

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

### II. Besonderer Theil

[urn:nbn:de:bsz:31-259422](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-259422)

**Veränderung in der Zusammensetzung der Central-Commission und im Personal der oberen Rheinschiffahrtsbeamten.**

An die Stelle des Herrn *Engelhardt* trat als Rheinschiffahrts-Bevollmächtigter für *Frankreich* der General-Consul Herr *E. Doumerc*.

Am 25. August 1852 starb der älteste höhere Rheinschiffahrtsbeamte, Inspector *Wenzel*.

Die Wahrnehmung seiner Functionen (2ter Bezirk) wurde interimistisch dem Grossherzoglich Hessischen Obereinnehmer *Opfermann* übertragen.

**II. Besonderer Theil.**

**Verkehr auf dem Rhein und dessen einzelnen Theilen.** Der Verkehr auf dem Rhein hatte sich im Ganzen bedeutend gehoben, wenn gleich er in einigen Häfen nicht die Höhe erreichte, wie in früheren Jahren.

Von günstigem Einflusse mögen gewesen sein: vor allem das wieder belebte Vertrauen auf die Befestigung der politischen Zustände, die Herabsetzung der Rheinzölle, sowie der Umstand, dass die Rheinschiffahrt weniger als in andern Jahren durch Elementar-Ereignisse gehemmt wurde.

Gewiss ist, dass der Gütertransport auf dem Rhein, in Ansehung der Masse, denjenigen der vorhergegangenen 10 Jahre übertroffen hat.

Verhältnissmässig hatte sich der Transport bedeutender vermehrt bei der Bergfahrt als bei der Thalfahrt.

Das Nähere ergeben die Uebersichten über den Verkehr bei den verschiedenen einzelnen Rheinzollämtern und in den bedeutendsten Rheinhäfen.

**A. B.** Ein Blick auf die allgemeine Uebersicht des Schiffsverkehrs und des Waarenverkehrs in den Jahren 1852 und 1851 zeigt am besten, wie bedeutend die Zunahme gewesen.

Zum Speciellen übergehend wird Folgendes bemerkt:

**No. 1. Altbreisach.** In *Altbreisach* hatte sich der immer unbedeutende Rheinverkehr abermals vermindert, zu Berg passirte nicht ein Centner, und zu Thal waren von den passirten Gegenständen, im Gesamtbetrage von 16,890 Centner, Brennholz mit 12,064 Centner und Gyps 2,480 Centner (Freigut), die Hauptartikel.

**No. 2. Grosse Brücke bei Strassburg.** Bei dem Rheinzollamte an der grossen Brücke bei *Strassburg* ergibt die Nachweisung bei der Berg- wie bei der Thalfahrt zwar ein Plus; es bleibt aber zu berücksichtigen, dass es sich bei dem dortigen Verkehr nicht von

eigentlichen Handelsgütern, sondern wesentlich von Gyps, resp. von Holzstämmen und Brennholz handelt.

No. 3. **Hafen von Strassburg.** Anders schon gestalten sich die Verhältnisse bei dem Rheinverkehr in dem Hafen von *Strassburg*. Hier ist bei der Berg- wie bei der Thalfahrt eine erfreuliche Vermehrung des Verkehrs mit Handelsgütern bemerklich. Sie sind in der Nachweisung näher angegeben.

No. 4. **Kehl.** Der unbedeutende Rheinverkehr von *Kehl* hatte sich auch im Jahre 1852 vermindert.

No. 5. **Freistett, Knielingen.** Ebenso jener von *Freistett*, nur in *Knielingen* war die

No. 6. Zufuhr von Steinkohlen bedeutender als im Vorjahre.

No. 7. **Leopoldshafen.** In *Leopoldshafen* bestanden die Hauptartikel des Verkehrs in Holz, Steinkohlen, dann in von dort abgefertigten Maschinen.

No. 8. **Neuburg.** Bei dem Rheinzollamte *Neuburg* passirten

zu Thal weniger Güter . . . . .	23,449 Ctr.,
dagegen mehr Holz . . . . .	69,710 »
<hr/>	
Es ergibt sich somit im Ganzen ein Mehr von . . . . .	46,261 »
und in der Bergfahrt ein Mehr von . . . . .	94,863 »

Es ist folglich eine Hebung des Verkehrs eingetreten.

Auch der Personenverkehr auf den Dampfschiffen war hier bedeutender.

