

Der Güterverkehr auf den badisch-württembergischen Wasserstraßen im Jahre 1952

Das Land Baden-Württemberg wird im Westen und im Süden vom Rhein begrenzt, der heute schon bis Rheinfelden oberhalb Basel schiffbar ist. Dessen großer Nebenfluß, der Neckar, verläuft ganz auf badisch-württembergischem Gebiet und ist bis über Heilbronn hinaus durch den Einbau von Staustufen schiffbar. Die weitere Kanalisation des Neckars über Stuttgart hinaus bis Plochingen ist im Gang. Schließlich grenzt noch als dritter schiffbarer Fluß der Main, wenn auch nur auf verhältnismäßig kurzer Strecke, an unser Land. Entlang diesen Wasserstraßen bestehen zahlreiche Hafenplätze, Lösch- und Ladestellen, von denen sich sechs im Laufe der Jahrzehnte zu wichtigeren Hafenplätzen entwickelt haben. Am Rhein sind dies Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Weil und Rheinfelden und am Neckar Heilbronn. Der Gesamtgüterumschlag dieser Häfen zeigt in den letzten Jahren folgende Entwicklung:

Gesamtgüterumschlag in 1000 Tonnen

Jahr	Mannheim	Heilbronn	Karlsruhe	Kehl	Rheinfelden	Weil
1936	5 137,9	904,8	2 592,6	1 777,4	83,7 ¹⁾	86,4 ¹⁾
1950	3 341,6	2 475,8	1 510,3	67,2	65,7	77,8
1951	4 472,4	3 221,2	1 924,5	68,1	130,3	92,8
1952	4 977,2	3 139,1	1 611,6	493,3	116,6	120,0

¹⁾ Umschlag im Jahr 1938, da für die früheren Jahre nur die Ankünfte statistisch aufbereitet sind.

Der Industrie- und Handelsplatz Mannheim hat den größten Umschlag unter den badisch-württembergischen Häfen. Mannheim (einschl. Rheinau und Neckarhäfen) steht mit seinen nahezu 5 Millionen Tonnen Umschlag an dritter Stelle unter den westdeutschen Binnenhäfen und wird nur noch von Duisburg (18,4 Mill. Tonnen) und Gelsenkirchen (5,3 Mill. Tonnen) übertroffen. Bemerkenswert ist dabei, daß der Güterumschlag der Mannheimer Häfen seit Kriegsende eine stetige Zunahme aufweist, so daß heute annähernd die Höhe des Vorkriegsumschlags erreicht wird. Weit über dem Vorkriegsstand liegt in den Nachkriegsjahren der Umschlag des Hafens Heilbronn, der damit im Vergleich mit den anderen Hafenplätzen die bedeutendste Aufwärtsentwicklung genommen hat. Das Jahr 1952 brachte jedoch in Karlsruhe, Heilbronn und Rheinfelden einen Rückschlag, der besonders in Karlsruhe beträchtlich ist. Die Rückführung des Hafens Kehl in die deutsche Verwaltung verursachte hier eine teilweise Abwanderung des Karlsruher Verkehrs. Andererseits haben Hochwasser, Streiks und Ruhetage bei den anderen Häfen zu dem Verkehrsrückgang im Jahre 1952 beigetragen. So betrug beispielsweise im Jahr 1952 die Zahl der Tage, an denen die Schifffahrt auf dem Neckar ruhte, 79 gegenüber nur 17 im Jahr zuvor.

Im Vergleich zu dem Jahr 1951 beträgt die Zunahme des Güterverkehrs in Mannheim 504 803 t oder 11,3 vH und in Weil 27 300 t oder 29,4 vH. Kehl muß seine frühere Bedeutung erst zurückgewinnen; mit seinem gegenüber 1951 um 425 200 t höheren Güterumschlag trägt es aber bereits wesentlich zur Erhöhung des Gesamtgüterumschlags unseres Landes bei. In Karlsruhe macht der Rückgang des Güterumschlags 312 870 t oder 16,3 vH seines Güterumschlags von 1951 aus, in Heilbronn 82 200 t oder 2,5 vH und in Rheinfelden 13 700 t oder 10,5 vH.

