

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1885

193 (16.8.1885)

Beilage zu Nr. 193 der Karlsruher Zeitung.

Sonntag, 16. August 1885.

Die Entwicklung Mannheims unter dem Deutschen Zollverein.

Nachdem schon im Januar der erste Theil des Jahresberichts der Mannheimer Handelskammer pro 1884 erschienen, in welchem ein vorläufiges Urtheil gegeben wurde, soll der jetzt nachfolgende zweite Theil an der Hand der gesammelten Verkehrsstatistik jenes erste Bild der geschäftlichen Verhältnisse ergänzen und möglichst vervollständigen. Der Charakter der Geschäftsperiode 1884, heißt es in der Einleitung, sei im ersten Theil bereits genügend gekennzeichnet, und zwar, wie einer der Mitarbeiter sagt: „Viel Arbeit und wenig Verdienst“. Von einem neuerlichen Urtheil glaubt also der Bericht absehen zu dürfen. Statt dessen gibt er eine interessante Studie über die Entwicklung Mannheims.

Der Tag nämlich, an welchem der Bericht ausgegeben, der 19. Juli, ist ein hochbedeutender Gedenktag für den Platz Mannheim, welcher Grund hat, die Erinnerung an die vor 50 Jahren erfolgte Einverleibung Mannheims in den Deutschen Zollverein wachzurufen. Es gibt wohl wenige Städte im Deutschen Reich, so wird ausgeführt, in welchen jener erste Tag des freien Verkehrs so allgemein gefeiert wurde, wie gerade in Mannheim, dessen thätige Bewohner in nächster Nähe der bayerischen, hessischen, selbst württembergischen Grenze weit intensiver als irgendwo den Vergleich der Pradt's praktisch zu kosten hatten, welchem die Deutschen wie Gefangene vorlaken, die nur durch ein Gitter miteinander verkehren durften. Es ist wohl kein bloßer Zufall, daß einer der drei Kooperatoren bei der Gründung des Deutschen Zollvereins gerade auch ein badischer Staatsmann, zugleich Badens größter Volkswirth, Staatsrath Nebenius, gewesen ist. Erst mit dem Anschlusse Badens an den Zollverein hörte das Land und speziell sein Haupthandelsplatz auf, Stapelplatz für englische und französische Manufakturwaren nach Baden und den angrenzenden Staaten zu sein. „Der freie Austausch der Erzeugnisse eines Bezirks von 23 Millionen Einwohnern ver sprach das Gedeihen des Gewerbefleißes und eröffnete eine frohe Zukunft.“ Zwar sind von den Landesprodukten, welche damals erstmals aus den überreichen Nachbarnorten auf festlich verzierten Wagen von der „Rheinchanze“ nach Mannheim geführt wurden, Tabak, Wein, Keps u. s. w., nur die beiden ersten Produkte bis zum heutigen Tage ein bedeutungsvoller Grundstoff des hiesigen Handels geblieben, während die inländische Delphingasse von den exotischen Delfrüchten und noch mehr von dem transatlantischen Erdböl zurückgebrängt wurde. Desto mächtiger entwickelte sich aber Handel und Industrie im Laufe der Zeiten und nach Maßgabe der jeweiligen Zeitverhältnisse. Wir möchten freilich fast sagen, daß eine solche Entwicklung am hiesigen Plage eine gewissermaßen selbstverständliche war. In wahrlich harter Arbeit hatte der junge Platz, der zu einer Zeit, wo die Schwefelstädte am Rhein und seinen Nebenflüssen, Straßburg, Köln, Heilbronn, Frankfurt und besonders Mainz, schon längst, freilich nur im engen Zusammenhang mit den ihnen staatl. eingeräumten Stapelrechts-Begünstigungen, hervorragende Emporien des damaligen Verkehrs zu sein sich rühmten, im