Die weiter oben schon gemachte Bemerkung erklärt diese Erscheinung. Auf den zunehmenden Personenverkehr wirkte aber insbesondere wohl noch die Uebereinkunft zwischen der Kölnischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und den betreffenden Eisenbahn-Gesellschaften, wornach Reisende auf der Tour von *Paris* und *Strassburg*, dann rheinabwärts bis *Cöln* und von da über *Brüssel* nach *Paris* zurück, um sehr herabgesetzte Preise befördert wurden.

Bei den Schwierigkeiten, welche die Bergfahrt auf dem Oberrhein mit grossen Remorqueurs und Schleppkähnen darbietet und bei den niedrigen Frachten der Badischen Eisenbahn, und der Landfrachten überhaupt, ist ein weiterer Aufschwung des Verkehrs auf jener Stromstrecke kaum zu erwarten.

Wenn ungeachtet der pro 1852 nachgewiesenen Vermehrung des Verkehrs in *Neuburg* die Einnahme an Rheinzöllen sich gemindert hat, so erklärt sich diess theils durch die angeordnete Ermässigung der Rheinzölle, theils dadurch, dass die Verkehrsvermehrung an zollpflichtigen Gütern nur bei den zu Berg gegangenen statt hatte, und dass von diesen nur für die kurze Strecke von *Neuburg* bis zur Französischen Grenze der Rheinzoll erhoben wird, während die thalwärts gehenden Güter in *Neuburg* den Zoll für die lange Strecke von der Französischen Grenze bis *Mannheim* zu entrichten haben.

ad 8. **Speyer.** Zu der Uebersicht über den Verkehr in dem Freihafen von *Speyer* ist nichts zu bemerken.

No. 9. **Ludwigshafen.** Die Uebersicht über den Verkehr in dem Hafen von *Ludwigshafen* liefert ungemein günstige Ergebnisse, und zeugt von grosser steigender Thätigkeit im Handel.

Der Grund hiervon ist, ausser in dem wiedergekehrten Vertrauen auf die politischen Zustände, hauptsächlich in der günstigen Lage des Ortes und seiner zweckmässigen Hafeneinrichtung zu suchen.

Auch wird behauptet, dass daselbst nicht nur die Etablissements von Jahr zu Jahr sich mehren, sondern mitunter auch schon auswärtige Speditionshäuser Commanditen errichten.

No. 10. **Mannheim.** Bei dem Rheinzollamte *Mannheim* betrug, im Vergleiche zu dem vorigen Jahre, das Mehr in der Thalfahrt an Gütern . . . 528,758 Ctr.

an Holz . . . 169,903 »

im Ganzen . . . . . 698,661 Ctr.

in der Bergfahrt . . . . . 85,456 »

im Ganzen = 784,117 Ctr.

Das Mehr wird wesentlich durch Güter gebildet, welche zur Classe der  $\frac{1}{20}$  Gebühr oder der zollfreien Güter gehören.

Specielle Uebersichten, mit der Unterscheidung von Inlands- und Auslandsgütern, weisen nach, welche Güter bei dem dortigen Rheinzollamte zu Thal und zu Berg abgefertigt wurden. Es sind diese Uebersichten zur Ermöglichung einer Vergleichung mit den von andern Aemtern aufgestellten Verzeichnissen über die Güterbewegungen auf dem Rhein, in übereinstimmende Hauptübersichten, — getrennt nach der Thal- und Bergfahrt, — zusammengestellt, und die passirten Waaren gleichmässiger als sonst classificirt worden. Diese

No. 36. u. 37. Hauptübersichten finden sich unter No. 36. und 37.

No. 11. Die Uebersicht über den Rheinverkehr in dem Hafen von *Mannheim* ergibt zunächst, dass derselbe um 405,261 Centner bedeutender war, als im Vorjahre.

Es ist ferner daraus ersichtlich, welche Gütermassen aus den verschiedenen Häfen zugeführt oder dahin abgeführt, und wie dabei die einzelnen Dampfschiffahrts-Gesellschaften theiligt gewesen sind.

Beigefügt ist eine Uebersicht, aus der hervorgeht: welche Mengen 1) an unverzollten ausländischen Gütern; 2) an Gütern des freien Verkehrs auf dem Rhein von den verschiedenen Häfen mit Dampfschiffen und Segelschiffen angekommen und dahin abgegangen sind, und welche Mengen in *Mannheim* von dem dortigen Haupt-Zollamte abgefertigt wurden.