Die minderwichtigen Hafenplätze, Lösch- und Ladestellen am Rhein, Neckar und Main nahmen in den letzten drei Jahren folgende Entwicklung:

Güterumschlag in den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Ladestellen (in Tonnen)

Jahr	Am Neckar		Am Rhein		Am Main
	in Nordbaden	in Nordwürtt.	in Nordbaden	in Südbaden	in Nordbaden
1950	435 368	146 209	516 559	169 271	12 341
1951	512 084	186 129	705 439	415 089	20 372
1952	417 282	172 954	752 071	471 414	12 741

Insgesamt war der Güterumschlag in den minderwichtigen Hafenplätzen des Neckars um 107 977 t oder um 15,5 vH geringer als im Jahr 1951. In den minderwichtigen Hafenplätzen des Rheins dagegen hat der Güterumschlag um 102 825 t oder um 9,2 vH zugenommen.

Der Gesamtgüterumschlag auf den Wasserstraßen des Landes Baden-Württemberg betrug im Jahre 1952 12 284 361 t, das sind 8,9 vH des Gesamtgüterumschlags in den Binnenhäfen des Bundesgebiets. Noch im Jahre 1951 hatte der Gesamtgüterumschlag des Landes erst 11,4 Mill. t betragen und im Jahr 1950 sogar nur 9,1 Mill. t. Demnach hat sich der Güterumschlag bis zum Jahre 1952 um 7,8 vH gegenüber 1951 und um 35,0 vH gegenüber 1950 gehoben. Von dem Güterumschlag des Jahres 1952 entfielen auf Ankünfte 9 340 701 t oder 76,0 vH und auf Abgänge 2 943 660 t oder 24,0 vH. Nur in den minderwichtigen Hafenplätzen des Rheins und des nordwürttembergischen Neckars überwiegen die Abgänge, während in allen übrigen Häfen die Güterausladungen im Vordergrund stehen.

Die Ankünfte und Abgänge in den badisch-württembergischen Hafenplätzen im Jahre 1952

Hafenplätze	Von dem Gesamtgüterumschlag waren			
	Ankünfte		Abgänge	
	Tonnen	vH	Tonnen	vH
a) Wichtigere Häfen				
Mannheim	4 584 618	92,1	392 624	7,9
Heilbronn	2 437 582	77,7	701 530	22,3
Karlsruhe	1 500 584	93,1	111 040	6,9
Kehl	310 726	63,0	182 575	37,0
Rheinfelden	85 834	73,6	30 765	26,4
Weil	74 400	62,0	45 621	38,0
b) Minderwichtige Hafenplätze, Lösch- und Ladestellen am				
Neckar in Nordwürtt.	—	—	172 954	100,0
Neckar in Nordbaden	284 320	68,1	132 962	31,9
Rhein in Nordbaden	2 610	0,3	749 461	99,7
Rhein in Südbaden	48 458	10,3	422 956	89,7
Main in Nordbaden	11 569	90,8	1 172	9,2

Die Art der ein- und ausgeladenen Güter geht aus der beigegebenen Übersicht hervor. Danach war die Kohle in den badisch-württembergischen Häfen, Lösch- und Ladestellen nach wie vor das Hauptumschlagsgut. Über 5,5 Mill. t Stein- und Braunkohlen wurden hier im Jahr 1952 umgeschlagen, die damit 45 vH des Gesamtgüterumschlags einnahmen. In unserem Land ist die Kohle im wesentlichen Anfuhrgut (insgesamt 5 453 137 t Stein- und Braunkohlen wurden ausgeladen); sie macht über

Umladungen von und zur Binnenwasserstraße in den badisch-württembergischen Hafenplätzen, Lösch- und Ladestellen im Jahr 1952 nach Gütergruppen

