

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Erster Theil

[urn:nbn:de:bsz:31-259462](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-259462)

Allgemeine Verhältnisse der Rheinschifffahrt

Erster Theil.

Einleitung.

Wassersstand

Die Rheinschifffahrt ist eine der ältesten und wichtigsten Handelsarten der Welt. Sie hat sich im Laufe der Jahrhunderte immer mehr entwickelt und ist heute eine der wichtigsten Verkehrsarten der Welt. Die Rheinschifffahrt ist eine der wichtigsten Handelsarten der Welt. Sie hat sich im Laufe der Jahrhunderte immer mehr entwickelt und ist heute eine der wichtigsten Verkehrsarten der Welt. Die Rheinschifffahrt ist eine der wichtigsten Handelsarten der Welt. Sie hat sich im Laufe der Jahrhunderte immer mehr entwickelt und ist heute eine der wichtigsten Verkehrsarten der Welt.

I.

Allgemeine Verhältnisse der Rheinschifffahrt.

Die ausserordentliche Thätigkeit, welche während des verflossenen Jahres in allen Handels- und Industriezweigen herrschte, machte sich auch in der Schifffahrt auf dem Rhein bemerkbar. Das Gesamtgewicht der im Jahre 1872 von den verschiedenen rheinischen Häfen ein- und ausgeführten Güter übersteigt erheblich dasjenige des Vorjahres. Ohne die lebhaftere Mitbewerbung der auf beiden Ufern des Stromes vorhandenen Eisenbahnen, welche an dem Verkehr durch das Rheinthal einen immer grösseren Antheil nehmen und manche Güter vom Wasserwege abzulenken streben, müsste das Verhältniss der Zunahme der Güterbewegung auf dem Rheine zu dem in ausserordentlicher Entwicklung begriffenen allgemeinen Verkehr noch ungleich günstiger sein, als es ist. Die Zunahme des Wasserverkehrs rührt hauptsächlich von massenhaft zu Schiffe transportirten Gegenständen her, während einzelne derjenigen Artikel, wie nach Italien versendete Eisenwaaren, nach Oesterreich bestimmte Colonialwaaren, namentlich Kaffe, welche früher zu den bedeutendsten Artikeln der Bergfahrt zählten, und ebenso einzelne Artikel einer früher umfangreicheren Thalfahrt, wie Baumwoll-Gewebe, Schwarzwälder Uhren, die Wasserstrasse grösstentheils oder fast gänzlich verlassen haben. Erscheinungen der letzteren Art sind jedoch nicht geeignet, die hohe Bedeutung des Rheins als einer der wichtigsten Wasserstrassen zu verringern und flössen wegen der Zukunft der Rheinschifffahrt um so weniger Besorgnisse ein, als die mit einem bedeutenden jährlichen Kostenaufwande erstrebte Verbesserung des Fahrwassers immer weiter fortschreitet, die Hafeneinrichtungen und Anstalten zum Lagern, zum Aus- und Einladen der Güter sich mehren und bessern und die Einführung der Tauerei eine Ermässigung des Schlepplohns in Aussicht stellt.

Wasserstand.

Der Wasserstand war 1872 viel günstiger als im vorhergehenden Jahre und gestattete anhaltend die Ausübung der Schifffahrt, die nur einige Tage zu Anfang des Jahres durch Eisgang im Januar und durch niedriges Wasser während der ersten Monate unterbrochen oder erschwert war, dann aber bis zum Schluss des Jahres unausgesetzt betrieben werden konnte.

Auf dem Oberrhein, auf welchem von Basel bis Mannheim 46 Pegel beobachtet werden, deren Nullpunkte auf dem bekannten höchsten Wasser liegen, berechnet sich die Dauer des niedrigsten, die Schifffahrt beschränkenden Wasserstands nach einer neunjährigen Durchschnittsrechnung:

bei Mannheim, bei 20'	und darunter auf 54 Tage
" " " 20' 5''	" " 42 "
" " " 21'	" " 28 "
" Knielingen, " 20'	" " 64 "
" " " 21' 5''	" " 46 "
" " " 21'	" " 28 "

Die Beschränkung der Oberrheinischen Schifffahrt beläuft sich demnach gegenwärtig im Durchschnitt jährlich auf 2 Monate, wird aber in Zukunft bei fortgesetzter Verbesserung des Fahrwassers durch allmähliges Schliessen der für die Verlandung der Altrheine noch offen gehaltenen Normalufer und durch Vertiefung der Bett-Sohle von kürzerer Dauer sein.

Die Direction der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft unternahm am 8. und 9. April 1872 mit dem Personenboote „Roland“, früher „Graf von Paris“, bei 3' 3'' Tiefgang und einer Ladung von 7 bis 800 Ctr. eine Probefahrt von Mannheim nach Strassburg bei einem Wasserstande von 19' am Mannheimer Pegel und am 11. April von Strassburg nach Mannheim bei einem etwas günstigeren Wasserstande. Durch diese Untersuchung wurde der Beweis geliefert, dass die Schifffahrt auch über Knielingen hinaus bis Strassburg-Kehl bei einem Wasserstande von 19' 5'' bis 20' am Mannheimer Pegel betrieben werden kann.

Im Jahre 1872 erreichte der Oberrhein seinen

				höchsten	Stand		niedrigsten
Auf dem rechten Ufer							
Bei	Basel	am	27. Mai	5' 3"	am	5. Januar	21' 1"
"	Breisach	"	27. "	2' 5"	"	2. u. 3. Jan. u. 13. u. 14. Febr.	18' 0"
"	Kehl	"	28. "	2' 6"	vom	1. bis 6. Januar	17' 6"
"	Knielingen	"	29. "	4' 7"	"	2. bis 4. Januar	22' 8"
"	Mannheim	"	31. "	2' 9"	am	1. Januar	24' 1"

Auf dem linken Ufer:

Bei	Hünigen	am	26. Mai	4, ^m 88	vom	1. bis 4. Januar	0, ^m 44.
"	Breisach	"	27. "	4, 64	"	" " " "	0, 57.
"	Strassburg	"	28. "	4, 35	"	" " " "	0, 36.
"	Lauterburg	"	29. "	5, 33	"	" " " "	0, 07.

