

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

25 Jahre Verkehrsverein Karlsruhe

Müßle, Otto

Karlsruhe am Rhein, 1928

[urn:nbn:de:bsz:31-51001](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-51001)

O 43

B 178

043
B 178

179¹²

VIII 179¹²

523

~~209~~



25 JAHRE
VERKEHRSVEREIN
KARLSRUHE.

P644

P644

7

SCHRIFTEN DES VERKEHRSVEREINS

25 Jahre

Verkehrsverein Karlsruhe

*

Im Auftrag
des geschäftsleitenden Vorstandes
verfaßt von

Otto Müßle
Leiter der Literarischen Abteilung
des Vereins



P 644

KARLSRUHE AM RHEIN IM OKTOBER 1928

1943 g 399

043
B 178



751



Oberbürgermeister Dr. jur. und Dr. ing. h. c. Julius Finter

Ein Glückwunsch des Vertreters der Stadt

an den Verkehrsverein zur Feier seines 25jährigen Bestehens kann nur mit Worten des Dankes beginnen. Gleichviel, ob ich die eine Seite seiner Tätigkeit, die Beratung und Unterstützung der Mitbürger bei ihren Reiseunternehmungen über-

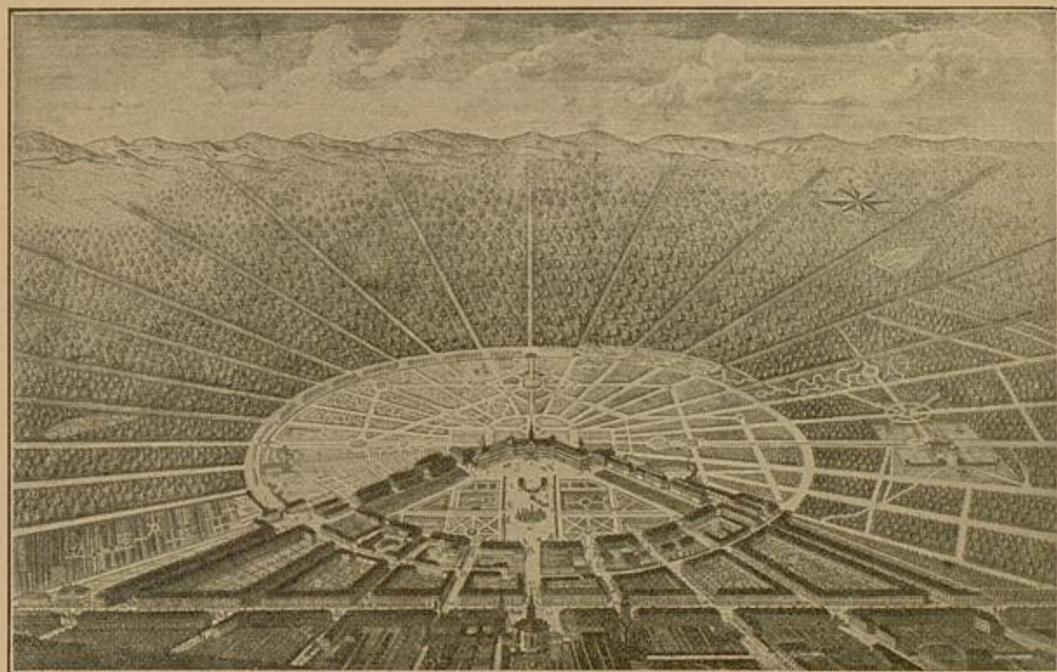
blicke, oder mir vor Augen halte, was er zur Hebung des Verkehrs in Karlsruhe, sei es durch Förderung der Verkehrseinrichtungen, sei es durch die Propaganda für Karlsruhe als Reiseziel, sei es durch verkehrsanziehende Veranstaltungen geleistet hat; in allen diesen Zweigen verdient seine mustergültige Arbeit die aufrichtige Anerkennung aller derer, denen die Aufwärtsentwicklung unserer Stadt am Herzen liegt, und herzlichen Dank schulden die Stadtverwaltung und die Bürger den Männern, die in den fünfundzwanzig Jahren seines Bestehens als Vorsitzende, als Geschäftsführer oder in sonst einer Eigenschaft in Betätigung edlen Gemeinsinnes ihre Zeit und ihre Kraft den Aufgaben des Vereins gewidmet haben.