Gütergruppen	Mannheim		Heilbronn		Karlsruhe		Kehl		Sonstige Hafenplätze, Lösch- und Ladestellen	
	Tonnen	vH	Tonnen	vH	Tonnen	vH	Tonnen	vH	Tonnen	vH
a) mit Binnenschiff angekommen										
Getreide	334 633	7,3	139 007	5,7	59 444	4,0	51 825	16,7	18 776	3,7
Ölsaaten, Ölfrüchte	67 549	1,5	3 375	0,1	7	0,0	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Andere tierische und pflanzliche Fette u. Öle	42 272	0,9	4 865	0,2	609	0,0	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Mehl und Müllereierzeugnisse	4 625	0,1	6 162	0,3	3 349	0,2	908	0,3	265	0,1
Zucker	19 699	0,4	24 117	1,0	5 472	0,4	3 577	1,1	753	0,1
Erze	48 119	1,1	5 893	0,2	24 567	1,6	—	—	—	—
Steinkohlen einschl. Koks und Briketts	2 344 542	51,1	1 003 574	41,2	544 728	36,3	77 535	25,0	71 195	14,0
Braunkohlen einschl. Koks und Briketts	374 310	8,2	481 006	19,8	447 314	29,8	107 868	34,7	1 065	0,2
Mineralöle	377 533	8,2	41 868	1,7	133 583	8,9	1 601	0,5	959	0,2
Natur- und Kunststeine	13 288	0,3	12 124	0,5	475	0,0	—	—	3 266	0,6
Erden, Kies und Sand	408 565	8,9	323 853	13,3	26 278	1,8	—	—	182 702	36,0
Kalk, Zement	8 460	0,2	—	—	13 165	0,9	3 590	1,2	23 547	4,7
Stein- und Siedesalz	7 076	0,2	—	—	9	0,0	—	—	—	—
Andere mineral. Rohstoffe (Bims Kies usw.)	127 738	2,8	201 557	8,3	186 429	12,4	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Chemische Erzeugnisse (außer Düngemittel)	14 436	0,3	18 733	0,7	2 873	0,2	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Düngemittel	1 183	0,0	1 559	0,1	—	—	—	—	1 984	0,4
Holz	201 779	4,4	13 924	0,6	5 491	0,4	—	—	50	—
Zellstoff, Holzschliff und Strohstoff	2 627	0,1	12 154	0,5	11 429	0,8	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Roh Eisen, Rohstahl	26 981	0,6	28 227	1,2	1 303	0,1	654	0,2	280	0,1
Alteisen	1 159	0,0	119	0,0	387	0,0	—	—	179	0,0
Stab- und Formeisen und -stahl	34 720	0,7	55 261	2,3	9 796	0,6	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Sonstiges	123 324	2,7	60 204	2,3	23 876	1,6	63 168 ²⁾	20,3 ²⁾	202 170 ²⁾	39,9 ²⁾
Ankünfte insgesamt	4 584 618	100,0	2 437 582	100,0	1 500 584	100,0	310 726	100,0	507 191	100,0
b) mit Binnenschiff abgegangen										
Getreide	34 707	8,8	2 043	0,3	611	0,6	2 897	1,6	1 082	0,1
Mehl und Müllereierzeugnisse	47 753	12,2	—	—	28	0,0	1	0,0	945	0,1
Ölkuchen	18 172	4,6	126	0,0	—	—	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Erze	65 941	16,8	1 172	0,1	5 537	5,0	143 406	78,5	—	—
Steinkohlen (einschl. Koks und Briketts)	48 610	12,4	—	—	2 765	2,5	14 693	8,1	—	—
Mineralöle	8 673	2,2	—	—	1 278	1,2	—	—	—	—
Natur- und Kunststeine	357	0,1	5 587	0,8	319	0,3	2 070	1,1	58 358	3,8
Erden, Kies und Sand	2 874	0,7	—	—	1 240	1,1	2 972	1,6	1 301 326	83,6
Kalk, Zement	14	0,0	—	—	539	0,5	—	—	68 158	4,4
Stein- und Siedesalz	—	—	506 483	72,2	—	—	—	—	—	—
Chemische Erzeugnisse (außer Düngemittel)	17 176	4,4	23 136	3,3	1 724	1,6	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Düngemittel	1 484	0,4	—	—	44	0,0	—	—	53 090	3,4
Holz	1 022	0,3	8 329	1,2	7 354	6,6	3 759	2,1	13 387	0,8
Zellstoff, Holzschliff, Strohstoff	13 511	3,4	110	0,0	2	0,0	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Papier, Pappe	5 715	1,5	410	0,1	1 294	1,1	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Roh Eisen, Rohstahl	799	0,2	—	—	—	—	218	0,1	—	—
Alteisen	63 148	16,1	142 895	20,4	70 925	63,9	152	0,1	—	—
Eisen- und Stahlwaren (einschl. Maschinen und Apparate)	16 338	4,2	3 864	0,5	3 196	2,9	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Fahrzeuge aller Art	10 538	2,6	686	0,1	3 570	3,2	.. 1)	.. 1)	.. 1)	.. 1)
Sonstiges	35 792	9,1	6 689	1,0	10 614	9,5	12 407 ²⁾	6,8 ²⁾	59 545 ²⁾	3,8 ²⁾
Abgänge insgesamt	392 624	100,0	701 530	100,0	111 040	100,0	182 575	100,0	1 555 891	100,0

