

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1920

279 (12.10.1920) Erstes und Zweites Blatt

Die weiße Kohle



Sondernummer des Karlsruher Tagblatts

Emil Pfeiff-Karlsruhe. / Die Entwicklung des Karlsruher Rheinhafens.

Vor einigen Monaten hat der erste Präsident des Freistaates Baden in aller Stille unter meiner Führung einen Rundgang durch den Karlsruher Rheinhafen gemacht. Beim Abschied sagte er mir etwa folgendes: „Schon lange komme ich nach Karlsruhe. Nie habe ich mir Zeit zu einer Besichtigung seines Rheinhafens genommen. Ich freue mich, daß ich es jetzt getan habe. Ich hätte wirklich nicht gedacht, daß er so ausgedehnt und so bedeutend ist.“

Wenn ich dieses Urteil hier bekannt gebe, so geschieht dies nicht, weil es dem Karlsruher Rheinhafen günstig ist, sondern nur, weil es nach meinen Erfahrungen als typisch angesehen werden kann. Obwohl der Karlsruher Rheinhafen zu den bedeutendsten Deutschlands gehört — schon vor dem Krieg stand er der Verkehrsstärke nach an 25. Stelle, wird er doch seiner älteren Mannheimer Schwester gegenüber vielfach gering geachtet, zu Unrecht, denn er ist keine Nachahmung der Mannheimer Anlagen, sondern auf Grund eigener Bedingungen und Voraussetzungen zu einem besonderen Organismus herangewachsen, den zwar Ausländer als musterhaft preisen, zu dem aber manche Inländer, auch Karlsruher, den Weg nicht zu finden verstehen.

Eine Entschuldigung können diese Mitbürger freilich mit Recht geltend machen: Die Jugend des Karlsruher Rheinhafens. Obgleich seine Vorgeschichte bis in die Anfangsjahre der 1715 gegründeten Stadt zurückreicht, konnte er aus politischen, technischen und wirtschaftlichen Gründen doch erst 1901 in Betrieb genommen werden. Für seine Bedeutung ist aber von großer Wichtigkeit, daß er keine künstliche Schöpfung ist, sondern auf Karlsruher Gemartung alte Rheinumschlagsplätze, nämlich Schröd (Leopoldshafen), Amlingen (Maxau) und Daxlanden unter neuzeitlicher Ausgestaltung zusammenschloß, Rheinlandeplätze vereinigte, die schon vor der Gründung der Stadt Karlsruhe einen verhältnismäßig erheblichen Umschlagsverkehr aufzuweisen hatten. Vor rund 100 Jahren hatte beispielsweise Schröd einen Umschlagsverkehr, der dem von Mannheim gleichkam, und den Rheinhafen beim Umschlag des Verkehrs mit Württemberg, dem Breisgau und der Schweiz einen so lebhaften Wettbewerb bereitete, daß Hellbronn — wie Schöck in seiner Geschichte der Rheinschiffahrt berichtet — „seinen bedeutenden Expeditionshandel ernstlich bedroht sah“.

Die Entwicklung des Karlsruher Rheinhafens erfolgte so stürmisch, daß der Hafenbau dem Verkehrsbedürfnis nicht Schritt halten konnte. Nach seinem ersten Ausbau im Jahre 1901 bestand er aus zwei Hauptbeden — dem Mittelbeden und dem Südbeden — und einem kleineren Beden, das ursprünglich für den Petroleumverkehr angelegt worden war, als aber die Petroleumimportfirmen andere Plätze als süddeutsche Basis wählten, in das dritte Hauptbeden — Nord-

beden — umgebaut und 1911 in Betrieb genommen wurde. Schon zwei Jahre später, 1913, wurde das vierte Hauptbeden — Südwestbeden — begonnen und 1916 trotz vielerlei Hemmungen, die der Weltkrieg dem Bau verursachte, fertiggestellt und eröffnet. Für ein weiteres, fünftes Hauptbeden, das westlich des Südwestbedens erstehen soll, liegen schon baureife Pläne vor, mit deren Ausführung nun zugewartet wird, bis auf dem Baumarkt gesündere Verhältnisse eingetreten sind. Ein Hochwasserdamm für das neue Beden ist bereits als Notstandsarbeit ausgeführt worden und, da es an Hafengelände mangelt, wird derartige Gelände zurzeit, ebenfalls als Notstandsarbeit, zwischen dem vierten und fünften Hafenbeden, an dem Nordfuße von Daxlanden geschaffen.

Mit der Vermehrung der Hafenbeden ging Hand in Hand der Bau von Umschlags-einrichtungen. Von 1901 bis 1920 ist die Zahl der Krananlagen im Karlsruher Rheinhafen von 6 auf 28 gestiegen und die Erstellung weiterer Anlagen ist zum Teil in Vorbereitung, zum Teil bestimmt zu erwarten, sobald die Verhältnisse in der Maschinenindustrie dies wirtschaftlich möglich machen. Bei der Beurteilung dieser Steigerung des maschinellen Umschlagsbetriebs ist noch zu beachten, daß die Anlagen von 1901 nur einfache Kranen waren, während unter den zurzeit betriebenen Einrichtungen sich 11 neuzeitliche Verladebrücken mit Kranen und ein Schiffsselevator befinden, deren verhältnismäßig größere Leistungsfähigkeit durch die Zahl allein nicht zum Ausdruck kommt.

Wie die bauliche Entfaltung schon vermuten läßt, übertraf die Verkehrsentwicklung des Karlsruher Rheinhafens alle Erwartungen. Als im Jahre 1896 das badische Ministerium des Innern mit der Stadtgemeinde Karlsruhe über den Bau des Hafens eine Vereinbarung abschloß, wurde darin unter anderem bestimmt, daß die Anlagen so zu bemessen seien, daß sie zur Bewältigung einer Verkehrsbewegung von etwa 300 000 Tonnen im Jahre ausreichend seien, und die Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen hat damals berechnet, daß der Umschlagsverkehr des Karlsruher Rheinhafens für den Anfang wenig mehr als 200 000 Tonnen betragen werde. Die Voraussage der Staatseisenbahnverwaltung wurde schon im ersten vollen Betriebsjahre um 80 700 Tonnen übertroffen, und das zweite volle Betriebsjahr brachte schon einen größeren Verkehr als den der Vereinbarung und der eisenbahnamtlichen Annahme zusammengekommen, statt 500 000 bereits 545 058 Tonnen. Die erste Million Tonnen wurde mit 1 019 377 Tonnen erstmals im zehnten Betriebsjahr, dem Jahr 1911, überschritten, das bekanntlich infolge einer ungewöhnlichen Trockenheit für die Binnenschiffahrt sehr ungünstig, indem die Schifffahrt nach Karlsruhe aber, dank der guten Ergebnisse der Rheinregulierung, gleichwohl nicht an einem einzigen Tag eingestellt war. Die bis jetzt höchste Verkehrsziffer von rund 1 1/2 Millionen Tonnen, genau 1 483 607 Tonnen, wurde im Betriebsjahre 1913 erreicht. Während des Kriegs, in den Jahren 1914—1918 hielt sich der Karlsruher Rhein-

umschlagsverkehr standhaft auf einer durchschnittlichen Höhe von 1 234 929 Tonnen, um 1919 unter der Ungunst der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse wie jener der übrigen wichtigeren Rheinhäfen zurückzugehen, auf einen Verkehr von 958 987 Tonnen herabzusinken, der 1920 voraussichtlich ungefähr wieder zu verzeichnen sein wird.