Das Mittelwasser berechnet sich im Durchschnitt:

		früherer Jahre	im Jahre 1872	daher tiefer 1872 um:
Bei	Basel	auf 15' 2"	auf 16' 1"	9"
"	Breisach	" 12' 3"	" 12' 8"	5"
"	Kehl	" 10' 6"	" 13' 5"	29"
"	Knielingen	" 15' 5"	" 16' 6"	11"
"	Mannheim	" 15' 2"	" 16' 4"	12"

Der Grund dieser Erscheinung ist in der Vertiefung und Ausgleichung der Flussbettsohle des regulirten Rheins zu finden.

Bei niedrigem Rheinstand haben 1872 auf dem Oberrhein die geringsten Wassertiefen im Thalweg stattgefunden:

Am Isteiner Mühlegrund mit	1, ^m 71.
Oberhalb dem Ruster Rappenkopf	0, 75.
Bei den Kehler gebrannten Köpfen	0, 60.
Am Kahnkopfgrund bei Freistett	0, 93.
Am Stangenkopfgrund bei Stollhofen	0, 84.
Am Neuburgweierer Bellenkopf, an der Maxau und an den Hochstetter Rotten	0, 90.
Am Unterschell bei Philippsburg	0, 78.
An der Nekarauer Kuhseleuse	1, 20.

Vom 26. Mai bis 16. Juni traten bei einem Wasserstande von 9' am Mannheimer Pegel die Bestimmungen a) und b) des Art. 16 der Schifffahrts-Polizei-Ordnung für die Ausübung der Dampfschifffahrt in Anwendung.

Auf dem Mittelrhein beeinträchtigte während 42 Tage ein Wasserstand von 6' und weniger am Kölner Pegel die Schifffahrt, 258 Tage hindurch hielt sich das Wasser zwischen 6 bis 12' und gestattete, mit Ausnahme von 5 Tagen im Monat Januar, an denen der Rhein Eis trieb, volle Schiffsladungen. Ein Wasserstand von mehr denn 12', bei welchem, der starken Strömung wegen, die Schifffahrt erschwert wurde, hielt 66 Tage an; 29 Tage stieg in dieser Zeit das Wasser über 16' am Kölner Pegel und überschwemmte theilweise die Leinpfade, so dass dieselben vorübergehend nicht benutzt werden konnten.

Den höchsten Stand erreichte der Mittelrhein am 2. Dezember mit 19' 4" = 6^m 06., den niedrigsten am 3. Januar mit 3' 3" = 1^m 02. Der mittlere Wasserstand von 9' 6¹/₂" = 3^m war um 6¹/₂" höher als sonst.

In der folgenden Uebersicht sind die höchsten, niedrigsten und mittleren Wasserstände bei Basel, Breisach, Kehl, Knielingen, Mannheim, Mainz und Köln während der einzelnen Monate zusammengestellt.

Wasserstands-Tabelle.

Höchster Wasserstand	Basel		Breisach		Kehl		Knielingen		Mannheim		Mainz		Cöln	
	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Met.	Cent.	Fuss	Zoll
Januar	19	5	17	—	16	6	20	6	21	1	0	87	11	1 1/2
Februar	16	7	13	—	13	8	17	3	17	3	1	38	10	3
März	17	8	15	3	15	5	18	4	17	6	1	66	11	9 1/2
April	16	5	12	9	13	9	17	5	17	1	1	46	9	10
Mai	5	3	2	5	2	6	4	7	2	9	3	93	17	10 1/2
Juni	8	7	6	2	6	7	7	9	3	8	4	—	17	9
Juli	12	4	8	6	9	7	12	2	10	6	2	63	11	8
August	10	—	7	2	7	9	10	3	9	6	2	75	12	—
September	14	—	10	4	11	3	13	7	13	—	2	09	9	5
October	14	8	11	4	12	6	15	5	16	—	1	55	8	5
November	15	6	11	7	12	9	13	7	13	1	2	45	17	11 1/2
Dezember	13	9	10	1	11	1	12	1	11	—	2	93	19	4
Niedrigster Wasserstand														
Januar	21	1	18	—	17	6	22	8	24	1	0	15	3	3
Februar	21	—	18	—	17	5	22	2	23	2	0	31	4	1 1/2
März	19	6	16	8	16	7	20	8	21	4	0	72	5	11 1/2
April	18	8	15	2	16	—	19	7	20	—	0	97	6	10
Mai	17	3	13	3	15	2	19	1	19	4	0	94	6	2
Juni	12	9	9	4	10	5	13	—	12	9	2	42	10	10 1/2
Juli	14	5	11	1	12	1	15	6	15	1	1	75	8	2 1/2
August	14	3	10	8	11	9	14	8	14	7	1	76	8	1
September	17	7	14	9	15	2	18	7	19	4	1	—	5	10 1/2
October	18	—	14	9	15	4	19	—	19	7	0	90	5	5
November	17	—	13	7	14	4	17	4	17	9	1	24	8	9 1/2
Dezember	17	3	14	2	14	8	17	1	17	3	1	63	10	5
Mittlerer Wasserstand														
Januar	20	4	17	5	17	2	21	7	22	5	0	50	7	3 1/2
Februar	20	3	17	3	17	1	21	5	22	4	0	47	5	6 1/2
März	19	1	16	3	16	2	20	—	20	2	1	04	7	10 1/2
April	17	5	13	9	14	8	18	6	18	3	1	15	8	2
Mai	13	9	10	2	11	3	14	6	14	3	1	87	9	10 3/4
Juni	11	4	8	3	9	—	11	—	9	—	3	11	14	2 1/4
Juli	13	4	10	—	11	1	14	1	13	2	2	13	9	9 1/2
August	12	7	9	4	10	5	13	3	12	7	2	17	9	9
September	16	—	12	6	13	6	16	7	16	9	1	43	7	2
October	16	3	13	—	13	9	17	—	17	5	1	28	7	—
November	16	3	12	7	13	6	15	6	15	7	1	78	12	3 1/2
Dezember	16	—	12	3	13	3	14	9	14	6	2	24	15	1/2

Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers.