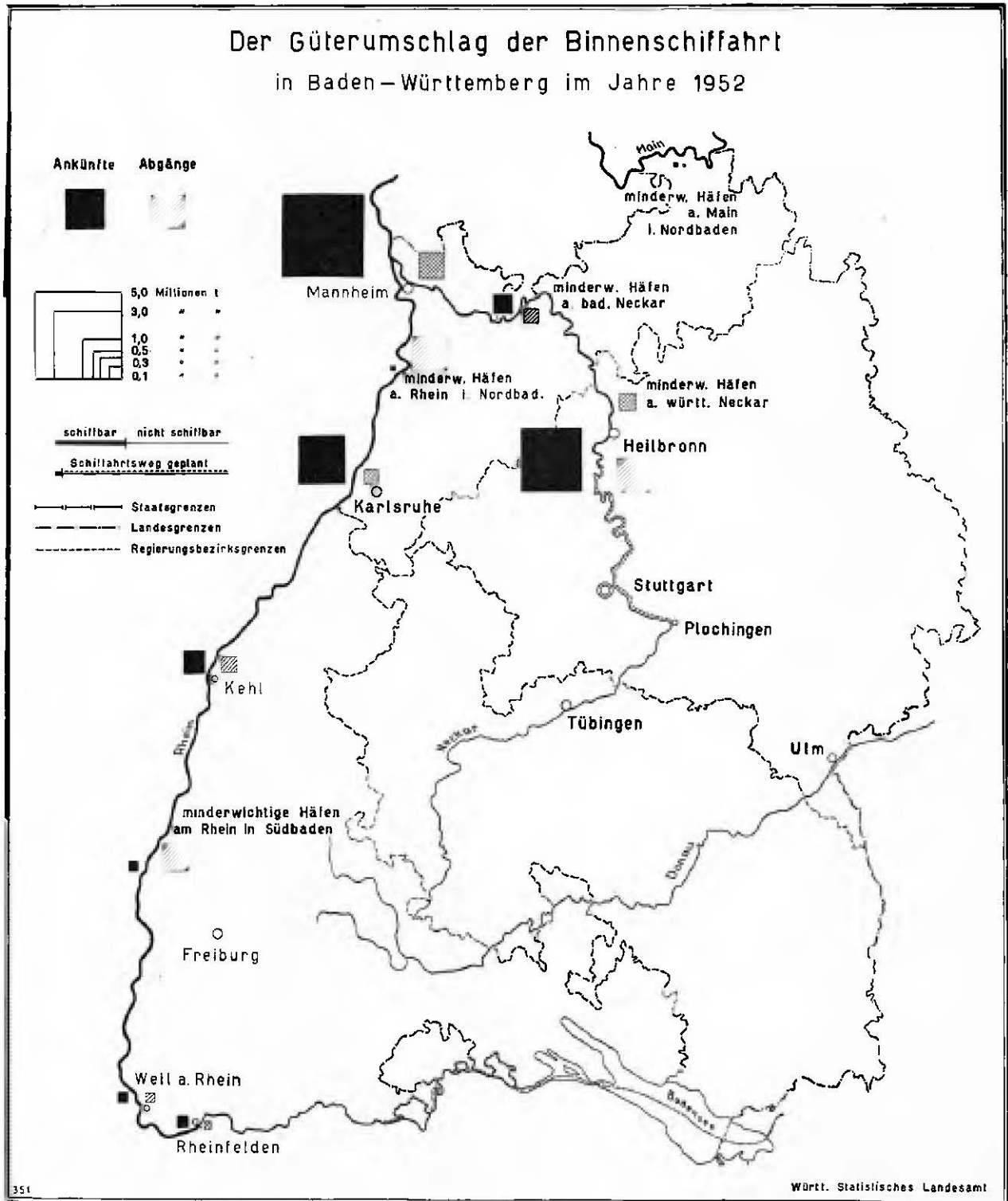
1) Unter Sonstiges. — 2) Einschl. der bei Fußnote 1 aufgeführten Gruppen.