Anfang des 17. Jahrhunderts „ein für die Schifffahrt und den Handel unbedeutendes Dorf“ war, erst drei Jahrzehnte vor seinem Eintritt in den Zollverein, 1805, erstmals die Expeditionserlaubnis erlangt, bezw. dank zugleich dem Uebergang Mannheims aus der türkischen in die großb. badische Regierung erhalten. An diesem andern Handelsplätze Deutschlands brauchten noch 1808 patriotische Schriften zur Beantwortung der Frage zu erscheinen: „Ist eine Expedition in Mannheim notwendig und dem Handel verträglich?“ Mit Recht schrieb der Verfasser dieser letzteren Broschüre, großb. bad. Geh. Hofrath Gaum, damals: „Die Stadt Mannheim, durch den Zusammenfluß beider Ströme von der Natur selbst zum Expeditionsort bestimmt, tritt nach veränderten Verhältnissen, nach abgenommenen Fesseln, welche frühere Staatsansichten, wie wir sahen, anlegten, bloß in seine älteren, ihm gewaltsam entzogenen Rechte zurück.“ ... Zwei Hauptaufgaben waren dem Plage von Anfang der Einverleibung in den Zollverein nahegelegt: der Bau eines Rheinhafens und der einer festen Redarbrücke. Von dem ersteren schreibt der erste Jahresbericht der Central-Rheinschiffahrts-Kommission von 1835, daß in diesem Augenblicke an seiner Vollendung gearbeitet werde; der hierfür gemachte Aufwand bezifferte sich auf 380,000 fl. Obwohl derselbe Bericht pro 1838 das Wort als vorzüglichsten Winterhafen schildert, so ist doch in jenem Jahre nur von einer Benützung durch 66 Bunt-, Fracht- und Kohlenfahrer mit einer Gesamtfrachtkapazität von 130,400 Zentnern, einem Dampfschiff und 38 Pontons die Rede. Ursprünglich, und noch lange Zeit später, nur einer, und zwar der jüngste der verschiedenen Stappentplätze auf der langen Strecke von der Lauter über den Rhein bis zum Meere, währte es mehrere Jahre, bis Mannheim für die verschiedenen Rangfahrten auf dem Rheine Halteplatz wurde. 1839 verkehrten von Mannheim aus mit Amsterd. 14, mit Heilbronn 6, Rastatt 10, Straßburg 10 Schiffe. Aber schon im Jahre 1843 rege sich auch hier der Unternehmungsgedanke. Der erwähnte offizielle Bericht schreibt wörtlich: „Eine in Mannheim aus Karlsruhen und Beutschheim bestehende Gesellschaft beforzt den Schleppdienst mit einem Schiffe zwischen Mannheim und den Niederlanden und befährt ausnahmsweise auch die Strecke nach Straßburg.“ Inzwischen ist diese Gesellschaft bekanntlich eine der größten am ganzen deutschen Rheine geworden. Im Jahre 1853 wurde der Rhein-Schleusenhafen erweitert, mit Quaimauern und mehreren neuen Krabben versehen und der Lagerungsboden von Schiff zu Land dermaßen erhöht, daß die Güter selbst beim höchsten Wasserstande auf dem Ufer unberührt liegen bleiben können. Auch der Redarhafen wurde damals vollständig umgebaut und durch eine Schienenbahn mit dem Hauptbahnhof in Verbindung gebracht. Die geschichtliche und materielle Berechtigung zu diesen vorläufigen Bauten konstatirt schon wenige Jahre später derselbe Bericht der mehrzitierten Central-Rheinschiffahrts-Kommission: „Daß die Rhein-Schiffahrt oberhalb Mannheim die größere Bedeutung wieder erlangen könnte, welche sie vor dem Baue der Eisenbahn am Oberrhein hatte, kann aus vielen Gründen nicht mehr erwartet werden; die stattgehabten großen Ausfälle in dem Bergverkehr bedürfen daher auch keiner weiteren Erläuterung.“