Für Regulirung des Rheinufers durch Einschränkung des Strombettes auf sein Normalprofil, für Herstellung und Verlängerung der Uferbauten, für Unterhaltung und Verstärkung der durch Hochwasser beschädigten Ufer, für Verengerung der Uferöffnungen, für Vertiefung des Fahrwassers durch Ausbaggern, Aushebungen und Felsensprengungen, für Strombetteinigungen, für Unterhaltung und Verbesserung der Leinpfade etc. wurden im Jahre 1872 verausgabt:

von Baden	1,131,043 Frcs.
„ Bayern	442,480 „
„ Elsass-Lothringen	1,489,347 „
„ Hessen	130,433 „
„ Niederland	3,730,420 „
„ Preussen	1,258,406 „

Zusammen 8,182,129 Frcs.

Der für die Schifffahrt sehr günstige Wasserstand war für den Betrieb der Strombauten eben so ungünstig. Doch wurde die beschränkte Bauzeit eifrig benutzt. Nachdem zur weiteren Ausbildung des zweiten Fahrwassers längs der rechten Seite der Mäusethurm-Insel bei Bingen das Parallelwerk der linken Seite der Durchfahrt erhöht und dadurch eine regelmässige Durchströmung bewirkt, auch das Ablagern des Kieses aus der Nähe vermindert worden ist, benutzen besonders die Personendampfschiffe das neue Fahrwasser sowohl zu Berg wie zu Thal und entgehen dadurch früher im Bingerloch häufig vorkommendem Aufenthalte.

Die Bergfahrt durch das s. g. Cauber Wasser neben dem „Wilden Gefähr“ ist in Folge der dort vorgenommenen Felsensprengungen gegen früher bedeutend erleichtert worden.

Drahtseilschleppschifffahrt oder Tauerei.

Zur Einführung der Drahtseilschleppschifffahrt auf dem Rhein sind von Seiten der concessionirten Central-Actien-Gesellschaft für Tauerei in Köln im Jahre 1872 umfangreiche Vorkehrungen getroffen worden. Wie aus dem Geschäftsbericht der erwähnten Gesellschaft für 1872 hervorgeht, entsprechen die inzwischen gemachten Erfahrungen vollkommen den von dem neuen Transportsystem gehegten Erwartungen. Nach diesem Bericht erfordert der Transport pro Ctr. Meile einen Kohlenverbrauch von nur 0,0601 Pfund, während sich derselbe, nach der vierjährigen Durchschnittsrechnung einer älteren rheinischen Dampfschleppschifffahrtsgesellschaft auf 0,3278 Pfund pr. Ctr. Meile belaufen soll. Eine so bedeutende, mehr denn 80% betragende Ersparung des im Preise sehr gestiegenen Brennmaterials würde erwarten lassen, dass die Tauerei eine entsprechende Ermässigung des Schlepplohns und der Schiffsfracht zur Folge haben und der rheinischen Schifffahrt die Concurrnz mit den Eisenbahnen wesentlich erleichtern werde.

Benutzung der Winter- und Sicherheitshäfen.

In Folge des gelinden Winters hatten die Schiffer wenig Veranlassung die Sicherheitshäfen zum Schutze gegen Eisgang aufzusuchen. Nur hie und da wurden die Winterhäfen benutzt, wie in Dordrecht von 47 Schiffen und in Mainz von 8 grösseren und 26 kleinern Fahrzeugen, 16 Nachen und 6 Badanstanlen.

Schiffsaiche und Schiffsuntersuchungen.

Geaicht wurden im Jahre 1872:

in Mannheim	18 Fahrzeuge	mit 491 bis 8371 Ctr. Ladungsfähigkeit	
„ Mainz	13 Rheinschiffe	„ zusammen 53,806 Ctr.	„
„ „	6 Mainschiffe	„	7,238 „
„ Coblenz	26 Schiffe	„	77,175 „
„ Cöln	8 „	„	73,382 „
„ Ruhrort	140 „	„	549,945 „
„ Dordrecht	74 „	„	„
„ Rotterdam	64 „	„	„
„ Amsterdam	1 „	„	„
Zusammen:	350		
	1871: 268		
	1872 mehr: 82		

Bei dem Aichamte zu Wesel sind seit den letzten Jahren keine Schiffe mehr geaicht worden, dagegen nimmt die Zahl der in Ruhrort geaichten Schiffe von Jahr zu Jahr zu, weil dort viel neue Schiffe gebaut und alte ausgebessert werden.