Welche Entwicklung der Karlsruher Rheinhafen in Zukunft nehmen wird, ist noch nicht mit Sicherheit zu bestimmen. Es sind Kräfte am Werk, die seine Stellung in der süddeutschen Volkswirtschaft zu erschüttern drohen, aber auch Momente bemerkbar, die unzweifelhaft als förderliche Einflüsse zu werten sind. Ich bin überzeugt, daß er bei kluger Verwaltung und bei gerechter Behandlung durch Reich und Land seine vorkriegszeitliche Bedeutung als Handelshafen im wesentlichen mindestens behaupten wird. Ihn noch mehr als bisher planmäßig zum Industriefiskus auszubauen, ist für die Stadt Karlsruhe eine Lebensnotwendigkeit, denn der Rheinhafen bildet eine der wenigen natürlichen Grundlagen, auf denen Karlsruhe bestehen und wachsen kann. Es scheint mir eine gute Vorbedeutung zu sein, daß die Erkenntnis dieser Tatsache in der Karlsruher Bevölkerung von Tag zu Tag wächst und mit ihr die Einsicht, daß das, was Kirchhoff, der bekannnte Kämpfer für die deutsche Verkehrsreform, vor einiger Zeit über das deutsche Verkehrsweesen schrieb, im besonderen für Karlsruhe und seinen Rheinhafen gilt: „Am Verkehrsweesen muß sich Deutschland wirtschaftlich wieder aufrichten; nur eine großzügige Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik kann uns retten.“

Badische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft Mannheim.

Telegr.-Adr. „Watt“ Lit. M. 7, 9. Fernspr. Nr. 1721 u. 1727.
Ingenieur-Büro: Karlsruhe, Sofienstr. 123. Fernspr. Nr. 1757.

Abteilung I. Lieferung sämtlicher Installations- und Betriebsmaterialien.
Abteilung II. Ausführung elektr. Licht- u. Kraftanlagen Projektierung u. Bau von vollständigen Wasserkraftanlagen, Ausbau kompl. Zentralstationen für Betrieb mit Wasser-, Dampf- und Verbrennungsmaschinen, Bau von Hochspannungs-Fernleitungen für alle Spannungen, Ortsnetzen u. Transformatorstationen. Ausführung elektr. Installationen für Industrie und landwirtschaftl. Spezialantriebe für Pumpen, Papiermaschinen, Webereien, Spinnereien, Druckereien etc. Elektr. Ausrüstungen für Kranen und Verladebrücken. Lieferung und Montage elektr. Maschinen u. Apparaten für alle Zwecke.

Abteilung III. Reparatur u. Umwicklung von Motoren, Maschinen u. Apparaten Ankerwickelung mit ausgedehntem Prüffeld, Fabrikation von Hochspannungs-Schaltapparaten.

Das alte Schloß in Baden-Baden

von Max Wingenroth.
Nr. 6 der Heimatflugblätter
„Vom Bodensee zum Main“
herausgegeben
vom Landesverein Badische Heimat

44 Seiten mit 33 Abbildungen
Preis M. 5.50 u. 20% Buchhändler-Zuerung zuzüglich.
Zum ersten Male wird hier die Geschichte und der Bau des alten, berühmten Schlosses unter der Herrschaft des großen Grafen Otto V. und der Vorarbeiten des Verfassers, die in dem in diesem Sommer erscheinenden Band X der „Quintessenz der Badischen Niederlande“ sind. Die ganze Verziertheit des früheren Schlosses zeigt vor dem Leser auf, der an der Hand des fundierten Autors das alte Schloß Schritt für Schritt durchwandert.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und vom Verlag:
C. S. Müller'sche Hofbuchhandlung m. b. H.
Karlsruhe (Baden), Ritterstraße 1.

GEBRÜDER JUNG
Bankgeschäft
Kreuzstraße 4 Fernspr. 3504/05
Spezialabteilung
Ausländische Effekten u. Coupons
Fremde Geldsorten

**MANNHEIMER
LAGERHAUS-GESELLSCHAFT**
Agentur Karlsruhe
Bureau Rheinhafen :: Werfthalle I
Spedition, Schifffahrt u. Lagerung
Telephon Nr. 153 Postscheck-Konto Karlsruhe Nr. 12601

Breitenstein & Blust, Durlach
Elektrische Licht- und Kraftanlagen
Fernsprecher Nr. 89 :: Hauptstraße Nr. 75
Ausführung von:
Hochspannungs-Fernleitungen — Transformator-Stationen — Niederspannungs-Ortsnetzen — Licht- und Kraftanlagen für Industrie, Gewerbe und Haus, jeder Stromart, jeden Umfangs

Dr.-Ing. Böß / Ein Rundgang durch die Schiffahrts- und Wasserkraft-Ausstellung in Karlsruhe.

III.

a) Die Hebe- und Transportanlagen.

Die ständig größer werdenden Industrieanlagen an den Fluß- und Seehäfen, die schnelle Entwicklung der Schiffe und damit das Anwachsen der Gewichte der ein- und auszuladenden Güter und Maschinenteile stellen an die Hebezeuge immer größere Anforderungen. In kurzer Zeit entwickelten sich so aus den kleinen Hafentränen die gewaltigsten Riesenkrane. Mehrere bis in die kleinsten Einzelheiten ausgearbeiteten und meist betriebsfähigen Kranmodelle zeigen dem Besucher die Entwicklung dieses modernen Industriezweiges.

Besonders zahlreich mit Modellen vertreten ist die Deutsche Maschinenfabrik A.-G. (Demag), die Vereinigung der drei großen Kranbaufirmen: „Studenholz“, „Bemath“ und „Beißem und Keetmann“. Hieraus erklären sich auch die mannigfachen Ausführungsformen der gebauten Krane. Interessant ist die Gegenüberstellung des im Jahre 1887 im Hamburger Hafen in Betrieb genommenen 150-Tonnen-Kranes mit dem 250-Tonnen-Kran für die Hamburger Werft „Blohm und Voß“, welcher im Jahre 1918 ausgeführt wurde und heute noch der größte, feststehende Kran der Welt ist. Die Modelle beider Krane stehen in dem Mittelplatz der Ausstellung. Der erste, von „Studenholz“ erbaut, hebt eine Last von 150 000 Kilogramm 25 Meter hoch und hat eine Ausladung von 17,3 Meter. Auf einer im Kreise drehbaren Scheibe ist ein Dreieck aus Eisenkonstruktion aufgesetzt (Drehscheibenträger). Zum Antriebe dient die im Kranhaus untergebrachte Dampfmaschine, welche es ermöglicht, die volle Last in einer Minute um 25 Zentimeter zu heben, und den Kran in 12 Minuten einmal zu drehen. Während dieser Kran eine Höhe von 31 Meter besitzt, erreicht der zurzeit größte Kran die Höhe von 55 Meter bzw. bei hochgedrehtem Ausleger eine solche von 95 Meter. Die Hubleistung schwankt je nach der Ausladung von 110 Tonnen bis 250 Tonnen. Bedenkt man, daß dieser Kran in einer Höhe von 90 Meter, also in der anderthalbfachen Höhe der Bernhardskirche, die Last von vier modernen Schnellzuglokomotiven in einem Kreise von 49 Meter Durchmesser herumzuführen vermag, so muß ein solches Wunderwerk der Technik wohl jeden in Erstaunen setzen. Der Kran besteht aus einer feststehenden Stützpyramide, die oben den Vertikaldruck und unten durch einen Rollenkranz das Krippmoment aufnimmt. Darüber gebaut ist das Krangerüst mit dem in Hammerform ausgebildeten Last- und Gegengewichtsausleger. Der Lastausleger kann wiederum um Stellbolzen bei völliger Belastung gewippt werden, welche Bewegung durch zwei kräftige Schraubenspindeln von 450 Millimeter Durchmesser besorgt wird. Auf dem Ausleger ist ein Hilfskran von 20 Tonnen Tragkraft verschiebbar angeordnet, der beim Heben der

