

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

II. Besonderer Theil

[urn:nbn:de:bsz:31-259431](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-259431)

II. BESONDERER THEIL.

Der Verkehr auf dem Rhein war im Jahre 1854, wie schon Eingangs angedeutet, sehr befriedigend und würde wohl noch grösser gewesen sein, wenn nicht der niedrige Wasserstand in mehreren Monaten des Jahres eine empfindliche Störung der Schifffahrt zur Folge gehabt hätte.

Der durch derartige Hindernisse veranlasste Aufenthalt würde — wie die Handels-Kammer zu *Cöln* in ihrem Jahres-Berichte hervorhebt — um so unangenehmer empfunden, als die Verkehrs-Einrichtungen im Allgemeinen mehr als früher die grösste Beschleunigung und Regelmässigkeit erstreben.

So ist es denn auch gekommen, dass mit dem Eintritte der gedachten Verzögerungen auf der Niederländischen Strecke, die weiter herkommenden Beziehungen über *Antwerpen* dirigirt, sogar Güter aus den *Entrepôts* über jenen Platz per Eisenbahn nach *Cöln* bezogen wurden. Der Güterandrang auf derselben für *Cöln* wurde dadurch in einer Weise gesteigert, dass die vorhandenen Mittel nicht ausreichten, solche zu bewältigen.

Es erklärt sich hierdurch, dass und warum auf der unteren Strecke bedeutende Ladungen dem Rheinverkehr entzogen sein können, und wie es höchst wünschenswerth und dringend erscheint, dass die seitherigen Bemühungen zur Herstellung der Schiffbarkeit einzelner Strecken fortgesetzt resp. verdoppelt werden.

Darin möchte eins der Hauptmittel zu suchen sein, dem Rhein seine bisherige Bedeutung zu erhalten und ihn gegen manche nicht zu verkennende Gefahren der Concurrenz sicher zu stellen.

Zur Darstellung des Verkehrs im vorigen Jahre dienen zunächst:

- Anlage 1. Eine summarische Hauptübersicht über den Schiffsverkehr zu Berg und zu Thal nebst Vergleichung mit dem Vorjahre.
- Anlage 2. Eine andere über den Schiffsverkehr nach der Ladungsfähigkeit.
- Anlage 3. Eine fernere über den Güterverkehr bei den einzelnen Aemtern mit Unterscheidung der Flagge und der bewegenden Kraft.
- Anlage 4. Eine summarische Hauptübersicht des Schiffs- und Waarenverkehrs nach den Classen des Rheinzolltarifs.
- Anlage 5. Eine Zusammenstellung der bei den sämmtlichen Aemtern passirten Waaren-Artikel.

Vor allem geht daraus und aus den Specialübersichten hervor, dass der Verkehr bei den Erhebungs-Aemtern, mit Ausnahme von *Mannheim* und *Neuburg*, überall bedeutender war, nicht nur als im Jahre 1853, sondern auch bedeutender als in anderen besseren Jahren.

Es passirten nämlich mehr:

	zu Berg	zu Thal	Zusammen
bei <i>Mainz</i>	1,623,685 Ctr.	692,106 Ctr.	2,315,791 Ctr.
„ <i>Caub</i>	2,130,241 „	736,612 „	2,866,853 „
„ <i>Coblenz</i>	2,249,793 „	1,915,093 „	4,164,886 „
„ <i>Emmerich</i>	963,307 „	2,705,224 „	3,668,531 „
„ <i>Lobith</i>	965,354 „	2,474,016 „	3,439,370 „

Diese Zahlen allein beweisen, dass sich der Rhein auch im Jahre 1854 einer bedeutenden Frequenz erfreut hat. — Allerdings befinden sich darunter grosse Quantitäten von Steinkohlen, Erzen, roher Materialien etc., die nicht zu den eigentlichen Handelsgütern gehören; aber auch diese alimentiren ebenfalls die Schifffahrt auf vortheilhafte Weise.