Auf ihre Tauglichkeit zum Waarentransport wurden 1872 untersucht:

		Lad-Fähigkeit.
in Mannheim	1 Dampfschleppschiff	1303 Lasten
" Worms	3 Fahrzeuge	"
" Mainz	10 "	"
" Coblenz	20 " mit zusammen	1213 "
" Cöln	35 " "	3192 "
" Düsseldorf	6 " "	477 "
" Duisburg	63 " "	7717 "
" Ruhrort	126 " "	10563 "
" Wesel	2 " "	99 ¹ / ₂ "
" Dortrecht	96 " "	"
" Rotterdam	63 " "	"
" Amsterdam	46 " "	"
Zusammen:	471	

Die Aufhebung des Art. 53 der Rheinschiffahrtsacte von 1831, nach welchem die auf dem Rhein fahrenden Schiffe in Bezug auf ihre Tauglichkeit und genügende Ausrüstung bei ihrer ersten Fahrt und später jährlich wenigstens einmal von eidlich verpflichteten Sachverständigen untersucht werden sollten und der an die Stelle dieser Bestimmung getretene Art. 22 der neuen Rheinschiffahrtsacte von 1868, welcher diese Untersuchung auf die erste Fahrt und jede wesentliche Veränderung oder Reparatur des Schiffs beschränkt, im Uebrigen dem Verlangen der Befrachter anheimstellt, haben den betreffenden Flussversicherungs-Gesellschaften Veranlassung gegeben, die Frage wegen Bildung einer ähnlichen Commission zur Untersuchung der Rheinschiffe, wie solche von den Versicherungs-Gesellschaften auf der Elbe, Oder und Weichsel bereits in's Leben gerufen worden, zu erörtern.

Schiffer- und Steuermannspatente.

Im Jahre 1872 wurden ertheilt:

in Baden	13 Patente	an Schiffer von Hassmersheim, Heinsheim, Nekargemünd, Eberbach und Neckargerach zum Befahren des Rheins von Basel, Strassburg und Mannheim bis Rotterdam und in's offene Meer;
in Hessen	11 Patente	an Steuerleute für die Stromstrecken zwischen Mainz, Mannheim und Bingen, sowie für die Trajectfahrt zwischen Mainz und Castel;
in Niederland	178 Patente	an Schiffer;
in Preussen	148 Patente	an Segelschiffer zur Befahrung des ganzen Rheins, mit Einschluss der Erneuerung zweier verloren gegangener Patente;
	8 "	an Segelschiffer zur Befahrung einzelner Stromstrecken;
	24 "	an Schiffer zur Führung von Dampfschiffen auf dem ganzen Rhein und
	2 "	an Schiffer zur Führung von Dampfschiffen für die Ueberfahrt von einem Ufer zum andern.

Im Ganzen: 384

1871: 336

1872 mehr: 48.

Brücken.

Die Hünninger fliegende Brücke wurde in eine Schiffsbrücke mit eisernen Pontons umgewandelt, die übrigen zwischen Baden und Elsass vereinbarten Schiffsbrücken waren 1872 im Bau begriffen. Die Schiffsbrücke der Stadt Speier ging als Eigenthum in die Hände der Direction der pfälzischen

Eisenbahnen über, um als Eisenbahnbrücke für die Linie Heidelberg-Schwetzingen-Speier verwendet zu werden.

Die Errichtung einer Brücke für den Eisenbahnverkehr über den Rhein bei Germersheim steht in Aussicht.

Der Bau der stehenden Brücke bei Rheinhausen wird voraussichtlich im Jahre 1873 vollendet werden.

Auch an der Weseler festen Rheinbrücke sind die Pfeiler so weit vorangeschritten, dass mit der Aufführung des eisernen Oberbaus im Jahre 1873 begonnen werden kann.

Unglücksfälle auf dem Rhein.

Die Zahl der Unglücksfälle auf dem Rhein war im Jahre 1872 im Verhältniss zu dem bedeutenden Wasserverkehr sehr gering.

Im ersten Aufsichtsbezirk verunglückten mehrere kleine, mit Steinen beladene Fahrzeuge. In der Nacht vom 22. auf den 23. November wurden zehn in Kuppenheim gebaute Brückennachen auf der Murg fortgerissen und vor die Maxauer Eisenbahnbrücke getrieben, die sie leicht beschädigten; einer der Nachen ging unter. Beim Uebersetzen und Stranden kamen vier Schiffer um. Im zweiten Bezirk ereigneten sich nur drei unerhebliche Unglücksfälle, bei denen ein Sandschelch und zwei mit Steinen beladene Schelche sanken.

Im dritten Bezirk kamen 7 Unglücksfälle vor, bei denen leider fünf Menschen ihr Leben verloren, zwei beim Zusammenstoss eines mit Eisenerz beladenen Ruhrnachsens und eines Schleppers am Nonnenwerth und drei bei einer ähnlichen Veranlassung.

Der vierte Bezirk blieb ganz verschont.

Rheinschiffahrts-Behörden.

Die Rheinschiffahrts-Central-Commission hielt im Jahre 1872 ihre ordentliche Sitzung zu Mannheim vom 16. bis 24. August.

Zum Bevollmächtigten für das deutsche Reichsland Elsass-Lothringen ernannte Seine Majestät der Deutsche Kaiser, an Stelle des zu anderweitigen Funktionen im Staatsdienst berufenen Regierungsraths H. Richter, den Regierungsrath Ludwig Metz.

In ihrer Eigenschaft als oberste Appellinstanz hatte die Central-Commission in zwei Fällen Urtheil zu sprechen.

Der Rheinschiffahrts-Inspector des II. Aufsichtsbezirks Bell übersiedelte, mit Genehmigung der betreffenden Regierungen, von Mainz nach Worms.

Bei den Rheinschiffahrts-Gerichten wurden in Baden und Elsass-Lothringen keine Klagen eingebracht.

Wegen Verletzung der Hafenzollhofs-Ordnung zu Ludwigshafen wurden gegen zwei Matrosen Geldstrafen ausgesprochen.

Das Grossherzoglich Hessische Rheinschiffahrts-Gericht Mainz erledigte einen Civilrechtsstreit, Entschädigung betreffend, durch Urtheil. Es erkannte auf Geldstrafen gegen Schiffer in zwei Fällen: wegen Zuwiderhandlung gegen die §§ 1, 4, 9 und 12 der Verordnung vom 17. Oktober 1868 betr. den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein, und wegen Zuwiderhandlung gegen Art. XVIII. der Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vom nämlichen Tage.