größten Last als Gegengewicht verwendet wird. Der Antrieb des Kranes erfolgt durch Elektromotore, die gegenseitig so verriegelt sind, daß z. B. nur gewippt werden kann, wenn der Hilfskran hinten auf dem Gegengewichtsarm steht. Noch um 50 Tonnen schwerere Krane hebt der im Jahre 1914 für die Reichswerft Wilhelmshafen gebaute Schwimmkran, dessen Modell ebenfalls auf der Ausstellung vertreten ist. Der Schwimmer von 50 x 30,5 Meter Seitenlänge dient zum Fortbewegen des ganzen Kranes. Neben der Hauptlastrolle sind weitere vier Lastrollen für mittlere und kleinere Lasten angeordnet. Zwei Krane gleicher Anordnung wurden 1914 von der „Demag“ für den Panamakanal geliefert. Außer diesen Modellen sieht man den im Jahre 1905 für Klaufschou gelieferten Hammer-Wippkran, welcher kurz vor der Uebergabe durch Sprengung des hinteren Fußes in den Hafen versenkt wurde. Zahlreiche weitere Modelle von Hellingturmkranen, Portalkränen, von einem Krananfang für Hochöfen und einer Schrottpresse für ein Martinstahlwerk vervollständigen die von der „Demag“ der Ausstellung überlassenen, mustergetreu ausgeführten Modelle.

Neben den üblichen Kammerkranen, und den moderneren Tauchschießen, die teils im Modell, teils im Bildbild ausgestellt sind, zeigt die Ausstellung noch ein großes Modell eines neuartigen Schiffshebemaschinen. Seit 1898 sind Bestrebungen im Gange, ein Schiffshebewerk zu bauen, welches geeignet ist, große Höhenunterschiede bei Ueberlandkanälen, wo die gebräuchlichen Schienen einen zu großen Wasserverbrauch bedingen. Das dargestellte Modell ist das Ergebnis jahrzehnte langer, gemeinsamer Arbeit der vier Firmen: „Demag“, „Gutehoffnungshütte“, „Dürrhoff und Widmann“ und „Siemens und Schuckert“ und dürfte wohl allen an ein solches Bauwerk gestellten Ansprüchen, vor allen Dingen denen der Betriebssicherheit, genügen. Es ist ein vertikales Hebewerk mit nassem Scheitel und wurde für den Abstieg bei Niederschnee sowie für den Alpenübergang zwischen Nöchingen und Alm vorgesehen. Das Schiff befindet sich in einem Trog, welcher durch Gegengewichte vollständig ausgeglichen ist, so daß beim Heben und Senken desselben nur die Reibungswiderstände in den Rollen überwunden zu werden brauchen. Bemerkenswert ist hier noch, daß der Trog durch das Einfahren des Schiffes nicht an Gewicht zunimmt, da das Schiff soviel an Wasser verdrängt, als es selbst wiegt.

Die Mannheimer Maschinenfabrik Mohr und Federhoff stellt außer mehreren Neubildungen ausgeführter Hebeanlagen ein großes Modell einer Verladebrücke mit elektrischem Antrieb und auf der Brücke fahrbaren Drehkran aus. Die Lastfläche, daß diese Brücke bereits mehr als 50 mal ausgeführt wurde, spricht für die Leistungsfähigkeit einer solchen Anlage.

b) Transportmaschinen.

Die Modelle einer Rangierwinde mit elektrischem Antrieb für Fabrikbahnanlagen als Ersatz kleinerer Lokomotiven, sowie einer Gelenkbrehischeibe für Lokomotiven und Waggons zeigen die Erzeugnisse der Firma Josef Bögele in Mannheim. Zur Fortbewegung von Lastschiffen auf Flußläufen und Kanälen verwendet man vielfach elektrische Treibellokomotiven, von welcher ebenfalls ein Modell in der Ausstellung vertreten ist. Eine ganz neuartige Ausführung ist ein kleiner Schleppdampfer mit Luftschraubenantrieb, erbaut von der Luftschiffbau „Zeppelin“ in Friedrichshafen.

Zur Schiffbarmachung von Flußläufen sowie zur Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs müssen die Fahrtrinnen ausgebaut, d. h. die angeschwemmten Massen entfernt werden. Die maschinellen Einrichtungen hierzu sind in der Ausstellung ebenfalls in Modellen vertreten. Grün und Bilfinger, Mannheim, zeigt einen Dampfbagger für 600 Kubikmeter Stundenleistung, während die „Schiffs- und Maschinenfabrik Mannheim“ mit dem Modell eines Böffelbaggers, eines Dampfbaggers mit dreifacher Sortierung des Baggergutes, sowie eines Baggergut-Elevators vertreten ist.

Lehrreich ist auch das Modell einer Gründung mittels Senktafen, wie es von der Firma „Grün und Bilfinger“ zur Schau gestellt ist. Eine solche Gründung wird oft bei Unterwasserbauten notwendig, wo es sich darum handelt, durch Wasser und Schlamm hindurch den festen Baugrund zu erreichen.

Auch die Pläne, Bildbilder und vorzüglich ausgeführten Modelle der Bundesrussischen Eisenwerk, Aktiengesellschaft Weigerische Fabrik, Karlsruhe, führen dem Besucher Einrichtungen vor Augen, die im engsten Zusammenhang mit dem Fluß- und Kanalbau sowie mit der Ausnützung unserer Wasserkraft stehen. Wir sehen hier zahlreiche, meist ausgeführte Anlagen, die dem Schutze der städtischen Kanalisation gegen das Hochwasser der Flüsse, sowie umgekehrt dem Schutze der öffentlichen Wasserläufe gegen Verunreinigungen aus der Kanalisation dienen. Besonders hervorzuheben ist das im Betriebe befindliche, sehr wertvolle Modell eines Siebschaukelrades für Abwasserreinigung „System u. Patent Weiger“, welches 1914 auf der Internat. Hygiene-Ausstellung in Lyon ausgestellt und alsdann beschlagnahmt wurde. Pläne und Modelle ganz neuartiger, sehr sinnreich konstruierter Abperrvorrichtungen für Talsperren sind ebenfalls ausgestellt und veranschaulichen die Verschiebenartigkeit der von dieser Firma gelösten Aufgaben. Erwähnt seien noch die Firmen: „Boyp u. Reuther, Mannheim“, „Baß u. Freitag“, Stuttgart und die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, die ebenfalls mit denjenigen ihrer Erzeugnisse

vertreten sind, die im Zusammenhang mit der Schiffbarmachung und Wasserkräftausnützung unserer Flüsse stehen. Sowohl der Fachmann als auch der Laie wird daher auch auf diesem Gebiete ein reiches Material in der Ausstellung vorfinden, um seine Kenntnisse zu vertiefen und zu vervollständigen.

