldfarb, Otto**

**Frankfurt a.M., 1924**

2. Der Güterverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-51022](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-51022)

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 im Gesamten
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	1 569 027
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

Der gesamte Götterverkehr und Verkehrsentwicklung im Rheinlande, sowohl per Schiff, als auch per Eisenbahn, ist aus der nachstehenden Tabelle, die nach den Mitteilungen der statistischen Ämter und der Eisenbahngesellschaften folgt seit seiner Prüfung im Jahre 1901 zusammengestellt ist, ersichtlich.

Jahr	per Eisenbahn		in %	im Jahre per Schiff	
	in Tausend Tonnen	in Tausend Personen		in Tausend Tonnen	in Tausend Personen
1901	134 375	89 185	—	134 375	89 185
1902	280 703	255 261	+108,3	280 703	255 261
1903	545 088	422 245	+ 94	545 088	422 245
1904	499 022	422 487	+ 8,4	499 022	422 487
1905	628 721	510 240	+ 25	628 721	510 240
1906	514 895	489 251	- 17	514 895	489 251
1907	559 089	528 025	+ 8,6	559 089	528 025
1908	642 648	617 278	+ 14,9	642 648	617 278
1909	820 823	772 381	+ 29	820 823	772 381
1910	848 470	831 087	+ 1,9	848 470	831 087
1911	1 019 277	1 029 765	+ 20	1 019 277	1 029 765
1912	1 209 558	1 294 028	+ 29	1 209 558	1 294 028
1913	1 483 607	1 384 594	+ 12,3	1 483 607	1 384 594
1914	1 222 011	1 258 249	- 17,6	1 222 011	1 258 249
1915/1904	1 228 000	1 470 000	+ 1,5	1 228 000	1 470 000
1916	958 987	1 603 874	- 24,9	958 987	1 603 874
1920	920 085	1 253 223	- 4,1	920 085	1 253 223
1921	816 627	824 725	- 65,6	816 627	824 725
1922	1 062 427	1 494 268	+238,8	1 062 427	1 494 268

Fortsetzung

im Jahre	per Schiff	in %	per Eisenbahn	
			spez. a. Station	Hafen im Gesamten
1923	89 847	-ca1200	102 728	1 106 257
1924	-----	-----	Jan. 11 223	-----
			Febr. 10 145	

Schiffsgüterverkehr

Eisenbahngüterverkehr

spez in Stat. Rhein- im Gesamten:  
hafen

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
1915/18ca	996 000 ca	242 000 ca	397 000 <sup>ca</sup>	1073 000 <sup>ca</sup>	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		

Vorstellung

im Jahre per Schiff in 2 der Eisenbahn

Spezial-Station Baden im Gesamten

1923	89 847	-ca 1200	102 728	1 102 257
1924	---	---	Jan. 11 223	---
			Febr. 10 145	

Schiffahrtverkehr Eisenbahnverkehr

Spezial-Station Rhein- im Gesamten Baden

Im Jahre Eulabr Versand Eulabr Versand Eulabr Versand

1901	120 820	12 882	18 275	70 810	246 791	282 275
1902	212 698	69 005	83 007	170 254	275 403	374 207
1903	447 727	97 321	111 849	210 498	297 217	342 280
1904	403 818	92 208	98 140	225 247	318 684	314 484
1905	524 284	92 457	103 826	408 214	424 266	473 224
1906	481 490	92 403	106 828	282 293	361 982	390 247
1907	488 070	91 019	115 418	410 609	328 743	399 780
1908	545 871	97 022	121 481	482 797	370 698	441 473
1909	672 714	127 109	128 029	524 212	321 797	377 230
1910	682 228	161 117	202 022	629 024	312 281	322 602
1911	640 209	178 888	228 489	321 297	217 229	1119 002
1912	1 024 689	274 987	325 442	261 287	1028 271	1222 241
1913	1 217 222	262 224	210 242	1024 022	282 1024	1282 242
1914	622 021	228 290	224 212	222 427	222 222	1242 227
1915/18ca	222 000 ca	222 000 ca	227 000	1022 000	1200 000 ca	1220 000
1919	702 428	222 222	222 021	1204 222	1222 022	1222 222
1920	794 022	122 022	422 222	212 222	1221 222	1220 221
1921	222 222	22 201	422 222	222 022	1024 222	270 012
1922	821 714	222 222	222 222	207 222	1102 222	1122 122
1923	22 222	22 222	101 222	122 222	202 121	227 112