\*\*\*

Die bedeutendsten Artikel in der Zu- und Abfuhr sind besonders hervorgehoben; es vervollständigt diese Uebersicht das Bild von dem dortigen Rheinverkehr.

Eine Angabe der Güter, welche aus dem *Mannheimer* Hafen auf der Eisenbahn aufwärts verladen wurden, gibt interessante Aufschlüsse, und ist deshalb in der Hauptnachweisung der zu Berg gegangenen Güter nachrichtlich vermerkt.

No. 12. *Worms*. Den nicht bedeutenden Verkehr in dem Hafen von *Worms* weist die seitwärts bezeichnete Anlage nach.

No. 13. *Mainz*. Die Uebersicht über den Verkehr bei dem *Rheinzollamte Mainz* weist die zu Thal und zu Berg passirten Güter, abgetheilt nach den verschiedenen Gebührenklassen und nach ihrer Herkunft, nach.

Es geht zunächst daraus hervor, dass der Thal- wie der Bergverkehr nach dem Oberrhein und Main viel bedeutender als im Vorjahre war.

Unter den in *Mainz* abgefertigten Personen-Dampfschiffen gehörten

in der Thalfahrt 1116 der *Cölnischen* Gesellschaft

940 „ *Düsseldorfer* „

297 „ *Rottdamer* „

332 „ *Frankfurter* „

79 „ *Würzburger* „

in der Bergfahrt 678 „ *Cölnischen* „

597 „ *Düsseldorfer* „

289 „ *Rottdamer* „

207 „ *Frankfurter* „

103 „ *Würzburger* „

in der Mainfahrt 296 „ *Frankfurter* „

615 „ *Würzburger* „

im Ganzen wurden 5367 Dampfschiffe abgefertigt.

Nach dem Oberrhein gingen direct aus den *Niederländischen* Häfen, bei *Mainz* vorbei, 1,322,694 Centner, 518,946 mehr als 1851; nach dem Main 313,177 Centner, 106,384 mehr als in 1851.

No. 14. In dem *Hafen von Mainz* war die Zufuhr zu Berg bedeutender als im Vorjahre, geringer jene, vom Oberrhein und Main.

Auch die Abfuhr zu Berg, sowie die in den Main, war bedeutender als 1851, dagegen jene nach dem Niederrhein geringer.

Es wurden in *Mainz* mehr angebracht . . . . . 249,705 Centner,

abgeführt . . . . . 103,452 „

im Ganzen mehr . . . . . 353,157 „

Eine ebenfalls übereinstimmend classificirte Nachweisung der in dem Hafen von *Mainz* zu Thal wie zu Berg angekommenen, abgegangenen und vorbeigefahrenen Güter findet sich weiter unten bei den schon bei *Manheim* gedachten, in Thal- und Bergfahrt getrennten Hauptübersichten. No. 36. u. 37.

No. 15. **Biebrich.** In dem Hafen von *Biebrich* kamen während 1852 mehr Güter als im Vorjahre an . . . . . 85,670 Centner,  
es gingen dagegen weniger ab . . . . . 7,601 „  
bleibt mehr . . . . . 78,069 „

Die aus- und eingeladenen Güter finden sich in der Nachweisung selbst specificirt.

Aus der beigefügten Zusammenstellung der mit den verschiedenen Personendampfschiffen angekommenen und abgegangenen Güter und Personen ergibt sich, dass diese gegen das Vorjahr mehr angebracht haben 10,238 Ctr., dagegen wurden weniger eingeladen 8,306 Centner.

Die Zahl der angekommenen Reisenden war gegen 1851 geringer um 10,612 Personen und jene der von dort abgegangenen um 1,358 Personen, ohne Zweifel Folge der Eisenbahn-Concurrenz.

No. 16. **Bingen.** Auch in der Nachweise des Verkehrs in dem Hafen von *Bingen*, der sich übrigens vermindert hatte, sind die angekommenen und abgegangenen Waaren näher specificirt.

No. 17. **Caub.** Die Nachweisung des Verkehrs bei dem Rheinzollamte *Caub* ergibt eine sehr bedeutende Zunahme bei dem Bergverkehr; 1,955,676 Centner passirten mehr als im Vorjahr. Der Thalverkehr erreichte den vom Jahre 1851 nicht, die Versendungen nach der Lahn aber waren bedeutender.