Ich wünsche dem Verkehrsverein, daß er auch in der Zukunft solche Mitarbeiter finden möge, dann wird sein künftiges Wirken ebenso erfolgreich sein, wie in dem verflossenen Vierteljahrhundert.

Dr. Julius Finter,
Oberbürgermeister

Karlsruhe im Verkehr bis zur Gründung des Verkehrsvereins

Wer das heutige Verkehrswesen in seiner Gesamtheit überschaut, wer immer unternimmt, die mannigfaltigen Funktionen des von der Neuzeit geschaffenen Riesen „Verkehr“ in seiner gesetzmäßigen Entwicklung zu betrachten, wird sich einer berechtigten Bewunderung nicht entziehen können. Wo Menschen leben, leben sie durch den Verkehr, lebt der Verkehr auf, wächst und wandelt er sich mit den zunehmenden Bedürfnissen und ist so ein Spiegelbild der Kultur.



Karlsruhe um das Jahr 1770

Kaum hundert Jahre sind ins Land gezogen, seit die Verkehrsverhältnisse unserer Landeshauptstadt, den allgemeinen geringen Verkehrsmitteln und den speziellen Lokalbedürfnissen entsprechend, in ihrer Einfachheit noch in den Kinderschuhen steckten. Abgesehen vom Brief- und Paketverkehr, der durch die Bemühungen der badischen Verwaltung zu Beginn des 19. Jahrhunderts manche Verbesserungen erfuhr, wie die Einrichtung der ersten „Briefladen“ vom Jahre 1819 und der Stadtbriefkasten für Ortsverkehr vom Jahre 1836, bietet uns als Ausgangspunkt die Betrachtung der Personenverkehrsverhältnisse aus jenen Jahrzehnten die Möglichkeit, die voranschreitende Entwicklung des allgemeinen Verkehrs etappenweise zu verfolgen. Noch war Karlsruhe eine kleine Residenz, eine Provinzstadt untergeordneten Ranges. Sie wurde im Jahre 1806 großherzogliche Landeshauptstadt. Ihre Bevölkerung nahm zu, ein lebhafterer Verkehr entwickelte sich mit den Nachbarstädten. Seit dem Jahre 1817 fuhren 4mal wöchentlich Postwagen ins Ober- und Unterland und

einmal nach Pforzheim. Später verkehrte die „Diligence“ mehrmals wöchentlich zwischen Graben und Mannheim. Bald wurden Eil- und Packwagen nach Heidelberg und nach anderen benachbarten Städten eingerichtet; ebenso berührte der Eilwagen Frankfurt-Basel dreimal wöchentlich die Residenz. Nach Frankfurt fuhr man damals in 16 Stunden, über Stuttgart nach München in 2 Tagen und 2 Nächten!

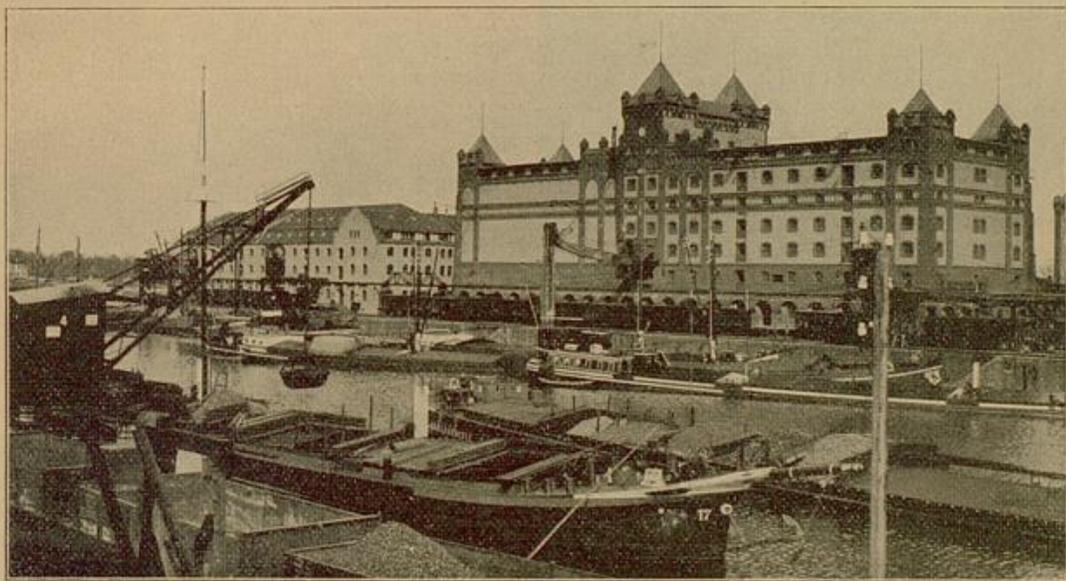
Zwischen der Personen- und Güterbeförderung auf dem Landwege dieser Epoche und der bald darauf einsetzenden, alles umwälzenden Eisenbahnperiode liegt vermittelnd der Schiffsverkehr. In Leopoldshafen, dem früheren Schröck, hatte sich schon seit längerer Zeit ein lebhafter Wasserverkehr entwickelt. Spedition wurde dort betrieben und das „Holländer Holz“ verflößt. Durch diesen benachbarten Schiffsverkehr, der in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts durch die Verwendung der Dampfkraft in seinem Wachstum enorm beeinflusst wurde, hoben sich auch in Karlsruhe das Speditionsgeschäft und der Handel mit Kolonialwaren. Doch mit raschen Schlägen bezeichnen der Brücken-