Jan. 11 2012 204

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  $3 \frac{3}{4}:1$  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-

Beide der Bestimmung dieser Statistik fällt  
 und neben der Bestimmung eines gewissen Anweh-  
 zens des Güterverkehrs das ständige Überwiegen der  
 Zunft gegenüber dem Versand im durchschnittlichen  
 Verhältnis von 3/4:1 ins Auge. Bei oberflächli-  
 chem Betrachten möchte man daher zu dem Schluss  
 kommen, dass diese ein ungünstiges Zeichen für die  
 wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt Karlsruhe  
 bedeute. Tatsächlich! Man hat stets im Handelsges-  
 verkehr Einfuhr- und Ausfuhrungen untereinander  
 können; diese kommt noch die Tatsache, dass die  
 nur verhältnismäßig niederen Preisen ertragenden  
 Massengüter-Rohstoffe, Kohle zum Wassertransport  
 drängen, während die hochwertigen Fabrikate z. B.  
 Maschinen, bei denen die Transportkosten nicht so  
 stark ins Gewicht fallen, dem Eisenbahnweg vorziehen  
 und Karlsruhe ist, wie wir gesehen haben ein Platz,  
 bei dem die Veredelungs- und Veredelungswirtschaft  
 vorherrschend ist.

Ferner geht aus der Tabelle hervor, wie durch  
 Anbruch des Räderjahres eine erhebliche Verkehrs-  
 abnahme eintrat, die sich geradezu katastrophal  
 während der Ruhrbesetzung bei der vollständigen  
 Sperrung der Rheinachse geltend bewirkte. In dem Aus-  
 nahmezustand, in dem sich der Hafen seit seiner Be-  
 setzung durch die Franzosen befindet, und infolge  
 der Unkenntnis der politischen und wirtschaftlichen  
 Verhältnisse ist diese Abnahme keine unerwartete.  
 Folter kann man bei dem Rückgang der Zunft in den  
 letzten Jahren die Inbetriebnahme des Mühlwerks-

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;

Warengattung	per Schiff in Tonnen				per Eisenbahn Station Hafen in Tonnen	
	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.



... in Rechnung stellen. Infolge der Elektrifizierung der maschinellen Betriebe wird die Kohle, die wie aus einer späteren Zusammenfassung ersichtlich, die höchste Tonnageeffizienz in den ergründeten Gesteinsarten ausmacht, zu einem beträchtlichen Teil ...

Über den durch den Karlsruher Hafen ... den Güterverkehr der sogenannten wichtigsten ... Warengruppen unterrichtet man die folgende Darstellung des letzten Normaljahres 1913 und des Nachkriegsjahres 1922:

Warengruppe	1913		1922	
	Import	Export	Import	Export
Leinen	195	182	158	158
Mehl- & Mehlwaren-Fabrikate	43 883	2 897	-	-
Kunstabfarber	16 807	768	-	-
Braunkohle	155 489	259 023	-	-
Holzwaren	68 717	-	10 598	-
Steine & Kiesel	524	2 338	-	1
Holz	23 992	848 227	824	213 082
Getreide	77 242	68 284	-	8 690
Baum und Kies	64 813	97 204	18	-
Steinkohlen	66 132	276 322	2 644	1 780
Import	657 271	13809	13809	657 271

1) Die wichtigere Warengruppe ... der mangelnden Wertstatistik älteren Güter ... die nach ihrem Gewicht ... in der Gesamtwerte von ... der Schiff oder ... der Statistik 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
		<u>1913</u>	<u>1922</u>
dem Ziel Baden...		528 714 t	65 151 t
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 ehemals, 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 Binnenbinnengüterverkehr bei ersterem das Holz, das von Schwarzwald und von Oberbayern hierher verfrachtet wird, bei letzterem die Steinkohle, die von Karlsruhe aus nach Baden und Oden weitergeleitet wird.