In den Niederlanden wurden von dem Tieler Rheinschiffahrts-Gericht über zwei Schiffer wegen Uebertretung des Art. XIX. Nr. 5 des Schiffahrts-Polizei-Reglements und von dem Nymweger Rheinschiffahrts-Gericht über einen Schiffcapitän wegen Uebertretung des Art. II. Nr. 4 des gedachten Reglements, sowie über einen ohne Wahrschau fahrenden Flossführer Geldstrafen verhängt.

Die bei den Preussischen Rheinschiffahrts-Gerichten verhandelten Civil- und Strafsachen sind in der folgenden Uebersicht zusammengestellt:

	Civil- sachen	Straf- sachen	Im Ganzen.
1) Wesel	1	1	2
2) Düsseldorf	5	—	5
3) Uerdingen	1	—	1
4) Xanten	3	—	3
5) Duisburg	1	3	4
6) Mülheim	—	1	1
7) Cöln	3	—	3
8) Neuwied	4	4	8
9) Coblenz	3	—	3
10) Ehrenbreitstein	1	—	1
11) Oberlahnstein	2	—	2
12) Boppard	1	—	1
13) Linz	1	4	5
14) Sinzig	1	1	2
15) St. Goar	2	—	2
16) St. Goarshausen	2	—	2
17) Bacharach	2	—	2
18) Wiesbaden	—	—	—
19) Rüdeshcim	1	1	2
20) Eltville	2	2	4
Summe	33	27	60

Die auf Tabelle I. des gegenwärtigen Berichts berechnete Gesamtzahl der zwischen Hatten beiderseits im Jahr 1871 und 1872 an 108,13328 Ctr. zwischen Hatten beiderseits im Jahr 1872 an 112,89678 Ctr. ...

Wie bedeutend diese Zunahme ist, zeigt die Vergleichung mit dem im Jahr 1871 an 108,13328 Ctr. ...

Ueber einzelne dieser kleineren Hatten, deren Verhältnisse unter den tabellarischen Übersichten des gegenwärtigen Berichts keinen Platz finden, folgen hier nähere Mittheilungen.

Im Keller Hatten bestand die Natur in Steinkohlen von der Saar (417,385 Ctr.) und in Steinen von Sarsburg, Hochstaden, Kamm (44,500 Ctr.), im Abthil nach Sarsburg, Saarbrücken, Kstein, Hochstaden, Oßersdorf, Fort-Louis, Ludwigshafen, Coblenz in Holz (62,918 Ctr.); 8000 Ctr. Steinkohlen gingen von Kehl an Thal.

Nach Maxau kamen an Berg 441,200 Ctr. und an Thal 7900 Ctr. Steinkohlen. Es gingen von dort zu Thal 24,000 Ctr. Eisenbahnwagen.

In Leopoldsdalen betrug die Natur an Berg 71405 Ctr. Steinkohlen und 887 Ctr. Mineralwasser, zu Thal gingen von dort 2,348 Ctr. Gestein und 16,810 Ctr. Karthoffeln.

In Leimertshausen wurden ein- und ausgeladen:

Ware	1871	1872
Yannen-Stammholz	54,600	54,600
Bretter	10,970	10,970
Latten	1,000	1,000
Kleinhackenspäne	6,900	6,900
Yannholz	1,584	1,584
Raschbuden	13,200	13,200
Hirsenholz	10,000	10,000
Gesträuch	2,646	2,646
Karthoffeln	8,900	8,900
Zuckerrüben	28,125	28,125
Summe	81,889 60,629	81,889 60,629
Im Ganzen	142,198 Ctr.	142,198 Ctr.
1871	99,902	99,902
1872	42,296 Ctr.	42,296 Ctr.

*) Anmerkung. Die zwischen dem gegenwärtigen und vorhergehenden Bericht bestehende Differenz der Zahl und Abthil von 1871 ergibt daher, dass in dem letztgenannten Jahresbericht ein Theil des Duisburger Kollektors unter acht Klassen wurde, für die beide Jahre als Hattenverkehr mit in Rechnung gezogen worden ist.



II.

Schiffs- und Güterverkehr.

Die auf Tabelle I. des gegenwärtigen Berichts berechnete Gesamt- Zu- und Abfuhr der rheinischen Häfen belief sich 1871 auf 108,013,328 Ctr.

1872 „ 115,696,768 „

1872 mithin 7,683,440 Ctr. mehr als im Vorjahre*)

Hiebei ist von dem niederländischen Rheinverkehr nur derjenige der Freihäfen (Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht) in Betracht gezogen.

Wie bedeutend diese Ziffern auch erscheinen, geben sie doch nur annähernd ein Gesamtbild der Güterbewegung auf dem Rhein; diese ist in Wirklichkeit noch erheblich grösser, und zwar um den ganzen Verkehr einer Reihe von kleineren Häfen, von Aus- und Einladeplätzen, deren Ab- und Zufuhren nicht oder nur ungenau bekannt sind.

Ueber einzelne dieser kleineren Häfen, deren Verkehrsangaben unter den tabellarischen Uebersichten des gegenwärtigen Berichts keinen Platz finden, folgen hier nähere Mittheilungen.

Im Kehler Hafen bestand die Zufuhr in Steinkohlen von der Saar (417,385 Ctr.) und in Steinen von Strassburg, Hochfelden, Zabern (41,585 Ctr.). Die Abfuhr nach Strassburg, Saarbrücken, Erstein, Hochfelden, Offendorf, Fort-Louis, Ludwigshafen, Coblenz in Holz (63,218 Ctr.); 8000 Ctr. Steinkohlen gingen von Kehl zu Thal.