Damit ist die zweite Epoche für Mannheim angebrochen, es ist nicht mehr Stappe, es fängt an, wichtiger Knotenpunkt zwischen dem Rheinflusse und den badischen und anderen süddeutschen Bahnen zu werden. Die dritte und neueste Epoche aber wird

erst mit der Aufhebung der Rheinzölle eingeleitet: „Die Vorteile, deren sich die Rhein-Schiffahrt insofern gänzlich Abbaufreiheit erfreut (so entnehmen wir unserer mehrerwähnten Quelle — Jahresbericht pro 1867 und 1868), dienen ihr in der Konkurrenz mit den Eisenbahnen zu nicht geringer Erleichterung und tragen wesentlich dazu bei, den Wasserverkehr im Großen und Ganzen wiederum bedeutender als in den vorhergehenden Jahren erscheinen zu lassen.“ Noch wichtiger ist die folgende Bemerkung: „In der Theilung der Arbeit, welche sich seit den letzten Decennien zwischen der Fluß-Schiffahrt des Rheines und der Schienenstraße zu beiden Seiten dieses Wasserweges vollzieht, ist ein gewisses Gleichgewicht eingetreten. Die dafür sprechenden Gründe ergeben sich aus einer Vergleichung der Resultate beider Transportsysteme und aus der Thatsache, daß die Produktion und der Konsum fast aller beweglichen Güter fortwährend so bedeutend zunehmen, daß weder die Wasserstraße allein noch die Eisenbahnen für sich im Stande sein würden, den an sie gestellten Anforderungen zu genügen, daß vielmehr beide ihre wirtschaftliche Aufgabe nur in gegenseitiger Ergänzung vollständig erfüllen, die hohe Bedeutung des Rheinhafens für den Weltverkehr aufrecht erhalten und erhöhen können.“ Gleichzeitig mit dieser Umgestaltung vollzog sich aber damals noch ein weiterer Umschwung anderer Art: „Die wohlhabenderen, mit bedeutenden Kapitalien ausgerüsteten Gesellschaften haben den Wirkungskreis der Seeschiffahrt so sehr beschränkt, daß die Mehrzahl der letzteren in den meisten Fällen einen ihren Leistungen entsprechenden Reinerwerb schon lange nicht erzielt. Nur diejenigen Schiffer, welche es verstehen und in der Lage sind, ihre Gewerbe in Verbindung mit dem Eigenhandel — in Holz, Getreide, Steinen, Erzen, Kohlen u. s. w. — auszuüben, bilden eine Ausnahme von der Regel. Die übrigen befinden sich den Schiffahrts-Gesellschaften gegenüber in einer ähnlichen Lage, wie der Handwerker gegenüber der Fabrikindustrie, und haben angefangen, durch gesellschaftliche Einrichtungen, denen es bei verständiger Leitung an gutem Erfolge nicht fehlen wird, die Uebelstände zu mildern, mit welchen die Wohlthat der Gewerbefreiheit und der Konkurrenz für den Einzelnen so häufig verbunden ist.“ Schon im Berichte pro 1866/67 wurde von der Centralkommission bemerkt: „So wenig umfangreich die Schifffahrt auf dem Rheine oberhalb Mannheim und Ludwigshafen erscheint, so bedeutend ist sie auf und abwärts unterhalb dieser beiden Häfen, welche für den Thalverkehr der Rhein-Schiffahrt als die eigentlichen Ausgangspunkte und für den Bergverkehr als die Endstationen der Wasserstraße anzusehen sind.“ In der That belief sich der Wasserverkehr beider Plätze schon 1867 auf nahezu 12 Mill. Zentner, d. h. etwa den dritten Theil des Wasserverkehrs über die deutsche und niederländische Grenze bei Lobitz. Gerade das letztere ist aber auch das charakteristischste der ganzen dritten Epoche: mehr und mehr Beschränkung des Rheinverkehrs auf diejenigen Güter, welche zunächst für den Verkehr zwischen den belgisch-niederländischen Häfen und dem Endpunkte des Rheins bestimmt sind, dabei natürlich von einzelnen hervorragenden Massengütern für den Zwischenverkehr auf dem deutschen Rhein selbst, z. B. Kohlen, Steinen, Holz u. s. w., abgesehen.