Alter Bahnhof in der Kriegsstraße

bau bei Knielingen vom Jahre 1840, die Eröffnung der Bahnlinie Karlsruhe-Heidelberg 1848 und die Erschließung der Eisenbahnstrecken Mannheim, Bruchsal, Rastatt, Offenburg u. a. die kommende Aera unter dem Zeichen des Dampfes, der vervollkommenen Technik, kurz, des beginnenden rastlosen Zeitalters des Verkehrs. Der Bau einer Bahn nach dem Rhein wurde frühzeitig in der Karlsruher Stadtgemeinde erörtert. Oberbürgermeister Malsch vertrat in weiser Voraussicht die Interessen der Stadt, die in einer unmittelbaren Verbindung mit den linksrheinischen Bahnen und dem Kohlengebiet der Saar begründet liegen. Im Jahr 1862 konnte die Maxau-Linie eröffnet werden. Auch die Erbauung der Bahn von Winden nach dem Rhein wurde gesichert. Nach der Errichtung der neuen Maxauer Schiffsbrücke im Jahre 1864 bedeutet die Erbauung der Rheintalbahn für Karlsruhe eine innige Verkehrsverbindung mit den benachbarten Gemeinden der westlichen Hardt.

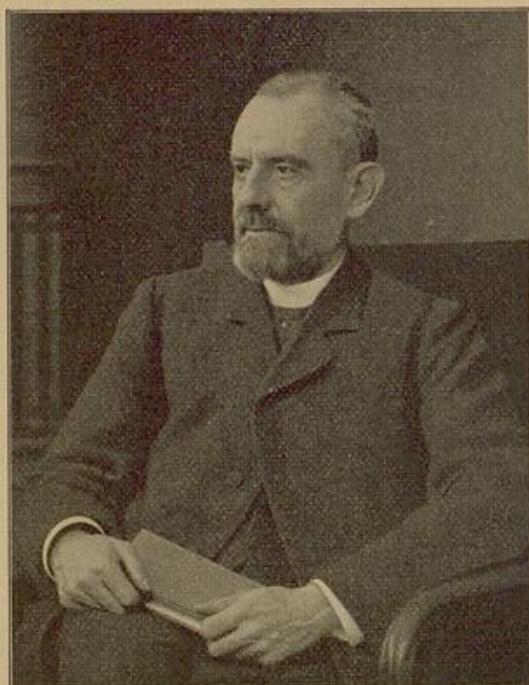
Der glückliche Ausgang des deutsch-französischen Krieges und die Gründung des Reichs vom Jahre 1871 belebten Deutschlands Industrie und Handel. Auch der Charakter der badischen Residenz als Beamtenstadt verschmolz immer mehr und mehr mit den Anzeichen einer aufblühenden Industrie. Hand in Hand schritt die Ausbreitung des Verkehrs. Nachdem die kurzlebige Pferdebahn in Karlsruhe ihren Dienst getan hatte, wurde die Dampfkraft und die Elektrizität für den Stadt- und Nahverkehr nutzbar gemacht. Der Hauptbahnhof wurde zweckdienlich verlegt, neue Bahnlinien vermehrten infolge der Erweiterung der staatlichen Eisenbahnen Badens Eisenbahnnetz. Schließlich eröffnete im Jahre 1901 die Erbauung des Rheinhafens, das unsterbliche Werk Oberbürgermeisters Schnetzler, dem Wasserverkehr den Zugang zu Karlsruhe und begründete damit den industriellen und kommerziellen Aufstieg der Stadt in hervorragender Weise. Der allgemeine Verkehr und der Zustrom der Fremden wuchs. Karlsruhe wurde bekannter.



