

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Zweiter Teil

[urn:nbn:de:bsz:31-259447](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-259447)

Zweiter Theil.

Verkehr auf dem Rhein.

Wie in den vorigen Jahren, ist in den Anlagen eine Uebersicht der in den Jahren 1856 bis 1859 einschliesslich beförderten Centner-Zahl Güter und des in Schiffen transportirten Holzes aufgestellt. Sie zeigt eine bedeutende Abnahme des Verkehrs im Ganzen, gibt aber allerdings kein treues Bild, weil es dabei wesentlich auf die Qualität der Transporte ankommt.

Mit Hinweisung auf die speciellen statistischen Uebersichten wird im Allgemeinen Folgendes angeführt:

1) Bei den Aemtern *Altbreisach* und *Strassburg* war auch im Jahre 1859 gar kein Bergverkehr auf dem Rhein, und der Thalverkehr war viel unbedeutender.

Es passirten daselbst nur

zur $\frac{1}{4}$ Gebühr.	—	Hausrath	80 Ctr.
" $\frac{1}{2}$ "	—	Brennholz	4912 "
Zollfrei	—	Gyps	2050 "
Holz in Schiffen	.		157 "
			<hr/>
			7199 Ctr.

also keine eigentlichen Handelsgüter.

In <i>Strassburg</i> passirten nur	4306 Ctr.	Bauholz
und	35710 "	Brennholz
	<hr/>	
	40016 Ctr.	

also ebenfalls keine Handelsgüter.

2) Bei *Neuburg* war der Verkehr im Ganzen etwas bedeutender als im Vorjahre, aber viel geringer als in den Jahren 1857 und 1856.

Der Bergverkehr war etwas bedeutender, bestand aber nur in

Bleiglätte	104 Ctr.
Eisenwaaren	1201 "
Mineralwasser	2143 "
Wollenwaaren	3 "
Roheisen	9925 "
Pech und Harz	57 "
Theer	170 "
Braunstein	600 "
Steinkohlen	2100 "
Tufstein	115 "
und Erde	22620 "
	<hr/>
	39038 Ctr.

Der Thalverkehr war geringer, namentlich in Getreide, welches, wie im Vorjahr, den Hauptartikel der Transporte bildete. Während im Jahre 1858 168207 Ctr. Getreide zu Thal gingen, passirten im Jahre 1859 nur 102520 Ctr.

ausserdem Kreide

Theer	11002 "
Krapp	170 "
und gemeine Töpferwaaren	1666 "
Kartoffeln und sonstige Gartengewächse	210 "
und an sonstigen zollfreien Gütern	42821 "
	29229 "

Die Menge der eigentlichen Handelsgüter war sonach auch hier eine sehr unbedeutende.

3) Die bei *Mannheim* zu Berg passirte Centnerzahl weist zwar eine grössere Summe nach, als im Vorjahre. Die Vermehrung traf aber hauptsächlich die Güter zur Zwanzigstel-Gebühr, am meisten die Freigüter. Namentlich war der Transport von Steinkohlen um 45112 Ctr. bedeutender, und es passirten 210644 Ctr. rohe Steine mehr als 1858.

Eine bedeutende Verminderung des Berg-Verkehrs in eigentlichen Handelsgütern ist unverkennbar und kommt wesentlich auf Rechnung der concurrirenden Eisenbahnen.

In der Thalfahrt waren die Mindertransporte besonders erheblich in der Classe zur Viertel-Gebühr: in Getreide und Salz, und in der Classe zur Zwanzigstel-Gebühr. Von dem Artikel Steinkohlen gingen 321145 Ctr. von *Mannheim* weniger zu Thal.

4) Bei dem Rheinzollamte *Mainz* betrug die Minderung

in der Bergfahrt . . .	1048820 Ctr.
„ „ Thalfahrt . . .	317724 „
im Ganzen . . .	1366544 Ctr.