Noch klarer wird dieses Bild veranschaulicht durch folgende retrospektive Darstellung in dem 1871er Bericht: „Bei einer Prüfung des Wasserverkehrs der rheinischen Häfen während der letzten drei Jahrzehnte ergibt sich indessen im großen Ganzen eine fast ununterbrochen fortwährende Vermehrung der Gesamtbewegung und zugleich eine zunehmende Vertheilung des Verkehrs auf alle schiffbaren Strecken des Rheinstroms. Während sich der Verkehr früher in den älteren Häfen konzentrierte, sind in den letzten Jahren mehrere derselben in ihrem Antheil an der Güterbewegung zu Wasser zurückgegangen, einige jüngere Häfen haben dagegen eine bedeutende Vermehrung ihres Wasserverkehrs erfahren. Im Jahre 1843 auf 1,085,551 Zentner im Jahre 1871, im Kölner Hafen von 7,599,453 Zentner im Jahre 1856 auf 4,855,814 Ztr. im Jahre 1871, im Weseler Hafen von 2,148,586 Zentner im Jahre 1846 auf 1,489,144 Zentner im Jahre 1871 gekunten. Dagegen ist der Verkehr in den größeren oberrheinischen Häfen, und zwar in Mannheim von 1,737,517 Zentner im Jahre 1843 auf 8,036,121 Zentner im Jahre 1871 (auf 9,177,501 Zentner 1869) und in Ludwigshafen in derselben Zeit von 374,399 Zentner auf 3,120,823 Zentner gestiegen. Der Verkehr in diesen beiden Häfen hat sich während der bezeichneten Periode demnach in Mannheim beinahe verdreifacht, in Ludwigshafen sogar fast verdreifacht.“

Interessant ist die Bemerkung in einem späteren Berichte, dem von 1875, daß gewisse, nach Oesterreich bestimmte Kolonialwaaren, namentlich Kaffee, der Wasserstraße des Rheins durch günstigere Frachtsätze für den Transit auf den großen Eisenbahnlinien zwischen den Nordsee-Häfen und südböhmischen Binnenplätzen und die zunehmende Benützung des Suezkanals entzogen würden. Diese Thatsache ist leider, wenn auch erst viel später, in wirtschaftlicher Weise wahr geworden, seitdem die jüngsten österreichisch-ungarischen Differentialzölle in Geltung gekommen sind. Die großherzoglich badische Staatsregierung, deren Fürsorge für unseren Platz vom ersten Augenblicke seiner Angehörigkeit an Baden wir in diesem knappen Bilde schon öfter zu erkennen Gelegenheit hatten, dieselbe Regierung, welche ja auch in Voraussicht der kommenden Verhältnisse schon 1855 in einer den übrigen deutschen Rheinflüssen Staaten unterbreiteten Denkschrift auf die mit Entschiedenheit neuer mittlereuropäischer Verkehrsnetze dem Rheinhafen drohende Gefahr aufmerksam gemacht und eben dadurch die schon erwähnte spätere Aufhebung der sogenannten Rekognitionsgebühren für Fahrzeuge, wie das sog. Detroi für Schiffsradungen und Flüsse, angebahnt hatte, ermattete auch jetzt nicht und trug ansehnlich der fortgesetzten Steigerung der Zufuhren der Thatsache, daß die vorhandenen älteren Einrichtungen unseres Hafens nicht mehr ausreichten, in wahrhaft großartiger Weise Rechnung. Ein Jahr früher, am 16. September 1874, war schon der neue Central-Güterbahnhof eröffnet und waren damit die am 1. Febr. bezw. 6. Sept. 1855 geschaffenen Güterexpeditionen am Rhein- und Redarhafen überflüssig geworden. In der That durfte man von dem am 15. August 1875 eröffneten Hafenanlagen sagen: „sie tragen in ihrem großartigen Maßstabe, ihrer zweckmäßigen Gliederung den Stempel der fortschrittlichen Raum- und Zeitkultur unseres Jahrhunderts an sich, sie sind eine Zierde des Landes, eine Anstalt, die ihresgleichen am ganzen Rhein, ja weit und breit selbst in vielen größeren See- und Handelsstädten vergeblich

sucht.“ Und wahrlich, der Segen des Himmels, der bei dem Feste der Eröffnung der Anlagen für dieselben erkauft wurde, er ruhte sichtlich auf denselben; was man für Jahrzehnte ausreißend schätzen zu sollen glaubte, war in wenigen Jahren schon erschöpft. Raum war die letzte vollendete Hand an das Werk gelegt, und zwar durch den 1878 eröffneten Verbindungskanal zwischen Rhein und Neckar, so begann, anfangs freilich nur langsam, später desto rascher die Benützung der auf solche Weise dem Verkehr gebotenen Gelände an den Wasserstraßen unferes Plages. Schon 6 Jahre später forderte der Verkehr neue Linien, neue Wasserliegeplätze. Die Anlage eines weiteren Bassins auf dem Dreieck der eigentlichen Mühlan ward nach eingehender Juratbeziehung des Handelslandes beschlossen und von den Landständen verwilligt; an diesen Bauarbeiten stehen wir heute am fünfzigsten Jahrestage seit der Einverleibung Mannheims in den Zollverein.