Stadt. Rheinhafen, Mittelbecken

Seine natürlichen Vorzüge und Reize zogen die Fremden an, seine kulturellen Fortschritte und gemeinnützigen Institute vermehrten sich von Jahr zu Jahr, die Bevölkerung überschritt das Hunderttausend. Karlsruhe war auf dem Wege zur Großstadt. Ein gut organisiertes Lokalbahnnetz, Straßenbahn- und Kraftwagenbetrieb gestatteten innerhalb der Stadt und in die nächste Umgebung einen raschen und sicheren Berufs- und Ausflugsverkehr, sodaß auch in dieser Hinsicht die badische Landeshauptstadt vorbildlich wurde. Der Besuch von zahlreichen Fremden des In- und Auslandes nahm mit jedem Jahr zu und ließ Karlsruhe besonders als Ausgangspunkt für Reisen und Wanderungen in den nahen Schwarzwald, an den Rhein und in die Pfalz immer bekannter werden.

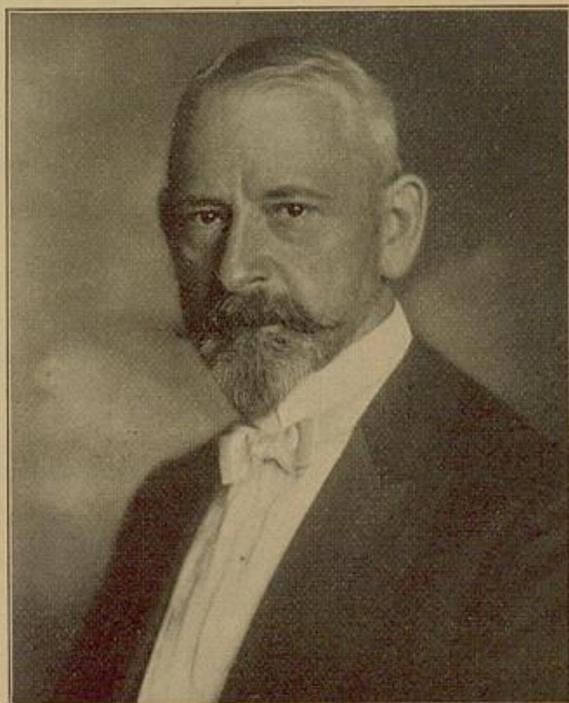
Doch machte sich bald auch hier wie überall eine scharfe Konkurrenz des Fremdenverkehrs bemerkbar. Es galt daher, im Interesse der Stadtgemeinde eine intensive Werbetätigkeit zu entfalten, die Vorzüge der Stadt in den Vordergrund zu setzen und auf die Aufrecht-



Oberbürgermeister Karl Schnetzler †

erhaltung und den Ausbau der bestehenden verkehrsfördernden Einrichtungen bedacht zu sein. Die Gemeindeverwaltung war schon seit Jahren bemüht gewesen, durch eine entsprechende Propaganda in diesem Sinne zu wirken; wie sich jedoch immermehr herausstellte, konnte eine Behörde auf die Dauer nicht den Anforderungen genügen, die ein freier Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs mit seinem viel größeren Spielraum bewältigen kann. Da ein bedeutender Fremdenverkehr die ganze wirtschaftliche Lage einer Gegend aufs günstigste beeinflusst und in dieser Hinsicht gerade für die Landeshauptstadt Karlsruhe von größtem Interesse war und nicht in letzter Linie, um den Fremden die Kunstschatze, Institute und Sehenswürdigkeiten der Stadt zweckmäßiger vermitteln zu können, faßte Oberbürgermeister Karl Schnetzler im Jahre 1903 den Entschluß, dem Beispiel anderer Städte zu folgen und einen Verkehrsverein zu gründen. Ihm zur Seite stand der um das gewerbliche Aufblühen unserer Stadt überaus verdiente Stadtrat Robert Ostertag und der jetzt noch amtierende Schrift- und Geschäftsführer des Verkehrsvereins, Verwaltungsdirektor Julius Lacher. Mit den Stadträten Dr. Gustav Binz, Rudolf Dewerth, Emil Glaser, Wilhelm Schüssele, Dr. Friedrich Weill und Adolf Wilser zu einer provisorischen Kommission vereinigt, erließ Stadtrat Robert Ostertag am 23. September 1903 einen Aufruf an die Karlsruher Einwohnerschaft mit der Bitte, das gemeinnützige Vorhaben der Gründung eines Verkehrsvereins zu unterstützen. In knapper Zusammenfassung legte man die Bedeutung des Vereins dar und unterstrich seine wichtigsten Funktionen. Diese bestehen darin, durch Herausgabe von Führern,