Bei der Bergfahrt traf der Ausfall hauptsächlich in der vollen Gebühr die Artikel Stabeisen, Schienen, Eisen- und Stahlwaaren, zusammen mit 186743 Ctr.; Kaffe 102619 Ctr.; Oel 39320 Ctr.; raffinirter und Rohzucker zusammen 47408 Ctr.; in der Viertel-Gebühr: Roheisen mit 367808 Ctr., Fabrikmaterialien 72499 Ctr.; in der Zwanzigstel-Gebühr: Steinkohlen mit 403564 Ctr. und Braunstein mit 32894 Ctr., wogegen an Eisenerzen 313553 Ctr. mehr befördert wurden.

Bei der Thalfahrt traf die Minderung hauptsächlich die Artikel: Salz 28775 Ctr., Roheisen 36076 Ctr., Steinkohlen 293315 Ctr., Eisenerze 88138 Ctr. und Braunstein 66671 Ctr.; wogegen sich eine Vermehrung ergab: bei Wein 49212 Ctr., Getreide 129573 Ctr., Kartoffeln 46391 Ctr. und Steinen 77707 Ctr.

5) Bei dem Amte *Caub* waren die Transporte zu Berg in den wichtigsten Artikeln viel geringer als im Jahre 1858; dagegen betrug sie ausnahmsweise mehr in den Artikeln: baumwollene Waaren, Tabak, rohe Baumwolle, Getreide und vor Allem in Eisenerzen.

In der ebenfalls geringern Thalfahrt fand der Ausfall wesentlich bei den Gütern der Zwanzigstel-Gebührenclasse statt, namentlich bei den Artikeln: Steinkohlen mit 196798 Ctr., Eisenerze mit 313628 Ctr. und Braunstein mit 99189 Ctr.

6) Bei dem Amte *Coblenz* war in der Bergfahrt der Ausfall in allen Tarifclassen sehr gross, nur an zollfreien Gütern waren die Transporte bedeutender. Unter den Gütern zur ganzen und Viertel-Gebühr wiesen viele Artikel grosse Mindersummen nach. Auch in der Classe der Zwanzigstel-Gebühr wurden 666929 Ctr. Steinkohlen weniger zu Berg geführt.

Dagegen ergab die Thalfahrt ein nicht unbedeutendes Mehr, und zwar im Ganzen, ohne das in Schiffen transportirte Holz, von 895607 Ctr., insbesondere aber in den Gütern der Zwanzigstel-Gebühr; darunter in dem Artikel Eisenerze mit 1186188 Ctr. mehr; und auch in zollfreien Gütern, darunter namentlich rohe Steine!

7) Bei dem Amte *Emmerich* waren in der Bergfahrt die Ausfälle in den Tarifclassen zur ganzen und zur Viertel-Gebühr am bedeutendsten, während die Menge der transportirten Güter zur Zwanzigstel-Gebühr und der zollfreien Güter sich, wenn auch nicht bedeutend, gesteigert hatte.

Dagegen waren die Transporte zu Thal durchgängig mit wenigen Ausnahmen quantitativ und qualitativ bedeutender, im Ganzen, ohne das in Schiffen transportirte Holz, um 1196973 Ctr.

8) Bei dem Rheinzollamte *Lobith* waren im Ganzen die Verhältnisse ziemlich die nämlichen wie in *Emmerich*.

Der Verkehr zu Berg mit Gütern der höhern Tarifclassen war, und besonders in den meisten der wichtigsten Artikel, viel geringer als im Jahre 1858, bedeutender allein in der Classe zur Zwanzigstel-Gebühr, darunter 100354 Ctr. Eisenerze mehr.

Auch hier waren dagegen die Thaltransporte durchgängig bedeutender, nur zollfreie Güter wurden weniger zu Thal transportirt.

Aus den vorstehenden detaillirten Angaben geht hervor, dass bei den Erhebungsämtern *Altbreisach* und *Strassburg* gar kein Bergverkehr stattfand, und dass der Thalverkehr sich wieder bedeutend vermindert hatte.

Was den Bergverkehr bei den übrigen Rheinzollämtern anlangt, so war derselbe bei *Neuburg* und *Mannheim* etwas bedeutender als im Vorjahre. Die dazu gegebenen Erläuterungen zeigen aber, dass auf die eben erwähnte Vermehrung kein Werth zu legen ist. Sehr vermindert gegen 1858 hatte sich der Bergverkehr in *Mainz*, *Caub*, *Coblenz*, *Emmerich* und *Lobith*, insbesondere, wie schon gesagt, in den höhern Tarifclassen.