Anlage 6. Dass auch bei den eigentlichen Handelsgütern nicht eine Abnahme des Verkehrs stattgefunden, soll die beigefügte Zusammenstellung über den Berg-Verkehr einiger der wichtigsten Artikel, in der wichtigsten Strecke zwischen *Emmerich* und *Mannheim*, in den Jahren 1844—1854 des Näheren nachweisen.

Bei dem Erhebungsamte *Mannheim* passirten, wie schon gesagt, weniger, und zwar zu Berg 151,656 Centner, zu Thal 369,540 Centner, zusammen 521,196 Centner; ein Ergebniss, welches bei den wohlfeilen Preisen der concurrirenden Badischen Eisenbahn und den Eigenthümlichkeiten der Stromstrecke des Oberrheins seine Erklärung findet. — Aus gleichem Grunde kann es nicht auffallen, dass auch der Berg-Verkehr sich in *Neuburg* vermindert hat.

Erläuternd wird hier noch angeführt, dass nach einer Mittheilung des Inspectors des ersten Bezirks in dem Jahre 1854 von der Mannheimer Bahn in der Richtung nach *Basel*, oder aufwärts, transportirt worden sind 2,035,575 Ctr.

im Jahre 1853 1,644,702 ..

also im Jahre 1854 mehr 390,873 Ctr.

darunter mehr:

Baumwolle	33,598 Ctr.
Baumwollen-Waaren	3,043 ..
Eisen und andere Metalle	178,779 ..
Farbhölzer	6,279 ..
Geräthe, Maschinen	10,088 ..
Getraide	53,756 ..
Indigo	4,666 ..
Kaffee	42,971 ..
Material-Waaren	16,408 ..
Mehl	6,094 ..
Oel	42,192 ..
Tabak	21,318 ..
Wein	5,280 ..
Zucker	9,093 ..

Es wird von ihm die Besorgniss ausgesprochen, dass, nachdem der directe Verkehr mittelst Eisenbahn in der Richtung von *Württemberg*, *Bayern* und der *Schweiz* hergestellt, der Schifffahrt viele Güter entzogen werden würden, die sonst die Wasserstrassen des Rheins und des Neckars benutzten, um in die genannten Länder zu gelangen.

Der Schiffsverkehr (Nachweisung No. 3.) hat sich in gleichem Verhältnisse, wie der Güterverkehr, vermehrt oder vermindert, und enthalten die speciellen Nachweisungen darüber das Nähere.

Interessante Data liefern die Zusammenstellungen über den Schiffs- und Waaren-Verkehr mit Unterscheidung der Flagge und der bewegenden Kraft. Sie weisen nach, wie viele Schiffe und von welcher Ladungsfähigkeit jedem Uferstaate angehörten; welches ihre wirkliche Ladung war, — wie viel durch Segelschiffe ohne Benutzung des Dampfes, — und welche Quantitäten durch Dampfkraft, und in welcher Weise, auch von welcher Gesellschaft sie befördert wurden.

Diese Zusammenstellungen, verbunden mit den Nachweisen über die passirten Waarenartikel, geben ein vollständiges Bild über den Rheinverkehr, und enthalten so viele Einzelheiten, dass es, um Wiederholungen zu vermeiden, überflüssig erscheinen dürfte, hier darauf näher einzugehen.

Es darf z. B. nicht erst darauf aufmerksam gemacht werden, dass zwischen der Ladungsfähigkeit der Schiffe und der wirklichen Ladung durchschnittlich ein grosses Missverhältniss besteht, welches theilweise dadurch noch fühlbarer wird, dass die geringe Wassertiefe in einzelnen Strecken oft keine volle Ladungen gestattet, wenn sie auch zu haben wären.

Dieses Missverhältniss ist aber wiederum sehr verschieden.

In der Bergfahrt stellt sich dasselbe etwa heraus, wie folgt:

zwischen *Lobith* und *Emmerich* verhält sich die

Ladungsfähigkeit zur Ladung wie 3 zu 1.

bei *Coblenz* „ 2 „ 1.

„ *Caub, Mannheim, Neuburg* „ 3 „ 2.