erhaltung und den Ausbau der bestehenden verkehrsfördernden Einrichtungen bedacht zu sein. Die Gemeindeverwaltung war schon seit Jahren bemüht gewesen, durch eine entsprechende Propaganda in diesem Sinne zu wirken; wie sich jedoch immermehr herausstellte, konnte eine Behörde auf die Dauer nicht den Anforderungen genügen, die ein freier Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs mit seinem viel größeren Spielraum bewältigen kann. Da ein bedeutender Fremdenverkehr die ganze wirtschaftliche Lage einer Gegend aufs günstigste beeinflusst und in dieser Hinsicht gerade für die Landeshauptstadt Karlsruhe von größtem Interesse war und nicht in letzter Linie, um den Fremden die Kunstschatze, Institute und Sehenswürdigkeiten der Stadt zweckmäßiger ver-



Altstadtrat Robert Ostertag, Gründer des V.V.

Plakaten, verkehrspolitischen Broschüren und durch allgemeine Reklame in den Tagesblättern und Zeitschriften Fremde auf die Vorzüge und Annehmlichkeiten eines Ortes hinzuweisen, durch Errichtung einer öffentlichen Auskunftsstelle den persönlichen Verkehr zu erleichtern und Verbesserungen aller Art anzuregen und durchzuführen, die geeignet sind, den Aufenthalt in einer Stadt angenehm zu gestalten. Nachdem über 800 Karlsruher Bürger zur Stellungnahme und zum Beitritt aufgefordert waren, schien die Gründung des Verkehrsvereins im Monat Oktober 1903 gesichert.

Es ist nicht von geringem Interesse, verschiedene Ansichten hervorragender Persönlichkeiten aus jenen Tagen über das Für und Wider der Gründung eines Verkehrsvereins in Karlsruhe zu hören. Weit aus der größte Teil schloß sich den Bestrebungen des Oberbürgermeisters an und verfocht die Notwendigkeit und den wirtschaftlichen Nutzen, der in der Hebung des Fremdenverkehrs begründet liegt.

Es erhoben sich aber auch einzelne Stimmen, die vor der Erbauung eines neuen Bahnhofes nichts von einer derartigen Gründung wissen wollten.

Nach einer eifrigen Werbearbeit konnte indes die konstituierende Versammlung zusammentreten, und unter dem Vorsitz des Stadtrats Robert Ostertag wurde in Gegenwart des provisorischen Komitees und vor sechzig erschienenen Personen

am

2. November 1903

der

„Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs für Karlsruhe u. Umgebung“
gegründet.