Eine Nachweisung, woher die Thal Güter kamen, welche Bestimmung sie hatten, und in welcher Weise die Schiffer der verschiedenen Uferstaaten bei der Verschiffung betheilig waren, ist beigefügt.

No. 19. **Coblenz.** Bei dem Rheinzollamte *Coblenz* ist der Verkehr bei  
der Bergfahrt um . . . . . 1,911,084 Centner,  
» Thalfahrt um . . . . . 117,445 »  
im Ganzen um . . . . . 2,028,529 »

bedeutender als im Vorjahre. Insbesondere fand durch die fortgesetzte Einfuhr von Früchten eine lebhafte Bewegung zu Berg statt; sodann durch die Ruhrkohlentransporte.

Auch die Verladungen zu Thal von rohen Materialien nach *Holland* waren beträchtlich, und im Herbste traten Ausfuhren von Getraide nach *Holland* und *England* ein.

In welchem Verhältnisse die Schiffer der einzelnen Uferstaaten, und darunter die Dampfschiffe, betheilig waren, ist besonders bemerkt.

Es ist auch angegeben, welche Massen in der Bergfahrt mit Dampfkraft, und von welchen Gesellschaften sie geschleppt worden sind.

Ein Vergleich zwischen den mittelst Dampfkraft und den mittelst Pferden oder Segelkraft beförderten Gütermengen ergibt, dass die Theilnahme der Dampfkraft im Jahre

1849	bei der Bergfahrt	das 8fache
1850	» » » »	10 »
1851	» » » »	9 »
1852	aber beinahe das	13 $\frac{1}{2}$ fache der mittelst Pferden oder Segelkraft beförderten Güter betrug.

Bei der Thalfahrt betrug die Theilnahme der Dampfkraft in den Jahren 1849—1851 ohngefähr  $\frac{1}{3}$  Theil, im Jahre 1852 ziemlich genau den  $\frac{1}{4}$  Theil.

Die Nachweisungen über die zu Berg und zu Thal passirten Waaren sind in den schon gedachten Hauptübersichten No. 36. und 37. aufgenommen.

No. 20. Der Verkehr in dem Hafen von *Coblenz* erfreute sich eines Aufschwunges, indem sich derselbe bei der Bergfahrt um . . . . . 77,658 Centner,  
 » » Thalfahrt um . . . . . 25,549 »  
 im Ganzen um = 103,207 Centner vermehrt hatte.

Die Nachweisung gibt übrigens Aufschluss darüber, woher die summarisch angegebenen Waaren kamen, und welche Bestimmung die von dort versendeten hatten.

No. 21. *Cöln*. In dem Hafen von *Cöln* war der Verkehr fortdauernd im Steigen,  
 Im Jahre 1849 war er gegen das Vorjahr um . . . . . 613,727 Centner,  
 » 1850 » » » » . . . . . 240,073 »  
 » 1851 » » » » . . . . . 64,737 »  
 » 1852 » » » » . . . . . 1,056,930 »

gestiegen, und zwar:  
 bei der Bergfahrt um . . . . . 830,059 Ctr.  
 » Thalfahrt » . . . . . 226,871 »  
 Summa wie oben . . . . . 1,056,930 »

Zu Berg kamen an und wurden befördert . . . . . 3,898,653 Centner,  
 » Thal desgl. . . . . 1,688,381 »  
 im Ganzen = 5,587,034 Centner.

Vorbeigefahren sind von *Rotterdam* und *Amsterdam* :  
 509 Segelschiffe mit . . . . . 2,153,128 Centner,  
 in 1851 304 » » » » . . . . . 1,391,017 »

Die specielle Nachweisung der angekommenen und abgegangenen Waaren ist in den Hauptübersichten, deren schon bei *Mannheim*, *Mainz* und *Coblenz* gedacht, ebenfalls aufgenommen.

No. 22. **Düsseldorf.** Auch in dem Hafen von *Düsseldorf* hatte sich der Verkehr vermehrt, und zwar bei der Bergfahrt um . . . . . 422,801 Ctr.,  
in der Thalfahrt „ . . . . . 195,122 „  
im Ganzen um . . . . . 617,923 Ctr.,  
während er im Jahr 1851 gegen das Vorjahr schon um . . . . . 147,517 „  
und im Jahr 1850 um . . . . . 381,390 „  
zugenommen hatte.