In der Thalfahrt dagegen:

bei *Lobith* und *Emmerich* . . . „ 3 „ 2.

„ *Coblenz, Caub, Mannheim* . . „ 3 „ 1.

„ *Neuburg* „ 7 „ 1.

Aus den vorgedachten Zusammenstellungen ergibt sich ferner unter andern auch, wie sehr die Transporte mit Dampfkraft fortwährend im Zunehmen begriffen sind. — Der Zeitpunkt rückt immer näher, wo die Segelschiffahrt ohne Mitwirkung des Dampfes zu den Ausnahmen gehören wird.

In Zahlen ausgedrückt war das Verhältniss, nach den verschiedenen Strecken ein verschiedenes, etwa folgendes:

In der Bergfahrt war das Verhältniss der durch Dampfkraft beförderten Gütern zu den ohne sie beförderten:

bei *Lobith* nahe zu wie 6 zu 1.

„ *Emmerich* „ 7 „ 1.

„ *Coblenz, Caub bis Mainz* „ 15 „ 1.

„ für *Mainz*, für die Strecke bis

Mannheim fehlen die Notizen.

bei *Mannheim* . . . wie 1 zu 1.
 „ *Neuburg* . . . 6 1/2 „ 1.
 In der *Thalfahrt* hingegen . . . 1 „ 3.

Verkehr in den Rheinhäfen.

Eine darüber aufgestellte Haupt-Uebersicht zeigt, dass der Orts-Verkehr, mit Ausnahme von *Strassburg*, in den übrigen Haupthäfen des Rheins ebenfalls bedeutender war.

Die Specialübersichten weisen dann, nach Masgabe der vorliegenden, — nicht überall gleich vollständigen — Materialien mehr oder weniger nach, woher die angebrachten Güter-Mengen kamen, und welche Bestimmung die abgeführten Waaren hatten; — ferner den Verkehr mit den Nebenströmen und mit andern Häfen, endlich welche Waaren-Artikel zu- und abgeführt wurden.

Zu den einzelnen Häfen übergehend, wird Folgendes bemerkt.

Der Rhein-Verkehr in den Häfen von *Strassburg*, *Kehl*, *Knielingen*, *Freistett* und *Leopoldshafen* ist eigentlich nur der Vollständigkeit wegen specialisirt. Im Vergleich zu dem Verkehr in den Häfen zwischen *Mannheim* und der *Niederländischen Gränze* erscheint er als unbedeutend.

Ueber den *Verkehr von Ludwigshafen* bleibt Folgendes ergänzungsweise anzuführen:

91,887 Ctr. wurden aus dem dortigen Hafen nach der *Schweiz* abgefertigt.

30,310 „ nach *Frankreich* über *Kehl* und *Saarbrücken*.

834 „ „ *Niederland*.

2,271 „ „ den *Oesterreichischen Staaten* über *Dresden etc.*

Als die wichtigeren aus dem Auslande dorten angekommenen Waaren sind zu bezeichnen:

49,918 Ctr. Baumwolle, 81,531 Ctr. Roheisen, 11,203 Ctr. englische Kohlen, 3,507 Ctr. Eisenbahnschienen, 22,044 Ctr. Kaffee, 2,865 Ctr. Zucker, 3,497 Ctr. Wein, 12,451 Ctr. Oel, 13,472 Ctr. roher Tabak, 8,184 Ctr. Reis, 7,398 Ctr. Krapp.

Unter Waggonverschluss wurden mittelst der *Forbach-Saarbrücker Eisenbahn* zugeführt 15,733 Ctr.; 8,680 Ctr. mehr als im Vorjahre.

An Landesproducten wurden abgeführt:

a. nach den nördlichen Vereinsstaaten:

1,499 Ctr. Branntwein, 15,743 Ctr. Wein, 1,767 Ctr. rohe Tabaksblätter, 2,146 Ctr. fabricirter Tabak, besonders Cigarren;

b. nach dem Auslande, hauptsächlich nach Amerika:

1,690 Ctr. Branntwein, 12,503 Ctr. Wein, 1,078 Ctr. rohe Tabaksblätter und 2,395 Ctr. fabricirter Tabak, besonders Cigarren.