Werfen wir nun am Schluß unserer Rück Erinnerungen noch einen Blick auf die nächste Zukunft, so möchten wir freilich fast etwas vergangen vor mancherlei Schatten, welche diese letztere in die sonnige Gegenwart bereits hereinwirft: Statt, wie wir früher gehofft, für den Schienenweg über den Gotthard-Paß und den Hafen von Genoa eine wichtige Etappe am oberen Ende des Rheinstromes zu werden, beschränkt dieser Hafen von Jahr zu Jahr mehr und mehr unseren Handel in den wichtigsten und quantitativ bedeutendsten Handelsartikeln des Plages nach der Schweiz und sogar nach einem Theile von Süddeutschland; — die Artberg-Bahn ist natürlich nicht weniger geeignet, bezüglich der Schweiz gleiche Resultate für österreichisch-ungarische Provinzen zu zeitigen; — theils der Vollendung nahe und theils nur geplante Reformen im Wasserweg-Wesen Südwest-Deutschlands drohen die vorkehend geschilderte bisher so glückliche Lage unferes Plages im Verkehrsnetze schwerlich zu unseren Gunsten zu verrücken; — endlich und nicht am wenigsten gefährlich sind die bereits fühlbaren und greifbaren Verluste der neu inkorporirten Hansstädte, so wiederum auch dieser Kampf gegen die natürliche Rheinstraße an sich erscheinen mag, mit Hilfe der verstaatlichten deutschen Privatbahnen die ausschließliche Verfolgung der Rheinlande und Südwest-Deutschlands mit den transatlantischen Erzeugnissen und umgekehrt die Ausfuhr aus diesen Theilen Deutschlands über die Meeresstraße an sich zu ziehen. Werden wir gegen diese übermächtigen Einflüsse mit Erfolg auch ankämpfen? Die Geschichte unferes Plages lehrt, daß er gegen noch weit gewaltigere Hindernisse obgestanden hat; seine Erfolge verdankt derselbe neben den von Anbeginn an fortgesetzt außerordentlichen Anstrengungen einer wirtschaftspolitisch weisichtigen Regierung und neben der Gunst seiner Lage auch nicht zum wenigsten dem nüchternen Streben und den als wohlverdient bekannten Kreditverhältnissen seines Handels- und Industrielandes. Rechnet man noch dazu, daß fast alle vorkehend erwähnten dunklen Loose der Zukunft, ganz besonders aber das zuletzt gedachte, auf allen rheinischen Handelsplätzen im weitesten Sinne des Wortes mit gleicher Schwere lasten, so dürfen wir hoffen, daß wir in gemeinsamer zielbewußter Arbeit mit unseren Schwesterstädten am Rheine und seinen Nebenflüssen auch der weiteren Zukunft Mannheims vertrauensvoll entgegenblicken können.

Verschiedenes.