Hübler über den Entwurf „Flotte Fahrt“.

Am Freitag abend hielt Herr Direktor Hübler von Mannheim im kleinen Saale des Karlsruher Konzerthauses einen Vortrag über den mit dem Kennwort „Flotte Fahrt“ bezeichneten 2. Preisentwurf für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee. Den interessantesten Ausführungen des Redners ist folgendes zu entnehmen: Die Entwurfsverfasser sind Grün u. Bilfinger A.-G. in Mannheim in Verbindung mit Buß A.-G. in Basel. Während der erste Preisentwurf „Freier Rhein“, dessen Verfasser ebenfalls die gleichen Firmen sind, die Schiffahrt im Strome beläßt, wird in dem Entwurf „Flotte Fahrt“ eine Vereinigung von Schiffahrts- und Verkehrskanälen vorgesehen. An Hand von Bildbildern zeigte der Redner die Ausführungen der einzelnen Staufürten. Der Krümmungsradius von 450 Meter wird nur bei Waldshut aus technischen Gründen bis auf einen Radius von 400 Meter unterschritten. Mit welchen Schwierigkeiten bei der Ausarbeitung der Entwürfe gekämpft werden mußte, ist daran zu ersehen, daß noch bis vor kurzem die Fahrtrassen des Rheins oberhalb Basel als technisch unausführbar bezeichnet worden ist. Aus diesem Grunde hat man auch in ganz unzulänglichem Maße die schon bestehenden Werke bei Rheinfelden, Augst-Wöhlen, Laufenburg und Galsau ausgebaut. Als sehr wichtige Aufgabe bezeichnet der Redner die Bewertung der durch die Kraftwerke zu gewinnenden Energiemengen von etwa 4 Millionen Kilowattstunden. Dies kann nur durch eine sehr kluge Industriebedarfspolitik erreicht werden, da man heute elektrische Energie durch Hochspannungsleitungen nicht viel weiter als 250 Kilometer fortzuführen im Stande ist. Wird der Rhein im voraus den Ansprüchen genügend ausgebaut, so wird man mit Sicherheit auf eine genügende Industriebedarfsdeckung rechnen können. Der Verfasser schloß seine mit großem Beifalle aufgenommenen Ausführungen mit dem Wunsche, daß auch weiterhin im guten Einvernehmen mit der Schweiz die Arbeit zu ihrem gewünschten Ziele gebracht werden möge.

Becht & Gehringer, Offenburg (Baden)

Fernsprecher 12 **Amtliche Güterbestätterei der badischen Staatsbahnen.** Drahtanschrift: Bestätterei
Schiffahrt / Spedition / Assekuranz
Einlagerung / Zollabfertigung / Inkasso
Kommission
Verteilung von Sammelladungen

Internationale Transporte
Spezialität: Holztransporte nach Frankreich

Sammelverkehre nach allen Richtungen
Übernahme von Transportversicherungen gegen alle Schäden
Zollagentur in Kehl a. Rh.

Gloor & Appel
Karlsruhe
 Kaiserstraße 172, 190 Fernruf 4992.
Ausführung elektr. Anlagen,
Großhandlung sämtlicher elektro-technischer Bedarfsartikel, Motore-, Heiz- und Wärmeapparate.

JAKOB JOHANN
Spedition
Holz-Umschlag
Lagerung
Versicherung, Zoll- und Transit-Abfertigung.
 Hauptniederlassung: Karlsruhe - Rheinhafen
 Fernsprecher 4916 (Priv. 3192)
 Zweigniederlassung: Kehl - Rheinhafen
 Büro: Hauptstr. 57 Fernspr. 52 und 123
Schiffahrt
 Telegramme: Holzspediteur Johann.

Jakob Leonhard
Elektrotechnisches Installations-Geschäft
 Rüppurrerstraße 90 :: Telephon 4942
Elektrische
Licht- und Kraftanlagen
Installationsmaterial
Maschinen und Apparate.

RHENUS

Transport-Gesellschaft m. b. H.

Tel.-Nr. 753, 1646, 7289. Telegr. Nr. „Rhenus“
Basel, Kehl, Mainz, Frankfurt a. M. MANNHEIM Köln a. Rh., Düsseldorf, Rotterdam
Spedition Sammelverkehr, Lagerung, Versicherung, Eilgüterverkehr, Schleppschiffahrt von Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam u. Mittelrhein nach allen Rheinhäfen bis Basel u. umgekehrt in Verbindung mit der **Schiffahrt**
Rheinschiffahrt A.-G. vormals Fendel und mit der Badischen Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport.

C. Schnarrenberger. / Die Rheinschiffbarmachung Basel-Konstanz in geologischer Betrachtung.

Soll ein derartiges gewaltiges Werk wirtschaftlich werden, und damit Ausföhrung haben auf Verwirklichung, so müssen die Rohstoffe, die Baumaterialien so billig wie möglich zu stehen kommen. Diese Forderung ist heute fast kohärent mit der Möglichkeit, die Baumaterialien, Bruchsteine, Kies und Sand, Ton zum Dichten, in der Nähe, ja oft an der Baustelle selbst, aufzufinden oder doch so nachzuweisen, daß sie mit geringsten Transportkosten herangeschafft werden können. Müssen die Rohstoffe zudem noch von bestimmter hoher Qualität sein, so werden Methoden nötig, schon an Ort und Stelle nach natürlichen Merkmalen Ausschreibungen zu treffen, um unnütze und kostspielige Erprobungen zu vermeiden, unumgängliche, aber am richtigen Objekte vor zu nehmen.

Das sind Aufgaben, zu deren Lösung die moderne Technik die angewandte Geologie in den letzten Jahrzehnten regelmäßig beizieht. Es sind diejenigen, deren materielle Bedeutung am klarsten zutage liegt, deren Lösung am sinnvollsten wirkt. Wie oft kann man die Freude im Gesicht des ausführenden Ingenieurs ablesen, wenn man ihm das gerade am heftigsten herbeigewünschte Material an Orten zeigt, deren unmittelbare Nähe nicht der kühnste Traum ihn hätte erahnen lassen. Solche Ereignisse sind es oft, die den Techniker und den Geologen zusammenführen und oft für viele Jahrzehnte zu Projekten und Ausführungen verbinden.

Besentlich anderer Natur ist die geologische Hilfe, wo es sich darum handelt, eine vorgeschlagene Trace zu begutachten, Prognosen zu stellen für den tieferen Untergrund, Ratsschlüsse zu erteilen bei schwierigen Fundamentierungen. Erst die neuere Zeit läßt hier eine Heranziehung geologischer Erfahrung erkennen; ja sehr oft muß sich da die Geologie noch aufdrängen, und gar nicht selten sind die Fälle, wo die staatlichen geologischen Behörden sich mit allem Nachdrucke einmischen müssen, um die Allgemeinheit vor Schaden zu bewahren und die Technik auf ganz grobe Fehler und verhängnisvolle Fehrlösungen in den geologischen Grundlagen ihrer Pläne hinzuweisen.