No. 23. **Ruhrort.** Im Hafen von *Ruhrort* hatte sich der Güterverkehr gehoben.  
Die Vergleichung ergibt, dass die Zufuhr zu Thal um . . . 297,646 Ctr. höher,  
„ „ „ Berg aber um 201,082 „ geringer  
war, bleibt mehr . . . . . 96,564 Ctr.  
Die Abfuhr zu Berg war bedeutender um . . . . . 19,705 Ctr.,  
jene zu Thal um . . . . . 39,561 „  
zusammen = 49,266 „  
im Ganzen mehr = 145,830 Ctr.

No. 24. **Wesel.** Im Hafen von *Wesel* war der Verkehr  
zu Berg geringer um . . . . . 92,671 Ctr.,  
„ Thal stärker um . . . . . 45,368 „  
im Ganzen geringer = 47,303 Ctr.;  
insbesondere haben auch die Dampfschiffe weniger zu Berg wie zu Thal verladen. Das Nähere geht aus der betreffenden Uebersicht hervor.

No. 25. **Emmerich.** Bei dem Rheinzollamte *Emmerich* hat der Verkehr im Ganzen um . . . . . 2,767,172 Centner,  
und zwar bei der Bergfahrt um . . . . . 1,693,688 Ctr.,  
bei der Thalfahrt um . . . . . 1,073,484 „ zugenommen.

Auch hier ist, wie bei *Coblenz*, die Betheiligung der Rheinschiffer der verschiedenen Uferstaaten bei den Ladungen nachgewiesen, und ebenso, welche Massen mit Dampfkraft geschleppt und von den Personen-Dampfschiffen transportirt wurden.

Ein ähnlicher Vergleich, wie solcher bei *Coblenz* angestellt wurde, über die Theilnahme der Dampfkraft an den Transporten, liefert namentlich, in Bezug auf die Bergfahrt, ganz verschiedene Resultate.

In *Emmerich* betrug solche bei der Bergfahrt:

im Jahre 1849 etwa nur das  $3\frac{2}{3}$ fache,

„ 1850 „ „  $2\frac{3}{4}$  „

„ 1851 „ „  $3\frac{1}{3}$  „

„ 1852 „ „ 5 „

bei der Thalfahrt 1849 etwas über  $\frac{1}{4}$  Theil,

1850 annähernd  $\frac{1}{3}$  „

1851 „ „  $\frac{1}{3.66}$  „

1852 „ „  $\frac{1}{4.9}$  „

also nahe an  $\frac{1}{5}$  der mittelst Pferde oder Segelkraft beförderten Gütermengen.

Diese Unterschiede zwischen *Coblenz* und *Emmerich* erklären sich dadurch, dass in *Coblenz* viele Kohlen zu Berg geschleppt wurden.

Es scheint übrigens die Zeit nicht mehr fern, in welcher der Haupttransport auf dem Rhein ganz mittelst der Dampfschlepper wird ausgeübt werden, und für Pferdezüge nur der kleine Binnenverkehr bleiben wird.

Eine specielle Nachweisung der bei *Emmerich* zu Thal wie zu Berg passirten Waaren findet sich in der mehrgedachten Hauptzusammenstellung No. 36. u. 37.

No. 26. *Lobith*. Die Uebersicht über den Verkehr bei dem Rheinzollamte *Lobith* ergibt:

dass in der Bergfahrt	. . . . .	1,565,271 Ctr.,
„ „ Thalfahrt	. . . . .	939,468 „

zusammen = 2,504,739 Ctr.

mehr als im Vorjahre passirten.

Ausserdem an Holz mehr 148,894 Centner.

Die Nachweisung enthält ferner die Angabe, wie viel von den Berggütern aus den einzelnen niederländischen und belgischen Häfen und in directem Transit zugeführt wurden; wie die Personen- und Schleppschiffe sich dabei betheilig haben, auch welche Bestimmung die Güter hatten.

Ausserdem ist auch hier wieder eine Specification der zu Berg wie zu Thal passirten Waaren beigefügt. Dieselbe ist den oft gedachten Hauptnachweisungen über die auf dem Rhein verschifften Waaren am geeigneten Orte beigefügt. Durch diese Art der Zusammenstellung wird die Vergleichung der Grösse des zurückgelegten Weges, wenigstens in Bezug auf die bedeutendsten Waarenartikel, so viel erleichtert, als die vorhandenen Materialien gestatten.