58 vH aller angekommenen Güter aus. In Karlsruhe steigt sich dieser Anteilssatz sogar auf 66 vH. Rund drei Viertel aller angekommenen Kohlen sind Steinkohlen und nur ein Viertel Braunkohlen. Doch machen die Braunkohlenanfuhrten in Mannheim nur rund 14 vH aller Kohlenanfuhrten aus, in Kehl dagegen 58 vH und in Karlsruhe 45 vH. Unter den angekommenen Gütern folgen als nächst wichtigste Gütergruppen Erden, Kies und Sand (941 398 t = 10 vH aller Ankünfte), Getreide (603 685 t = 6,5 vH) und Mineralöle (555 544 t = 5,6 vH). Daneben erreichen noch einzelne Güterarten in dem einen oder anderen Hafen größere Ausladeziffern, so beispielsweise das Holz (Papierholz) in Mannheim, mineralische Rohstoffe in Heilbronn, Karlsruhe und Mannheim usw. Erwähnenswert ist noch, daß die großen Mengen von ausgeladenen Erden, Kies und Sand in den sonstigen Hafenplätzen, Lösch- und Ladestellen fast ausschließlich auf die minderwichtigen Hafenplätze am badischen Neckar entfallen. Die hier außerdem nachgewiesenen sonstigen Güter erreichen nur deshalb einen solch hohen Betrag, weil ihre so weitgehende

Aufgliederung wie bei den anderen Häfen nicht möglich war. Es befinden sich darunter große Mengen von „Anderen mineralischen Erzeugnissen“ und von „Chemischen Erzeugnissen“, die bei den wichtigeren Häfen gesondert nachgewiesen werden konnten.

Nahezu vier Fünftel aller abgegangenen Güter sind Erden, Kies und Sand (über 1,3 Mill. t), die im wesentlichen in den minderwichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Ladestellen des Rheins verladen werden, so rund 750 000 t in den im Regierungsbezirk Nordbaden gelegenen Plätzen und 365 000 t in den im Regierungsbezirk Südbaden gelegenen. An zweiter Stelle folgt mit 506 483 t (= 17 vH aller Abfuhrten) das Stein- und Siedesalz, das, in den Salzwerken Heilbronn und Umgebung gewonnen, ausschließliches Verladegut des Hafens Heilbronn ist. In der weiteren Folge kommen Alteisen (277 000 t), Erze (216 000 t), dann Kalk und Zement (68 711 t), Natur- und Kunststeine (66 691 t), Steinkohlen (66 068 t), Düngemittel (54 618 t) usw. Letztere sind ein wichtiges Versandgut der minderwichtigen Hafenplätze Südbadens (die Kalisalze des Kalisalzbergwerks

Der Güterumschlag der Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg im Jahre 1952



Buggingen werden hauptsächlich in Breisach verladen). Dagegen werden Natur- und Kunststeine sowie Kalk und Zement zum größten Teil von den minderwichtigen Hafenplätzen am badischen Neckar aus versandt. Schließlich sei noch Kehl als bedeutender Versandort der in den Vorbergen des Schwarzwalds geförderten Eisenerze erwähnt.

Weist somit Baden-Württemberg heute schon in seinen zahlreichen, zum Teil mit ausgedehnten Ein- und Ausladeeinrichtungen versehenen Häfen, Lösch- und Ladestellen einen mächtigen Güterumschlag aus, so mag

die in Aussicht genommene weitere Schiffbarmachung des Neckars bis Plochingen, sowie des Rheins über Basel hinaus in nicht allzu ferner Zukunft neue Hafenplätze am Neckar und am Hochrhein entstehen lassen und zu weiterer Verkehrsbelebung und erhöhtem Güterumschlag beitragen. Damit könnten nicht nur die zahlreichen großen Industriebetriebe auf badischer Seite zwischen Basel und dem Bodensee wesentlich bessere Verkehrsbedingungen erlangen, sondern auch der Bodensee selbst würde an die Großwasserstraße des Rheins angeschlossen.

Kaiser