Das Ausland ist uns in der Erkenntnis der vitalen Notwendigkeit eines möglichst engen und verständnisvollen Zusammenarbeitens der Geologie und Technik nicht nur zeitlich voraus, sondern auch in der Methode und Organisation und in der Intensität über. Das gilt nicht nur von den Amerikanern. Es ist hier nicht die Stelle, zu untersuchen, wie das kommt. Die Schuld liegt auf beiden Seiten. Auch früher sind bei Tiefbauten und Eisenbahnen Geologen zu Rate gezogen worden, und trotz allem guten Willen haben sich später grobe Fehler und Mängel gezeigt. Wir in Baden haben eine ganze Reihe von Sorgenkindern unter unsern Eisenbahntunneln trotz vorhergehender geologischer Begutachtung. Neuere Untersuchungen haben hier gezeigt, daß dem Gutachter die nötigen Qualitäten abgegangen sind, oder aber, daß ihm die heute zu Gebote stehenden allgemeinen, geologi-

schen Grundlagen gefehlt haben. Geologen von Beruf gibt es in Deutschland kaum länger als 50 Jahre, und noch jünger sind die staatlichen Institute, die geologischen Landesanstalten, die in mühsamer Arbeit die Grundlage für jede angewandte geologische Betätigung, das geologische Kartenmaterial, schaffen.

Dem älteren Gutachter hat eine brauchbare geologische Karte durchaus gefehlt; ja diese ist es heute meistens, die den Ingenieur auf die Geologie verweist, wenn er nach ihrem Studium weitere Aufklärung wünscht. Immer mehr häufen sich die Fälle, daß für bestimmte technische Zwecke geologische Spezialuntersuchungen durchgeführt werden müssen, die weit über den Rahmen der normalen geologischen Aufnahme hinausgehen. Aber jede geologische Erkenntnis ist beschaffen in der geologischen Untersuchung an Ort und Stelle, der Feldaufnahme.

Für den Raum Basel-Konstanz sind diese Feldaufnahmen schon beinahe vollständig vorhanden, wenn auch noch nicht veröffentlicht. Das gilt sowohl für die badische Rheinseite wie für die schweizerische. Außerordentlich wertvolle Unterstützungen hat die geologische Erfahrung durch den Bau der langen Reihe von Kraftwerken erhalten von Basel bis Galesau. Ein intensiver und vertrauensvoller Austausch der Erfahrungen zwischen Ingenieur und Geologen hat hier den Bau überall auf glückliche gefördert.

Wenn auch der geologische Bau des Oberrheingebietes zwischen Basel und Konstanz einfach erscheint, und Schwierigkeiten, wie sie beim Bau der Alpen- und Jurabahnen vorliegen, fehlen, so ist die geologische Lage doch nicht so ganz einfach, wie ein Blick auf eine Uebersichtskarte, z. B. die vorzügliche Regelmanische oder eine schweizerische, annehmen ließe.

Der Rhein läuft von Stein am Ausgang des Bodensees bis Basel in einem breiten, auch für Hochwasser geräumigen Bett, das nun bei Kaufenburg und Schaffhausen schwierige Katarakte enthält und oberhalb Galesau kanonartig eingengt ist. Breite Kiesauen und Kiesterrassen begleiten rechts und links das Strombett.

Wo diese Kiesmassen ausgeräumt sind, erscheint darunter der feste Fels. Diese Rinne im Fels, die Felschale, hat sich der Strom einstens selbst ausgegraben und später auf große Strecken wieder mit Geschiebmassen aufgefüllt. Stellen, wo diese Auffüllung nur wenig dick war, und der tiefere Felsuntergrund hervorah, sind bis jetzt mit Vorliebe zur Fundamentierung der Staumauern für die Kraftwerke benützt worden.

Der felsige Untergrund wechselt mit der Aenderung der geologischen Formationen, welche die beiden Talflanken aufbauen.

Von Basel bis Waldshut sind nun diese Flanken verschieden, von Waldshut bis Stein sind sie fast spiegelbildlich zusammengesetzt. Von Waldshut bis Basel läuft der Rhein auf der Grenze zweier Gebirge, des Dinkelberg-Schwarzwaldes und des Tafeljura, oberhalb Waldshut in einer einheitlichen Platte.

An der Grenze zweier so grundverschiedener Bauwerke der Erdkruste, wie Schwarzwald und Tafeljura, geht es nie ohne Störungen ab. Durch die Pressungen der Gebirge gegeneinander sind Sprünge entstanden, Teile vertikal gegeneinander verschoben, verworfen, feilförmige schmale Partien, Gräben, verrent. Der typische Aufbau des Dinkelberges z. B. setzt über den Rhein hinüber fort, endet aber nach Osten am Tale der Wehra. Von Waldshut bis Säckingen tritt die Grenze zwischen Dinkelberg und dem Hohenwalde (Egg) an den Rhein heran mit einem andern Typus des geologischen Baues, der Tektunik, wie er im Dinkelberg vorlag. Einheitslicher, weil ärmer an großen Störungen, ist dann der Südrand des Schwarzwaldes bis Waldshut-Thiengen. Der Jura zwischen Frid und Nare erscheint als unmittelbare Fortsetzung der Süostabdachung des Hohenwaldes. Der Raum Waldshut-Thiengen am Zusammenfluß von Nare, Rhein und Wutach, ist vielfach stark gestört, verworfen, nach einem Plane, der in den charakteristischen Linien im Unterlauf der Schwarzwaldbäche ihren sinnfälligen Ausdruck erhalten hat. Oberhalb Kadelburg-Zurzach hat man den Weirand des Juras überschritten. Dieser hat seine

nördliche Fortsetzung im Randen. Bis Schaffhausen ist wenig von Störungen bekannt. Erst mit dem Beginn der Stromschnellen betritt man ein Gebiet eines neuen tektonischen Typs. Von Freiburg her über den Titisee und Lenzkirch zieht eine Schär gleichlaufender NW-SE-Brüche parallel der oberen Wutach an den Randen heran, durchstößt diesen und schneidet den Rhein zwischen Schaffhausen und Konstanz. Auf das Stück zwischen Schaffhausen und Stein stoßen außerdem noch N-SE-Linien, die aus dem vulkanischen Degau kommen.

Alle diese Störungen und damit verbundenen vertikalen Verschiebungen (Verwerfungen) betreffen in allererster Linie die Felschale im Untergrund des Flusses. Ihr rechtzeitiges und genaues Erkennen ist von der allergrößten Bedeutung für den Bau, aber durchaus nicht in dem Sinne, daß man die Störungen oder ihre Scharungen, die Verwerfungszone, meiden müsse. Gar oft schon hat gerade hier dilettantisches Warnen günstige Verhältnisse zum Ausschneiden verurteilt, und den planenden Ingenieur dem Geologen feindlich gestimmt. Geologische Aufgabe ist nur die Trace der Störung möglichst genau anzugeben, die begleitenden Nebenumstände zu erläutern und theoretisches Material beizutragen, das über die Fortsetzung der Bewegungen an den Spalten bis in die heutige Zeit, und damit ihre Gefährlichkeit Aufschluß geben kann.

Unbekümmert um die Risse und Sprünge der Felschale sehen die Kiesterrassen rechts und links des Stromes von Schaffhausen an talabwärts fort. Deutlich sind mehrere übereinander vorhanden. Der vertikale Abstand der Ebenen, welche ihre Oberflächen bilden, bleibt konstant. Die höheren liegen am weitesten entfernt vom Strombett, die niederen rücken immer näher heran, und die niederste, die tiefste, ist die Kiessohle des Flusses selbst.