Auch der Handel mit rohen Tabaksblättern, pfälzischen Weinen und Spirituosen nach *Frankreich* war ein bedeutender. Da die Gegenstände aber nicht in *Ludwigshafen*, sondern an der Gränze abgefertigt wurden, so lassen sich die Gewichtsmengen nicht genau angeben.

Ueber den bedeutenden Verkehr in dem **Hafen von Mannheim** ist die aufgestellte Nachweise sehr vollständig, und darf darauf Bezug genommen werden.

Angeführt wird nur noch, dass sich bei folgenden Waaren-Artikeln erhebliche Zu- oder Abnahmen ergeben haben:

in mehr		in weniger	
bei: Brucheisen	um 7,306 Ctr.	bei: rohe Baumwolle	um 17,465 Ctr.
„ Kunstwolle	„ 2,782 „	„ baumwollene Waaren	„ 9,652 „
„ Maschinerien	„ 14,090 „	„ Bier	„ 5,121 „
„ Porcellan	„ 1,010 „	„ Eisen, Masseln	„ 8,975 „
„ Pottasche	„ 1,880 „	„ Eisenwaaren, grobe	„ 6,636 „
„ Salzsäure	„ 19,664 „	„ Kaffee	„ 12,374 „
„ Coaks	„ 6,645 „	„ Steinkohlen	„ 10,296 „
„ Cigarren	„ 1,448 „	„ Tabak, roher	„ 40,406 „
		„ „ fabricirter	„ 695 „
		„ Zucker, raffinirter	„ 15,614 „

In dem **Hafen von Worms** waren zu Berg 8,719 Ctr. weniger als 1853 angekommen, die Abfuhr aber um 4,623 Ctr. bedeutender.

Zu der summarischen Uebersicht des Waaren-Verkehrs in dem **Hafen von Mainz** wird zu weiterer Vervollständigung derselben darauf aufmerksam gemacht, dass aus der speciellen Haupt-Uebersicht der verschifften Waaren-Artikel No. 5. auch zu ersehen ist, welche Waaren in dem Hafen von Mainz angekommen und aus demselben versendet sind. Es musste hierauf besonders hingedeutet werden, weil die betreffende Aufstellung von den andern in der Form abweicht, und darin auch der Ortsverkehr von Mainz nachgewiesen wird.

Gegen das Vorjahr war die Anfuhr bedeutender um 267,461 Ctr., die Abfuhr geringer um 75,052 Ctr.; im Ganzen um 192,409 Ctr. bedeutender.

Im Allgemeinen war der Verkehr im **Hafen von Biebrich** nicht so lebhaft als im Vorjahre, was theils den Conjuncturen, theils den Störungen der Schifffahrt — die für den Verkehr im **Hafen von Biebrich** jedesmal besonders empfindlich sind, und diesmal von besonders langer Dauer waren — zugeschrieben wird.

Das Jahr 1854 zeichnete sich aber auch ganz besonders durch öftere und starke Seichtigkeit des Rheins aus, und die Massregel der Schifflerleichterungen wurden öfter als sonst nothwendig, namentlich war solches der Fall vom 25. Februar bis 11. März; vom 26. März bis 27. April; vom 6. September bis 12. September; vom 16. September bis 28. October; vom 5. November bis 26. November.

In **Bingen** war der Gesamt-Verkehr um 26,111 Centner geringer.

Zu Berg kamen	14,080 Ctr. mehr	an.
„ Thal „	17,216 „ weniger	„
bleibt weniger	3,136	
die Abfuhr um	22,975	
überhaupt also	26,111 Ctr. geringer.	