Nach Maxau kamen zu Berg 441,390 Ctr. und zu Thal 7900 Ctr. Steinkohlen. Es gingen von dort zu Thal 24,000 Ctr. Eisenbahnschienen.

In Leopoldshafen betrug die Zufuhr zu Berg 71405 Ctr. Steinkohlen und 887 Ctr. Mineralwasser, zu Thal gingen von dort 3,348 Ctr. Gerste und 16,810 Ctr. Kartoffeln.

In Leimersheim wurden ein- und ausgeladen:

	Zufuhr:	Abfuhr:
	Ctr.	
Tannen-Stammholz	54,600	—
Bretter	10,970	—
Latten	1,069	—
Eisenbahnschwellen	—	6,960
Nutzholz	—	1,584
Fassdauben	15,200	2,044
Brennholz	—	10,000
Getreide	—	2,646
Kartoffeln	—	9,300
Zuckerrüben	—	28,125

81,839 60,659

Im Ganzen 142,498 Ctr.

1871 99,905 „

1872 mehr 42,593 Ctr.

*) Anmerkung. Die zwischen dem gegenwärtigen und vorhergehenden Bericht bestehende Differenz der Zu- und Abfuhr von 1871 rührt daher, dass in dem letztgedachten Jahresbericht ein Theil des Duisburger Kohlenverkehrs ausser Acht gelassen wurde, der hier für beide Jahre als Hafenverkehr mit in Rechnung gezogen worden ist.

Im Hafen von Speier kamen an und gingen ab:

	Ctr.	Zufuhr		Abfuhr	
		Zu Berg	Zu Thal	Zu Berg	Zu Thal
Steinkohlen . . .		3,400	—	—	3,880
Hafer . . .	"	2,500	—	—	—
Gerste . . .	"	5,930	—	—	450
Waizen . . .	"	3,220	—	—	—
Kartoffeln . . .	"	—	—	—	15,950
Bau- und Nutzholz . . .	"	1,410	79,900	—	—
Brennholz . . .	"	1,000	1,000	—	—
Wein . . .	"	—	480	—	—
Backsteine . . .	"	—	60,500	—	1,375,200
Kalksteine . . .	"	—	110	—	—
Bruchsteine . . .	"	70	—	—	—
Ziegelsteine . . .	"	—	—	—	18,000
Gyps, gemahlen . . .	"	3,540	—	—	—
Lohrinde . . .	"	—	1,700	—	—
Summa		21,070	143,690	—	1,413,480

Der Gesamtverkehr dieses Hafens betrug im Jahre 1871 421,200 Ctr.
1872 1,578,240 "

Diese bedeutende Zunahme findet ihren Grund in der starken Abfuhr von Backsteinen.

Im Hafen zu Rosengarten (Worms gegenüber) kamen an:

Backsteine	7,600 Ctr.	und gingen ab	— Ctr.
Getreide	3,120 "	"	"
Steinkohlen	5,100 "	"	"
Holz	1,400 "	"	800 "
Im Ganzen:	17,220 Ctr.		800 Ctr.

Im Hafen zu Gernsheim betragen die

	Zufuhr	Abfuhr
an Manufaktur- und Colonialwaaren	2,306	2,307
Holz	—	752
Gerste	—	2,592
Kartoffeln	—	9,962
Steinkohlen	84,562	—
Backsteinen	106,477	—
Mauersteinen	106,500	—
Eisenbahnschwellen	—	4,300
Salz	3,400	—
Gyps	4,325	—
Eichenen Dielen	—	9,473
Tannenen Borden	245	—
Scheitholz	—	3,272
Eichstämmen	—	Stück (321)
Daubholz	—	Ctr. 92
Heu und Stroh	—	130
Roggen	—	—
Mehl	122	—
Im Ganzen	307,937	32,880

340,817 Ctr. und
321 Stück Eichstämmen

Im Hafen von Schierstein wurden

	ausgeladen	eingeladen
Talg	— Ctr.	571 Ctr.
Steinkohlen	7313 "	—
Kartoffeln	120 "	—
Feuerfeste Erde	1000 "	—
Sandsteine	2130 "	—

Summa 10,563 Ctr. 571 Ctr.

Ueber den Verkehr der grössern deutschen und niederländischen Rheinhäfen und bei den Grenzzollämtern Emmerich und Lobith sind die näheren Angaben in den speciellen Uebersichten enthalten, auf welche hier Bezug genommen wird.

In der Anlage zu gegenwärtigem Berichte befindet sich eine nach den Bestimmungshäfen zusammengestellte Nachweisung der von dem Hauptzollamte Emmerich in den letzten fünf Jahren abgefertigten, auf dem Rheine zu Berg eingegangenen Güter. Es geht daraus hervor, dass die Bergfahrt bei Emmerich sich in dem gedachten Zeitraum von fünf Jahren verdoppelt hat.

Die Versendungen aus den Niederlanden rheinaufwärts stiegen von 1868 bis 1872 und zwar*)

nach Ruhrort von 698,546 Ctr. auf 5,281,438 Ctr.

nach Ruhrort	von	698,546 Ctr.	auf	5,281,438 Ctr.
„ Duisburg	„	865,839	„	1,964,724
„ Düsseldorf	„	845,100	„	1,258,230
„ Köln	„	1,318,104	„	2,589,502
„ Mainz	„	611,431	„	947,462
„ Worms	„	5,162	„	69,646
„ Ludwigshafen	„	303,549	„	798,178
„ Mannheim	„	1,187,271	„	2,109,728

Von welcher commerciellen Bedeutung die Wasserstrasse des Rheins und die an ihr belegenen grösseren Häfen sind, lässt sich am besten aus einer Vergleichung des Antheils erkennen, den die Rheinschiffahrt an der Ein- und Ausfuhr des deutschen Zollgebiets nimmt.