— Zürich, 12. Aug. (In Sachen der Vermögensfrage der Tochter des Gotthardtunnel-Erbauers Louis Favre) widerlegt heute die „Neue Züricher Zeitung“ die Nachricht der „Basellandschaftlichen Zeitung“, als sei Frau Hava im Besitze von zwei Millionen, und schreibt: Ein wohlmeinender Bürger des Kantons Zürich hatte, schon bevor wir die Frage anregten, den Gedanken gefaßt, daß man die Familie Louis Favre's nicht verarmen lassen dürfe. Im Einverständnisse mit einigen Freunden schrieb er darüber an den Rechtsbeistand der Favre'schen Unternehmung, Alt-Nationalrath Louis Rambuert in Lausanne. Man hat uns die Antwort dieses Letzteren vom 4. Juli mitgetheilt, weil sie eine Widerlegung der in der „Basellandschaftlichen Zeitung“ aufgestellten Behauptung enthält, daß Favre sich bezw. seiner Familie ein Vermögen von zwei Millionen Franken sichergestellt habe. Herr Rambuert spricht in diesem Briefe von der schweren Ungerechtigkeit, die hohen Verdienste Favre's „durch den Ruin seiner Familie“ zu belohnen; er sagt am Schluß, Favre habe außer seiner einzigen, in Paris verheiratheten Tochter noch andere Verwandte gehabt, Schweftern, Kinder von Brüdern, bejahrte Oheime u. s. w., welche er aus seinem Vermögen unterstützen und deren sämtliche Existenzmittel nun in Frage gestellt seien (dont tous les moyens d'existence sont compromis). Rambuert kennt diese Verhältnisse sehr genau und ist ein gewissenhafter Mann; so würde er nicht gelogen haben, wenn ein Funken von Wahrheit an der von der „Basellandschaftlichen Zeitung“ in Umlauf gesetzten Legende von den zwei Millionen wäre.

Die 13. Auflage von Prochans' Konversationslexikon ist einen bedeutenden Schritt ihrer Vollendung näher gekommen; sie brachte den 11. Band zum Abschluß und zur prompten Publikation in der Lieferungs- wie in der gebundenen und gebundenen Ausgabe. Von dem Stichwort Leo bis Murray reichend, weist auch dieser Band eine ungemein starke Vermehrung der Artikel auf, indem deren Zahl 7680 beträgt, wogegen im 11. Bande der vorigen Auflage nur 2200 enthalten waren. Immer vollkommener entspricht hierdurch das Lexikon dem erstrebten Ziele, den gesammten Stoff so klar und übersichtlich zu gruppieren, daß der Nachschlagende in jedem Fall ohne Zeitverlust die gesuchte Auskunft oder Belehrung findet.

(Der Badische Hauptverein der Allgemeinen deutschen Luther-Stiftung) ist in der Lage, für das laufende Jahr einige Stipendien verleihen zu können. Dieselben haben statutenmäßig den Zweck, die Erziehung von Kindern evangelischer badischer Pfarrer und Lehrer, insbesondere derer auf dem Lande, zu erleichtern. Bewerbungen um solche Beiträge sind bis 1. Septbr. d. J. unter Angabe der betreffenden Verhältnisse schriftlich einzusenden an den Vorstand des Badischen Vereins der Deutschen Luther-Stiftung, Prälat Dr. R. W. Doll in Karlsruhe.

Verantwortlicher Redakteur: Karl Trost in Karlsruhe.

Handel und Verkehr.

Handelsberichte. Auszug aus der amtlichen Patentliste über die in der Zeit vom 5. bis 12. August erfolgten badischen Patentanmeldungen...

IV. Ungarn. 1. 22. August, 10 Uhr. Emerich Viola. Stadtrat zu Budapest (Keopoldbasse 28 I. Nr. 9). Bau zweier Wasserleitungen...

geben soll. Der Tabak-Berein Mannheim wurde eingeladen, 5 Tabakhändler in diese Kommission zu delegieren...

Frankfurter Kurse vom 14. August 1885. Table with multiple columns listing various securities, exchange rates, and market prices.

Bürgerliche Rechtspflege.

Donauschingen, 11. August 1885. Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts. D. 679. Nr. 30.018. Heidelberg.

Vermögensabsonderung.

Waldbut, den 13. August 1885. Die Gerichtsschreiberei des Großh. bad. Landgerichts. D. 655. Nr. 29.555. Heidelberg.

Softe, geb. Haus in Neufreistadt.

die Kinder Karoline und Wilhelm Rieneke erbtheilt, deren Aufenthaltsort bisher nicht bekannt ist.

R. 269. Nr. 1489. Pforzheim.

Schreiner Wilhelm Abrecht von Pforzheim, a. H. an unbekanntem Orten abwesend, ist zur Erbschaft seines Vaters...

22 Jahre alt, von Freiburg, zuletzt daselbst.

13. Adolf Heinrich Valentin Bissert, 22 Jahre alt, von Freiburg, zuletzt daselbst.