Im **Hafen von Coblenz** war

die Zufuhr zu Berg gr sser um	127,552 Ctr.
„ „ „ Thal „ „	203,375 „
zusammen	330,927 Ctr.
die Abfuhr zu Berg geringer um	141,857 Ctr.
„ „ „ Thal aber bedeutender um	176,919 „
Bleibt mehr	35,062 Ctr.
im Ganzen also bedeutender um	365,989 „

In dem **Hafen von Cöln** war der Verkehr ungewöhnlich bedeutend, es wurden daselbst

4,459,323 Ctr. — 1,205,869 Ctr. mehr als im Vorjahre ausgeladen, und
2,621,973 „ — 1,271,388 „ „ „ „ „ eingeladen.

Ausserdem wurden noch vor Anker überladen 194,376 Ctr.

Diese starke Vermehrung des Verkehrs rührt indessen zum Theil daher, dass der controllirte Hafen-Rayon aufwärts und abwärts über Strecken ausgedehnt ist, in welchen früher freie (aber auch weniger gesicherte) Aus- und Einladungen stattfanden. Dadurch allein ergab sich im Jahre 1854

ein plus bei den Ausladungen von 611,916 Ctr.
„ „ „ „ Einladungen 467,537 „

Zusammen von 1,079,453 Ctr.

Bringt man aber auch diese Summen in Abzug, so bleibt doch für den eigentlich früheren Hafen das Ergebniss des vorigen Jahres unter allen Verhältnissen ein sehr günstiges.

Merklichen Einfluss auf den gesteigerten Schiffahrts-Betrieb soll die vermehrte metallurgische Industrie der Provinz ausgeübt haben, indem dadurch ein Hin- und Her-Transport bedeutender Massen roher, halbfertiger und fertiger Producte veranlasst sei, während bei den Beziehungen der letztern aus dem Auslande eine weit geringere Bewegung statt habe.

Von den, dem Cölner Handel angehörigen Waaren hat sich nur bei einigen wenigen Artikeln gegen das Vorjahr eine Verkehrsabnahme von einiger Erheblichkeit herausgestellt, darunter:

Bei der Zufuhr in Rohzucker um 106,000 Ctr., Rüböl um 17,000 Ctr., Obst mit 15,000 Ctr., Häute um 11,500 Ctr.

Viele andere Artikel hatten eine Vermehrung erfahren, z. B. Reis um 60,000 Ctr., Kartoffeln und Gemüse um 19,000 Ctr., Tabak um 17,000 Ctr.

Bei der Abfuhr namentlich Reis um 44,000 Ctr., Zucker um 44,000 Ctr., Blei um 21,000 Ctr.

Vor Anker wurden auf dem Flusse überladen:

zu **Berg** 89,086 Ctr., zu **Thal** 105,290 Ctr.; im Ganzen 194,376 Ctr. — 60,403 Ctr. weniger als im Vorjahre. Dieses Ergebniss wird als Folge der stattgefundenen Ermässigung der Gebühren der am Ufer zu überladenden Güter von 5 auf 2½ Centimes angesehen, indem seitdem viele Schiffer vorzogen, die herabgesetzten Gebühren zu zahlen, als zur Ueberladung vor Anker zu schreiten.

Die stärksten Transporte bestanden:

	bei der Anfuhr	bei der Abfuhr	in Summa
Steinkohlen	1,094,528 Ctr.	813 Ctr.	1,095,338 Ctr.
Eisen und Eisenwaaren	182,590 ..	714,929 ..	897,519 ..
Steine	621,039 ..	98,633 ..	719,672 ..
Zucker	344,199 ..	330,813 ..	675,012 ..
Getraide	150,186 ..	317,996 ..	468,182 ..
Bauholz	320,308 ..	29,436 ..	349,734 ..
Wein	186,296 ..	42,691 ..	228,987 ..
Gemüse	187,170 ..	2,988 ..	190,158 ..
Kaffee	121,482 ..	66,070 ..	187,552 ..
Erde und Sand	121,020 ..	16,482 ..	137,502 ..
Tabak	45,921 ..	76,443 ..	122,364 ..
Oel	53,068 ..	69,111 ..	122,179 ..
Reis	108,561 ..	274 ..	108,835 ..
Zink	669 ..	54,298 ..	54,967 ..
Blei	4,840 ..	49,399 ..	54,239 ..
Harz	37,066 ..	14,851 ..	51,917 ..
Erze	4,903 ..	40,043 ..	44,946 ..
Glas	24,420 ..	20,005 ..	44,225 ..
Häute	12,360 ..	30,405 ..	42,765 ..
Materialwaaren	18,140 ..	23,064 ..	41,204 ..
Baumwolle	4,418 ..	36,448 ..	40,766 ..
Braunstein	30,551 ..	7,732 ..	38,283 ..
Garn	10,071 ..	20,981 ..	31,082 ..