Der Aufbau der Kiesmassen erscheint einfach. Der Verband mit der Felschale ist, von wenigen Strecken im skizzierten Raume abgesehen, eindeutig und angebar. Der ganze Charakter des Oberbettes schließt das Vorkommen widriger Lagen, Schwimmland u. dergl. aus; alles ist grobes, rundes, frisches Material. Und doch stehen schwierige wissenschaftliche Probleme der glazialen Geologie in diesen eintönigen Massen, wie denn auch sonst alles gespannt ist, was für Aufschlüsse beim Bau des Großschiffahrtsweges Basel-Konstanz entstehen werden. Keine Wissenschaft ist so abhängig von der ausführenden Technik wie die Geologie. Die klassische Geologie hat ihre Erfahrungen dem Bergbau zu verdanken. Der modernen Geologie müssen die neuzeitlichen Großbauten, die Tunneln, die Kraftwerke, die Großschiffahrtswegen den letzten Schluß, die feste Betätigung für ihre Intuitionen liefern. Und dankbar gibt sie dann wieder der Technik die verarbeiteten und verallgemeinerten Erfahrungen.

So entsteht ein geschlossener, weiter Kreis der Betätigung.

KNÜPFER & SCHONLE
Ausführung elektrischer Licht- und Kraftanlagen.
KARLSRUHE & KARLSRUHE 31

Wilhelm Gille's
Stahl & Eisen
Karlsruhe i. B.

Siemens Martin Stahl - S.M. Feinbleche
Röhren - Blausogenes Stahlweller -
Schrauben - Nieten

Elektrische
Licht- u. Kraft-
Anlagen
Reparaturen schnellstens.
Mingel- u. Telefonanlagen
Alwin R. Etzel
Moltkestr. 81 Telefon 3357.

Die Wasserkraft-Anlage im Murgtal

Bearbeitet von der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, 1910.

Groß-Quart, 53 Seiten Text und 43 Karten und Zeichnungen, gebunden in Halbleinen Preis Mark 6,- und Buchhändlerzuschlag.
Zu beziehen durch jede Buchhandlung und auch vom Verlag C. F. Müllersche Hofbuchhandlung m. b. H., Karlsruhe, Ritterstraße 1, — Telefon 297.

Busold & Nied

Hirschstr. 12 Karlsruhe i. B. Tel. 414
Elektrische Installationen jeder Art.

C. F. Müllersche Hofbuchhandlung m. b. H. Karlsruhe i. B.

In unserem Verlag erschien soeben:
Was kann man ohne Mathematik von der Relativitätstheorie verstehen?
Von Paul Kirchberger
Professor an der Leibniz-Oberrealschule zu Csarlottenburg.
Mit einem Geleitwort von M. von Laue, Professor der theoretischen Physik an der Universität in Berlin.
96 Seiten in Umschl. Mk. 8,- (kein Teuerungszuschlag).
zu beziehen durch alle Buchhandlungen und unmittelbar vom Verlag.

Neue Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Karlsruhe

Telegramm-Adresse: Rheinfahrt Telephone 553 und 891

TRANSPORT	SPEDITION	LAGERUNG
Regulärer Güterdienst: von Rotterdam nach Mannheim, Karlsruhe, Kehl-Strassburg, von Antwerpen nach Mannheim, Karlsruhe, Kehl-Strassburg und vice-versa	Schnell-Verkehre von Ruhrort, Düsseldorf, Köln nach Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Strassburg und vice-versa	Gemeinschaftlicher Dienst mit der Hamburg-Amerika-Linie zwischen Hamburg sowie England und dem Oberrhein
Billigste Uebernahme für Land- und Wassertransporte von und nach allen Plätzen des In- und Auslandes		
Transport-Versicherung		

Auskunft erteilt: Neue Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Karlsruhe.

Dr. Weiß-Heidelberg. / Der Neckarkanal und die Bodenfrage.

Die ungeheure wirtschaftliche Bedeutung der Neckarkanalisierung für die Ufergebiete und darüber hinaus erhebt ohne weiteres so sehr, daß es überflüssig erscheint, in dieser Beziehung ein Wort hinzuzufügen. Weniger allgemein bekannt ist die Tatsache, daß Kanalbauten auf der anderen Seite volkswirtschaftliche Nachteile mit sich bringen können, von denen es fraglich erscheint, ob sie nicht die errungenen Vorteile wieder fast oder ganz aufheben.

Diese Nachteile treten ein, wenn die selbstverständlichen Wertsteigerungen, die der benachbarte Grund und Boden infolge der wirtschaftsfördernden Wirkung des Kanalbaues davonzutragen pflegt, Gegenstand der privaten Spekulation und nicht von dem Erfinder der Wertsteigerung war, von der Allgemeinheit. Deren wirtschaftlicher Fortschritt hat den Kanalbau als möglich und erforderlich erscheinen lassen; nicht irgend eine Tätigkeit der Anleger war es, auf die die hieraus entstandene Wertsteigerung zurückzuführen ist.

Ein besonders frappantes Beispiel in dieser Hinsicht bot die Erbauung des Teltowkanals vor 15 Jahren, der die Havel mit der Spree verbindet und quer durch die südlichen Vororte Berlins zieht. Seine Ufer in einer Breite von je 500 Metern auf beiden Seiten und einer Länge von 40 Kilometern bewerteten sich vor der Befestigung der Linienführung auf etwa 100, nach der Vollendung des Kanals auf 500 Millionen Mark. Die Kosten des Kanals mit 40 Millionen Mark mußte der Kreis Teltow bezahlen, der für Erbauung und Unterhaltung seinen Bewohnern außerordentlich drückende Kreissteuern auferlegen mußte. Warum wurde nicht die Wertsteigerung, deren Ertrag einigen wenigen in die Tasche geflossen ist, der Erbauung des Kanals dienstbar gemacht? Ein Grundbesitzer in Teltow verkaufte kurz vor dem Kanalbau 1 1/2 ha für 94 000 Mk. an eine Terracingesellschaft. Diese verkaufte das Gelände nach drei Jahren für 550 000 Mark weiter. Wer muß den Zwischengewinn verzinsen? Der Gewerbetreibende, der Arbeiter, der auf diesem Stückchen Erde in Zukunft wohnen, der Konsument, der von den Produkten der dort errichteten Fabrik beziehen muß. Weber Kapital noch Arbeit hat die Terracingesellschaft an den Boden gemeldet und sich etwa so einen Anspruch auf Lohn oder Zins gesichert. Vediglich die Arbeit der Allgemeinheit hat das Wachstum der Großstadt und damit den Kanalbau notwendig gemacht; nur sie hat demnach einen moralischen Anspruch auf den Ertrag der Wertsteigerung erworben.

Ist sie nicht die Leidtragende der Wertsteigerung? Das Wohnungselend der Großstädte, die Hunderttausende, die zu 5-20 in ein oder zwei Räumen zu hausen verurteilt sind, wem haben sie das anders zu verdanken, als der Feuerung des Bodens, die menschenwürdige Siedelung ausschloß und zum Bauen der Mietskasernen nötigte? Solange nicht die grundsätzliche Erkenntnis von der Reformbedürftigkeit unseres Bodens zu allgemeinen Maßnahmen führt, müssen wenigstens besondere Wertsteigerungen zugunsten der Allgemeinheit abgezogen werden.