Während auf der Strecke von *Altbreisach* bis *Coblenz* auch der Thalverkehr mehr oder weniger abgenommen, hat sich derselbe auf der weitem Strecke von *Coblenz* bis in die *Niederlande* bedeutend gesteigert, wie solches die statistischen Specialtabellen des Nähern nachweisen.

Diese Ergebnisse dürften zu der Ueberzeugung führen, dass die Rheinschiffahrt ohne eine entsprechende Erleichterung von den auf ihr ruhenden Lasten die Concurrenz der Eisenbahnen nicht zu bestehen vermag.

Zur speciellern Darstellung des Verkehrs auf dem Rhein folgen nun folgende statistische Zusammenstellungen.

- Tabelle I.** Eine Uebersicht des Schiffsverkehrs bei den einzelnen Aemtern.
Sie weist nach, dass ein Bergverkehr in *Altbreisach* und *Strassburg* gar nicht stattfand, um wie viel derselbe in *Mannheim*, *Coblenz*, *Emmerich* und *Lobith* bedeutender, in *Neuburg*, *Mainz* und *Caub* aber geringer war.
In der Thalfahrt passirten mehr Schiffe in *Mainz*, *Caub*, *Coblenz*, *Emmerich* und *Lobith*; weniger in *Altbreisach*, *Strassburg*, *Neuburg* und *Mannheim*.
Im Ganzen mehr: in *Coblenz*, *Emmerich* und *Lobith*;
weniger: in *Altbreisach*, *Strassburg*, *Neuburg*, *Mannheim*, *Mainz* und *Caub*.
- Tabelle II.** Eine Uebersicht des Schiffsverkehrs- und Güter-Verkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Flaggen und der bewegenden Kraft.
Sie wird zur näheren Begründung des weiter oben Angeführten dienen.
- Tabelle III.** Eine Uebersicht der Güter-Beförderung mit Dampfkraft mit Angabe der Theilnahme der einzelnen Dampfschiffahrts-Gesellschaften an den Transporten.
Bei *Neuburg*, *Mannheim* und *Caub* war die Theilnahme an den Bergtransporten etwas grösser; geringer in *Mainz*, *Caub*, *Coblenz*, *Emmerich* und *Lobith*; vielleicht Folge davon, dass weniger Güter der höhern Tarifclassen versendet wurden.
Zu Thal waren die Transporte mit Dampf erheblicher in *Mannheim*, *Mainz*, *Coblenz*, *Emmerich* und *Lobith*.
- Tabelle IV.** Eine summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahre 1859 mit Unterscheidung der Fracht-Unternehmer und der bewegenden Kraft, nebst Angabe der Theilnahme in Procentsätzen.
Bedeutende Veränderung der Theilnahme kann gerade nicht signalisirt werden.
- Tabelle V.** Eine summarische Uebersicht des Waarenverkehrs auf dem Rhein nach den Classen des Rheinzolltarifs und der ohne Umladung nach den Nebenflüssen abgefertigten Güter, nebst Angabe der Centnerzahl des in Schiffen transportirten Bau- und Nutzholzes.
- Tabelle VI.** Eine specielle Uebersicht nach den einzelnen Waarengattungen.
Auf die, wie in den letzten Jahren, auch diesmal wieder angefertigte, vergleichende Uebersicht des Verkehrs in den Jahren 1858 und 1859 in einigen der wichtigsten Waarenartikel, deren schon Eingang gedacht worden, wird hier insbesondere hingewiesen.
- Beilage I. und II.** Sie findet sich in den Beilagen.
- Tabelle VII.** Eine Uebersicht der Flösserei auf dem Rhein, mit Angabe der Zahl der passirten Flosse, ihrer Grösse in Cubikmeter, in Verzollungs-Centnern und nach ihrem specifischen Gewicht berechnet.
Dass die Masse des geflossenen Holzes ungleich geringer war, als im Vorjahre, ist schon oben angegeben.