In dem **Hafen von Düsseldorf** war die Zufuhr

zu Berg geringer um	14,964 Ctr.
.. Thal bedeutender um	11,932 ..
zusammen also weniger	3,032 Ctr.
die Abfuhr dagegen stärker	
zu Berg um	99,771 Ctr.
.. Thal	243,534 ..
Zusammen um	343,305 ..
im Ganzen also bedeutender um	340,273 Ctr.

In **Ruhrort** mit Ausschluss der Kohlen, worüber eine besondere Nachweise folgt, betrug die

Zufuhr mehr als im Vorjahre	
zu Berg	258,415 Ctr.
.. Thal	1,239,060 ..
die Abfuhr	1,497,475 Ctr.
zu Berg	31,928 Ctr.
.. Thal war sie geringer	47,532 ..
also bleibt weniger	15,604 ..
der ganze Verkehr bleibt stärker um	1,481,871 Ctr.

In Wesel war die Zufuhr zu Berg stärker um	51,340	„
„ „ „ Thal „ „	188,741	„
Zusammen	240,081	Ctr.
Abfuhr zu Berg bedeutender um	25,284	Ctr.
„ „ Thal geringer um	75,750	„
bleibt weniger	50,466	„
der Verkehr im Ganzen stärker um	189,615	Ctr.

III. VERKEHR AUF DEN NEBENFLÜSSEN.

Neckar. Ueber den Verkehr auf dem Neckar sind diesmal sehr vollständige Uebersichten aufgestellt.

Eine Haupt-Uebersicht des Waaren-Verkehrs, nach den Classen des Neckarzolltarifs abgetheilt, weisst nach, was zu Berg und zu Thal bei den Erhebungs-Aemtern *Mannheim*, *Heidelberg* und *Neckarelz* passirt ist.

Diese Haupt-Uebersicht ist mit Special-Uebersichten belegt, welche in ganz gleicher Weise, wie jene über den Verkehr bei den Rheinzoll-Aemtern ausgearbeitet sind, und noch vollständiger die dort specialisirten Notizen enthalten. — Mit Hinweisung darauf, und zur Andeutung des bedeutenden Verkehrs wird hier nur angeführt, dass bei dem Neckarzollamte

<i>Mannheim</i> zu Berg 1,504,630 Ctr. zu Thal 2,551,371 Ctr.
<i>Heidelberg</i> „ „ 1,476,219 „ „ 3,483,350 „
<i>Neckarelz</i> „ „ 1,385,066 „ „ 1,132,474 „

passirt sind.

Bei dem Neckarzollamte in *Mannheim* war jedoch der Verkehr gegen das Vorjahr

zu Berg um 28,269 Ctr.	
„ Thal „ 397,718 „ geringer.	
In <i>Heidelberg</i> „ Berg „ 33,322 „	
„ Thal „ 45,695 „ geringer.	
In <i>Neckarelz</i> „ Berg „ 24,152 „ geringer.	
„ Thal „ 232,553 „ bedeutender.	

Mit Dampfkraft wurden von den obigen Quantitäten transportirt:

	zu Berg	zu Thal	Summa
bei <i>Mannheim</i>	5,264 Ctr.	14,087 Ctr.	19,351 Ctr.
„ <i>Heidelberg</i>	12,633 „	23,884 „	36,517 „
„ <i>Neckarelz</i>	9,634 „	17,831 „	27,465 „