Per Achse gingen von der Station Hafen im

Jahre 1913	1912	1911	1910
1074 000 t ab, und zwar mit	528 714 t	528 714 t	528 714 t
dem Ziel Baden...	334 250 "	334 250 "	334 250 "
Hohenzollern & Württemberg	156 698 t	156 698 t	156 698 t
Schwab	30 388 "	30 388 "	30 388 "
Bayern	9 923 "	9 923 "	9 923 "
Klass-Lochungen	3 147 "	3 147 "	3 147 "
Italien	1 230 "	1 230 "	1 230 "
Frankreich			
Von der Empfängerseite kamen aus:			
Baden	108 024 "	108 024 "	108 024 "
Ludwigshafen	4 739 "	4 739 "	4 739 "
Hohenzollern & Württemberg	119 329 "	119 329 "	119 329 "
Bayern	45 684 "	45 684 "	45 684 "
Klass-Lochungen	10 932 "	10 932 "	10 932 "
Schwab	19 237 "	19 237 "	19 237 "

So sehen wir, wie sich Schiff und Eisen beim Erzeugen und Nicht, wie eben, in heligen 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	Versand
	t		t		t	
Basel .....			33 103		-	-
Strassburg .....	1 576 688	10 30 991		1 081 727		507 483
Kehl .....	438 671	664 815		450 606		130 474
K a r l s r u h e	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

Wir die Stellung des Kaiserlichen Rheinlands  
 ferner im Rahmen der wichtigsten deutschen Binnenschiffe  
 ferner soll nachstehender Vergleich eine Übersicht  
 geben:

Schiffverkehrsverein	1914	1917	1928	Verkehr
Basel	.....	33 103	-	-
Strasbourg	.....	1 575 888	1 081 727	537 488
Kehl	.....	438 671	664 815	120 474
Karlsruhe	.....	1 022 011	1 135 321	233 728
Mannheim-Ludwigshafen	.....	4 916 633	3 037 429	664 188
Worms	.....	422 309	692 900	787 28
Mainz	.....	1 620 928	953 511	230 686
Köln-Bonn a. Rh.	.....	1 046 281	837 608	576 127
Bonn	.....	617 393	544 153	270 494
Düsseldorf	.....	1 289 628	612 239	124 258
Duisburg-Essen	.....	27 920 451	8997 753	9 543 883
Frankfurt a/M.	.....	1 610 844	1 191 195	125 908

Diese Umschlagziffern beweisen am besten,  
 welche achtunggebietende Stellung der jüngste  
 deutsche Rheinhafen gegenüber den übrigen erwor-  
 den und vor allen Dingen, wie schwer es die ge-  
 samte deutsche Rheinschifffahrt getroffen hat,  
 dass durch den vorerwähnten Vertrag die interna-  
 tionalisierung des Rheinschiffverkehrs in einer  
 Maße und in einer Form erfolgt ist, die einer  
 Entwertung Deutschlands nahe kommt.  
 Es ist ein freier deutscher Rhein für unser Va-  
 terland bedeutet, das erkannt schon ist.

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 Um-  
 macht des Deutschen Reiches zu Gunsten Hollands be-  
 stand, bedeutete immer eine schwere Schädigung des  
 deutschen Volkes, eine Launigung eines grossen  
 Teils der besten Kräfte des deutschen Wissenschafts-  
 körpers." 1)

1) P. Arndt, Antworten, Hoffmann und die deut-  
 sche Rheinänderung S. 14.