In der folgenden Uebersicht ist die Einfuhr einzelner der wichtigsten Artikel in den freien Verkehr des deutschen Zollgebiets und die Einfuhr derselben auf dem Rhein bei Emmerich nach den amtlichen Angaben der letzten fünf Jahre zusammengestellt:

Einfuhr.

	Allgemeine, in den freien Verkehr des deutschen Zollgebiets	Zu Wasser auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze	Antheil der Wasserstrasse des Rheins an der allgemeinen Einfuhr, im Durchschnitt der letzten fünf Jahre
Kaffee	1868	1,699,529	499,387
	1869	1,669,238	546,892
	1870	1,965,912	613,961
	1871	1,726,649	598,416
	1872	1,853,136	578,969
Reis	1868	870,711	137,467
	1869	881,459	174,260
	1870	1,150,908	247,574
	1871	1,242,321	169,836
	1872	1,073,201	149,654

*) Anmerkung. Wenn die im gegenwärtigen Bericht am Schluss der speciellen Uebersichten des Verkehrs der einzelnen Häfen über die Ankunft aus den Niederlanden enthaltenen Ziffern mit denen des Emmericher Hauptzollamts nicht genau übereinstimmen, so liegt dies in dem Umstande, dass die Empfänger oder Befrachter nach stattgefundener Abfertigung der Güter bei Emmerich über die letztern theilweise anders verfügten und sie zum Theil an andern als den ursprünglich bezeichneten Plätzen löschen liessen.

Einfuhr.

		Allgemeine, in den freien Verkehr des deutschen Zollgebiets	Zu Wasser auf dem Rhein über die deutsch-niederlän- dische Grenze	Antheil der Wasser- strasse des Rheins an der allgemeinen Einfuhr, im Durch- schnitt der letzten fünf Jahre
Rohtabak	1868	792,797	61,670	10%
	1869	622,155	79,509	
	1870	620,420	63,101	
	1871	870,055	118,505	
	1872	1,105,094	103,349	
Baumwolle	1868	2,299,373	187,660	8,4%
	1869	2,271,870	169,990	
	1870	2,167,776	160,960	
	1871	3,436,111	316,700	
	1872	2,981,806	266,427	
Baumwollgarn	1868	341,879	68,572	27%
	1869	313,228	83,644	
	1870	285,783	91,558	
	1871	429,008	125,708	
	1872	456,863	124,464	
Roheisen	1868	2,650,720	1,121,890	44%
	1869	3,794,915	1,671,999	
	1870	4,586,684	2,690,064	
	1871	8,809,106	3,500,285	
	1872	13,952,957	5,936,084	
Häute u. Felle	1868	716,364	13,468	3,6%
	1869	763,466	11,894	
	1870	748,818	27,967	
	1871	956,288	52,216	
	1872	1,058,455	50,350	
Palm- u. Cocos- nussöl	1868	269,690	50,718	27%
	1869	257,794	55,536	
	1870	220,753	74,865	
	1871	401,171	128,426	
	1872	358,362	101,911	
Thran	1868	161,314	29,086	26%
	1869	163,748	36,102	
	1870	176,060	55,100	
	1871	240,333	69,032	
	1872	222,827	59,898	

Minder günstig hat sich seit den letzten Jahren die Thalfahrt gestaltet. Dieselbe erscheint zwar im Allgemeinen sehr umfangreich; werden aber die Steinkohlen- und Bausteintransporte, die im Jahre 1872 nicht weniger denn 16,816,137 Ctr. resp. 7,151,282 Ctr. zusammen 23,967,419 Ctr. betragen, in Abzug gebracht, so ergibt sich in der Thalfahrt, gegenüber dem wachsenden Bergverkehr eine bedeutende Abnahme.

Es gingen an Gütern über die deutsch-niederländische Grenze:

	Zu Berg.	Zu Thal	
		Im Ganzen	Nach Abzug der Steinkohlen und Bausteine
1868	7,405,555	31,508,900	10,224,851
1869	8,591,089	30,864,136	8,804,412
1870	10,070,008	25,704,956	5,437,818
1871	12,689,281	25,525,505	8,018,562
1872	16,803,833	30,582,021	6,614,604

Die Versendungen zu Thal über die deutsch-niederländische Grenze haben betragen:

	Aus		
	Mannheim	Cöln.	Düsseldorf.
1868	858,210	743,472	361,723
1869	723,302	599,378	418,750
1870	440,508	424,558	395,858
1871	443,959	454,944	346,046
1872	336,921	570,026	366,046

Der Antheil der Wasserstrasse des Rheins an der Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet ist bei einzelnen Artikeln immerhin sehr bedeutend, wie beispielweise die folgende Zusammenstellung ergibt:

	Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet	Zu Wasser über die deutsch-niederländische Grenze	Antheil des Rheins an der Ausfuhr im Durchschnitt der letzten fünf Jahre
Wein	1868	511,796	53%
	1869	432,529	
	1870	401,269	
	1871	424,211	
	1872	465,080	
Baumwollwaaren	1868	245,489	9,4%
	1869	198,562	
	1870	207,950	
	1871	187,982	
	1872	221,152	
Salz	1868	1,052,246	12%
	1869	1,444,865	
	1870	1,392,660	
	1871	1,622,021	
	1872	826,032	
Steinkohlen	1868	75,412,026	22%
	1869	79,696,565	
	1870	80,148,017	
	1871	73,993,836	
	1872	74,875,056	

Schiffsverkehr.