Beim Mittellandkanal geschah es zum ersten Mal, daß die Regierung das Kanalprojekt nicht allein zum Gegenstand privater Spekulation werden ließ. Der Bund Deutscher Bodenreformer war an maßgebender Stelle dafür eingetreten, nicht nur das Kanalbett für den Staat zu enteignen, sondern auch einen Streifen von je einem Kilometer Breite auf jedem Ufer. So konnte der Staat die hohen Bodenpreise von der anzusiedelnden Industrie einstreichen; auch hatte er die Möglichkeit,

in neuerschlossenen Gegenden Siedlungsland in seine Hand zu bringen.

Alle vorerwähnten Probleme zeigen sich beim Neckarkanal in verstärktem Maße: An sich schon hochwertiges Land wird von der „Konjunktur“ erfaßt; engbesiedeltes Land wird gesuchtes Industriegebiet und damit Anziehungspunkt arbeitender Menschen, die die vorhandene Wohnungsnot verschärfen.

Schon rührt sich die Spekulation: Kapitalisten sehen sich zu normalen Preisen in den Besitz von Landstücken, durch die der neue Kanal führen soll, oder die an besonders begünstigter Stelle der Neckarufer liegen; und wenn der Staat mit jenem Enteignungsvorhaben, wenn die Industrie

mit Bauplänen und die Gemeinden mit Siedlungsabsichten kommen, kann wollen diese Vielgewandten der klüchtigen Wechsel auf unser schales Bodenrecht präjudizieren; diesen soll sollen sie dieses Mal nicht erheben!

Am 3. August 1920 hat das Reich ein Gesetz über die Enteignung von Grundstücken und über die Beitragsleistung bei der Kanalisierung des Neckars erlassen. Der Hauptvorzug dieses Gesetzes ist die erfreuliche Schnelligkeit seines Erscheinens, das hoffentlich rechtzeitig das Treiben der Bodenspekulation einschränken wird.

Aber auch inhaltlich bietet das neue Gesetz begrüßenswerte Gedanken, von denen

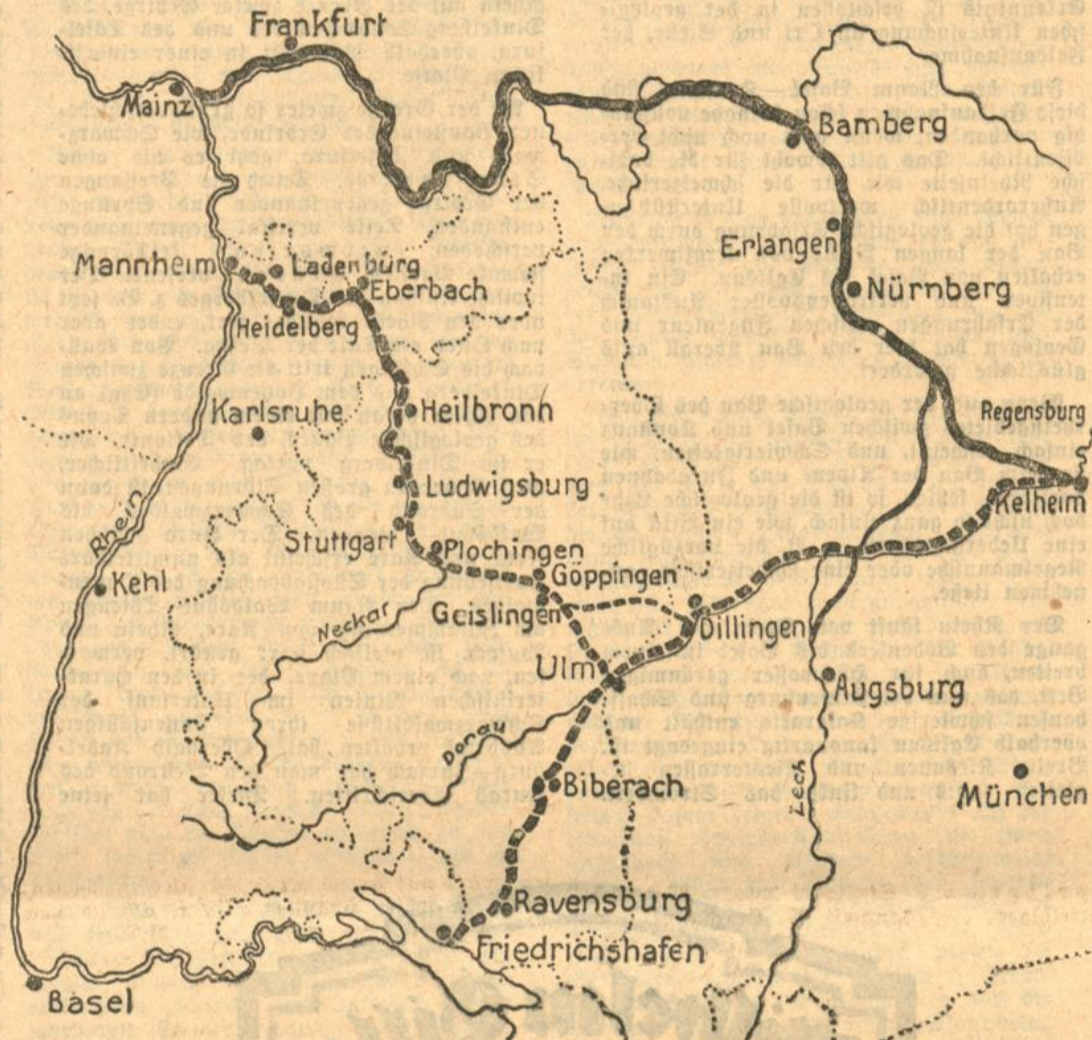
zu hoffen steht, daß die zu erwartenden Ausführungsbestimmungen sowohl, wie vor allem ihre praktische Handhabung sie mit Blut und Leben erfüllen.

Grundsätzlich ist auch hier dem Reich das Enteignungsrecht gewährt nicht nur für den eigentlichen Kanalbau einschließlich der Herstellung der planmäßigen Nebenanlagen (Kraftwerke, Hochspannungsleitungen usw.) und der Gelegenheiten zur Entnahme und Ablagerung von Baustoffen, sondern auch für Grundstücke, die zur Erreichung der mit dem Unternehmen in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten Zwecke, insbesondere auch zur Beschaffung von Siedlungsgebieten (für Industrie und Heimstätten) zu beiden Seiten der Wasserstraße bis zur Entfernung von einem Kilometer von der Mittellinie des Flusses benötigt werden. Diese Rechte können auch auf die Länder für sich selbst oder zugunsten von Gemeinden, Kommunalverbänden oder gemeinnützigen Vereinigungen übergeben werden. Die Beschränkung auf die Einkilometerzone trägt den Besonderheiten der Neckarufer keine Rechnung; deshalb war — leider vergeblich — von den badischen und württembergischen Bodenreformern u. a. vorgeschlagen worden, daß der sachliche Zusammenhang des gemeinnützigen Zweckes eines Unternehmens mit der Neckarkanalisierung die Grundlage für das Enteignungsrecht bilden sollte. Bei dieser nun gegebenen Rechtslage werden Ungleichheiten dadurch entstehen, daß in Nebenteilen des Neckars, außerhalb der Kilometerzone Wertsteigerungen der Allgemeinheit nicht dienstbar gemacht werden können, es sei denn, daß Sperrmaßnahmen, wie sie jetzt schon in Baden bestehen, allgemein durchgeführt werden. Die soziale Bedeutung des Enteignungsrechtes wird gewährleistet durch die Bindung der derart enteigneten Grundstücke in einer Weise, die jede Spekulation auch fürberühn ausschließt (Wiederkaufsrecht, Erbaurecht und dergl.).

Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, daß auch industrielle Anlagen nicht das Eigentum am Grund und Boden voraussetzen, sondern daß man auch auf diesem Gebiete ausgezeichnete Erfahrungen z. B. mit dem Erbaurecht gemacht hat; so stehen die ganzen industriellen Anlagen des Dortmunder Hafens auf höchstem Erbaurecht; mit andern Worten: jede Wertsteigerung dieses durchaus hochwertigen Bodens kommt allein der Allgemeinheit, der Stadt Dortmund, und nicht dem zufälligen Eigentümer des Bodens zu Gute; trotzdem wird die Gunst der Bodenlage durch die Erbauberechtigten ebenso ausgenutzt, wie wenn sie Eigentümer wären. Ähnliche Erwägungen müssen auch das kanalisierende Reich an den Neckaruferrufen lassen.

Höhe und Art der Festsetzung der Enteignungsschuldung, das ganze Enteignungsverfahren bleibt dem kommenden Reichsenteignungsgesetz vorbehalten. Jedoch ist bereits grundsätzlich festgelegt, daß die erst durch die Nachricht von dem Kanalunternehmen entstandenen rein spekulativen Werte nicht berücksichtigt werden dürfen. Wenn endlich ein besonderes Reichsgesetz über die Veranschlagung derjenigen an den Herstellungskosten, die einen unmittelbaren Vorteil aus der Kanalbauung ziehen, vorgehen ist, so entspricht das den einfachsten Erwägungen der Billigkeit.

Bevor der erste Spatenstich des neuen Kanals getan ist, sehen wir das Reich bestrebt, diese Quelle von sozialen Problemen in ein Bett zu leiten, das hinführt in den Strom wirtschaftlicher Förderung, den der Neckarkanal über unser engeres Heimatland ergießen wird.



MORITZ VON CARNAP
 Zweigstellen: Mannheim, G. m. b. H., Schiffahrt — Spedition, Kehl a. Rh., Würzburg, GEGRÜNDET 1892, Lagerung.
KARLSRUHE - RHEINHAFEN
 Spezialität: Regelmäßiger Schiffsverkehr nach dem Mittel- u. Niederrhein, nach Holland u. Belgien.
 Sortierung — Vermessung — Zollabfertigung — Assekuranz — Kommission
Holzspedition
 Große Lagerplätze in Karlsruhe-Rheinhafen und Kehl-Rheinhafen.
TRANSITLAGER IN KARLSRUHE-RHEINHAFEN.

SCHENKER & CO. BERLIN

Mannheim Zweigniederlassung: Offenburg
 Karlsruhe Telephon-Anschlüsse 4694 u. 5023

Uebernehmen als Vertreter erster Rhein- und Uebersee-Schiffahrtsgesellschaften Transporte jeder Art zu billigsten und vorteilhaftesten Bedingungen.

Eigene Versicherungs-A.-G.
 Sammelladungen von und nach allen Plätzen des In- und Auslandes.

Wirtschafts- und Handels-Zeitung des Karlsruher Tagblattes

Börsen- und Finanzmeldungen.

Frankfurter Börse.

v. Frankfurt a. M., 13. Okt. Im heutigen Börsenverkehr machte sich anfangs etwas Neigung zu Gewinnrealisierung bemerkbar, wodurch sich ein Druck auf die Kursgestaltung in einzelnen Montanpapieren bemerkbar machte, doch blieben die Abschwächungen bescheiden.

Table with exchange rates for various cities including London, New York, and Paris, listing rates for 13. Okt. and 12. Okt.

Table with exchange rates for various cities including London, New York, and Paris, listing rates for 13. Okt. and 12. Okt.

Die Lage an den Warenmärkten.

Soweit man das Ergebnis der großen Weltmärkte übersehen kann, wird, trotzdem die Getreideernte auf der nördlichen Halbkugel nicht mehr als eine gute Mittelernte war, doch ein genügendes Ausfuhrüberschuss für Länder zur Verfügung stehen, und auch Deutschland wird genügend Getreide kaufen können.

Industrien.

Die Eisenwerke Gaggenau A.-G. in Gaggenau beantragen die Erhöhung ihres Aktienkapitals um 8 1/2 Millionen Mark auf 12 1/2 Millionen Mark.

Märkte.

Montanwachs. Die Vereinigung der deutschen Montanwachshersteller beschloß, vorerst von einer Preiserhöhung für Montanwachs für das In- und Ausland noch abzusehen.

Vom Devisenmarkt.

Table with exchange rates for various cities including London, New York, and Paris, listing rates for 13. Oktober and 12. Oktober.

Herbstberichte des Oberbadischen Weinbauvereins.

Table with columns for Gemeinde, Tragoende Anbaufläche, Anfang des Herbstes, Ertrag pro Morgen, Gesamt-Ertrag, In der Gemeinde eingek. Ertr., Abgeschlossene Verkäufe, Gewogen auf Oechselowage, Preis pro Hektoliter.

preise haben, wie die Ergebnisse der letzten Versteigerungen zeigen, eine weitere scharfe Abwärtsbewegung zu verzeichnen. Der Kaufmarkt verharrt in härtester Depression.

Allgemeine Wirtschaftsfragen.

Der Reichswirtschaftsminister in Karlsruhe.

Auf Einladung des badischen Ministeriums des Innern hatten sich Vertreter von Handel, Industrie und Gewerbe sowie der Arbeitnehmervereine im Sitzungssaal des Ministeriums eingefunden.

Die Lage des Arbeitsmarktes.

In der Woche vom 30. September bis 6. Oktober 1920 hat die Tätigkeit auf dem Arbeitsmarkt etwas angezogen. Es war möglich, in einer Anzahl von Betrieben Arbeitskräfte erneut unterzubringen.

Allgemeine Witterungsübersicht.

Table with columns for Ort, Windrichtung, Windstärke, Wetter, Niederschlag.

das Nahrungs- und Genussmittelgewerbe vollständig lahm liegen. Das Handelsgewerbe hat sich insofern geändert, als durch die Aufhebung der Zwangswirtschaft Reisende in größerer Zahl gesucht werden.

Die Lebensmittelsteuer in Frankreich.

Der französische Ministerrat beschäftigte sich mit den Maßnahmen zur Bekämpfung der jetzigen Preissteigerungen der notwendigen Lebensmittel.

Vom Wetter.

Wetternachrichtendienst der bad. Landeswetterwarte in Karlsruhe. Beobachtungen vom Mittwoch, 13. Oktober 1920.

Table with columns for Ort, Windrichtung, Windstärke, Wetter, Niederschlag.

Allgemeine Witterungsübersicht.

Table with columns for Ort, Windrichtung, Windstärke, Wetter, Niederschlag.

1. Wenig verkauft. Preis noch nicht bekannt. 2. Durchschnittsertrag pro Morgen, da gute und schlechte Ergebnisse, 18 Hektoliter.

1. 1.36 m 2. 2.31 m 3. 3.90 m 4. 4.03 m 5. 4.03 m 6. 2.94 m