Es kamen im Jahre 1872 an und gingen ab in den nachbenannten Häfen und an dem Hauptzollamt Emmerich vorüber

	Zu Berg		Zu Thal		Im Ganzen	
	Segel-	Dampf-Schiffe	Segel-	Dampf-Schiffe	Segel-	Dampf-Schiffe
	Zahl der Fahrten.		Zahl der Fahrten.		Zahl der Fahrten.	
Ludwigshafen	1218	842	1670	390	2888	1232
Mannheim	1182	1292	1744	900	2926	2192
Mainz	505	2591	1304	2548	1809	5139
Coblentz	204	3180	392	2902	596	6082
Cöln	—	3378	1856	2460	1856	5838
Düsselsdorf	—	1611	584	1517	584	3128
Ruhrort*)	363	1148	627	152	990	1300
Wesel	562	1851	420	2950	982	4801
Emmerich	4556	1918	9680	1902	14236	3820

Bemerkenswerth ist die Zunahme der Zahl der Schraubenboote. Bei Emmerich befuhren 12 Schraubenboote (Concordia, Industrie, Amerika, Merwede III., Bazalt I und II., Janus, Mercator, Elise, Joseph und Pauline, Janette und Pollux) den Rhein auf und ab; ein Theil dieser Boote unterhielt den Verkehr mit den oberrheinischen Häfen.

Reiseverkehr.

Die Köln-Düsseldorfer Gesellschaft beförderte:

	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen
1871	503,692 Personen	503,862 Personen	1,007,554 Personen
1872	527,255 "	523,538 "	1,050,793 "
1872 mehr	23,563 Personen	19,676 Personen	43,239 Personen

Ueber die von der Niederländischen Gesellschaft beförderten Personen liegen keine Mittheilungen vor.

Flösserei.

Ueber den Flossverkehr können nur nachstehende Mittheilungen gemacht werden:
In Mannheim wurden im Jahre 1872 untersucht:

	Flösse mit hartem	weichem		Absol. Gewicht
		Holz	Centner	
		Cubikmeter.		
175 Flösse vom Oberrhein kommend	675	31,848		297,432
195 " " Neckar	5,029 1/2	246,353		2,297,649
	5,704 1/2	278,201		2,595,081

Bei Lobith gingen zu Thal:

77 Flösse mit	26,157	70,600	1,053,916
---------------	--------	--------	-----------

Im Cölner Hafen kamen geflösst an:

347,327 Ctr. Holz	
258,918 " "	
49,300 " "	
333,725 " "	

*) Anmerkung. Mit Ausschluss der zum Kohlentransport verwendeten Schiffe.

Verkehr auf den Kanälen.

Der Verkehr auf dem Frankenthaler Rheinkanal betrug:

in der Zufuhr		in der Abfuhr	
Zu Berg	88,727 Ctr.		33,532 Ctr.
Zu Thal	207,077 "		247,217 "
Zusammen		295,804 Ctr.	280,749 Ctr.
1871	1,318,338 "		247,204 "
1872	weniger 1,022,534 Ctr.		mehr 33,545 Ctr.

Die Abnahme ist dem Umstande beizumessen, dass 1871 die Zufuhr von Bau- und Backsteinen ungleich grösser war, als im Jahre 1872. Tabelle XXI. enthält die näheren Angaben über die Zu- und Abfuhr.

Den Main-Donau-Canal befuhren 1872:

In der Richtung nach dem Main	1336 Schiffe mit	1,732,088 Ctr.
" " " " der Donau	1294 " "	574,941 "
Im Ganzen 2630 Schiffe mit 2,307,029 Ctr.		

An Flössen gingen aus dem Kanal

in die Donau	33 Flösse mit	10,024 Ctr.
" den Main	313 " "	104,455 "
Zusammen 114,479 Ctr.		

Ausserdem wurden von den in Bamberg in Schiffen angekommenen Stämmen und Schnittwaaren theils in theils unter Bamberg 823 Flösse gebildet, welche mit 300,000 Ctr. nach dem Main weiter gingen. Tab. XXII. gibt über die einzelnen Artikel des Canalverkehrs weiteren Aufschluss.

Auf dem Rhein-Ruhr-Kanal kamen an und gingen ab

	Zufuhr	Abfuhr
Steinkohlen	2,593,570 Ctr.	8,782,017 Ctr.
An Gütern im freien Verkehr	6,333,560 "	315,009 "
Zusammen 8,927,130 Ctr.		9,097,026 Ctr.
18,024,156 Ctr.		
gegen 1871:		
Steinkohlen:	2,349,452 Ctr.	8,445,185 Ctr.
Güter im freien Verkehr	4,514,862 "	485,988 "
6,864,314 Ctr.		8,931,173 Ctr.
15,795,487 Ctr.		
1872 mehr: 2,228,669 "		

Die Abnahme in der Abfuhr trifft zum Theil den Schwefelkies, dessen Verbrauch im Inlande fortwährend zunimmt, während die Versendungen nach England in demselben Verhältniss abnehmen. Es gingen 1868 von Duisburg 1,002,900 Ctr. Schwefelkies rheinabwärts, im Jahre 1872 nur 125,701 Ctr.

Die Tab. XXIII. enthält eine Uebersicht der einzelnen Gegenstände der Zu- und Abfuhr auf dem Rhein-Ruhr-Canal, die mit Hinzurechnung des Verkehrs im Hafen der rheinischen Eisenbahn-

Gesellschaft und der verschiedenen in der Nähe Duisburgs am Rhein belegenen Aus- und Einladestellen der Fabriken (Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau vormals „Harkort“ „H. J. Vygen & Cie.“ „H. Marcotti“, „Johanneshütte“, „Niederrheinische Hütte“), so wie der Zu- und Abfuhr der Cöln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Niederländischen Dampfschiffrederei den Duisburger Wasserverkehr bildet, der sich im Ganzen auf 25,833,135 Ctr. belief gegen 22,644,132 „ im vorhergehenden Jahr
1872 mehr 3,189,003 Ctr.

Mannheim, im August 1873.

Die Central-Commission für die Rheinschiffahrt.

Verkerk-Pistorius,

Muth,

Weber,

Metz,

Neidhardt,

Jabobi.