Altsadtrat Geh. Hofrat Dr. Gustav Binz, Mitgründer



Stadtrat Rudolf Dewerth †, Mitgründer



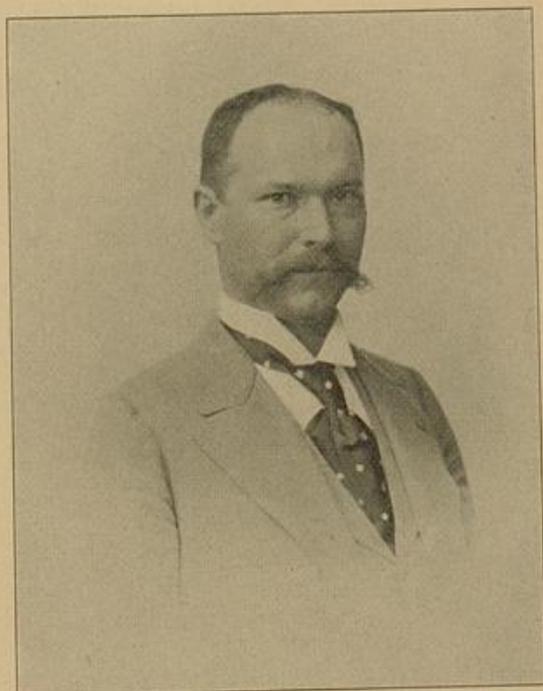
Stadtrat Emil Glaser †, Mitgründer

Der Verein und seine Verfassung

Die bisherige provisorische Kommission, welche die vorbereitenden Arbeiten übernommen und durchgeführt hatte, wurde zunächst beauftragt, die Vereinssatzungen zu entwerfen, Vorschläge für die Wahl des Ausschusses zu machen und die Einberufung der ersten Generalversammlung vorzubereiten. Da der Jahresbeitrag vorerst auf die bescheidene Summe von 3 Mk. angesetzt wurde, durfte man annehmen, daß noch weitere Mitglieder unter den Bürgern, besonders unter den führenden Geschäftsfirmen, gewonnen werden konnten. Der Beitrag der Stadtgemeinde wurde in entgegenkommender Weise auf

2000 Mk. in Voranschlag gebracht. Am 11. Dezember 1903 versammelte sich zum ersten Mal unter dem Vorsitz des Stadtrats Robert Ostertag der neu gegründete Verein. Die Mitgliederzahl war inzwischen auf 408 angewachsen. Die Statuten wurden angenommen und die Wahl des Vorstandes und der Ausschußmitglieder vollzogen. Stadtrat Ostertag wurde zum I. Vorsitzenden, zu seinem Stellvertreter Stadtrat Dr. Weill gewählt; mit dem Amt des Schriftführers wurde Architekt Friedrich Benzinger, mit dem des Schatzmeisters Oberstadtrechnungsrat Alfred Weiler und mit dem Amt des Geschäftsführers Oberstadtssekretär Julius Lacher betraut. Nach dem baldigen Ableben Benzingers übernahm letzterer auch die Funktionen des Schriftführers.

Die von Stadtrat Ostertag entworfenen Satzungen behandeln den Zweck und die Aufgaben des Vereins, die Mitglieder, ihre Rechte und Pflichten. Die ordentliche Mitgliederversammlung soll regel-



Altstadtrat Rechtsanwalt Dr. Friedrich Weill, Mitgründer

mäßig in den ersten drei Monaten des Kalenderjahres stattfinden. Hier werden die Jahresberichte entgegengenommen und besprochen, der Voranschlag genehmigt, Beschlüsse gefaßt über die Anträge der Tagesordnung, Abänderungen der Satzungen, Wahl des Ausschusses, Ernennung von Ehrenmitgliedern und die Festsetzung des Jahresbeitrages vorgenommen. Der Ausschuß besteht aus 30 Mitgliedern der verschiedensten Berufsstände. Ihre Amtsdauer beträgt 4 Jahre. Alle 2 Jahre scheidet die Hälfte aus. Zu seiner Tätigkeit gehört u. a. die Wahl des geschäftsleitenden Vorstandes, die Anstellung der besoldeten Beamten, die Prüfung der Jahresrechnung. Den geschäftsleitenden Vorstand bilden der I. und der II. Vorsitzende, der Schriftführer und der Kassier. Ihre Amtsdauer erstreckt sich auf 2 Jahre. Der Vorstand zeichnet für den Verein rechtsverbindlich, vertritt ihn gerichtlich und außergerichtlich und leitet die Vereinsgeschäfte. In neuerer Zeit wurde dieser Paragraph dahin abgeändert, daß das Amt des Schatzmeisters von



Stadtrat Wilhelm Schüssele †, Mitgründer

einem festbesoldeten Angestellten versehen wurde und so aus der Reihe der ehrenamtlichen Vorstandsmitglieder ausschied.

Die praktische Ausführung sämtlicher Propagandafunktionen des Vereins wurde zweckdienlich drei Organen zugeteilt, die je nach der Art ihrer Ziele benannt wurden:

Die Verkehrs-, Verschönerungs- und Pressekommission. Der Verkehrskommission, die zunächst aus 16 Mitgliedern zusammengesetzt war, warten vielseitige Aufgaben. Hauptsächlich hat sie ihr Augenmerk auf das Verkehrswesen innerhalb und außerhalb der Stadt zu richten, sich mit den Fragen des Hotelwesens, der Veranstaltungen und Kongresse, Ausstellungen und Festlichkeiten zu befassen



Altstadtrat Adolf Wilser †, Mitgründer

und für gute Zugverbindungen zu sorgen. Unter den erstgewählten Mitgliedern dieser Kommission waren Karl Moninger, Ferdinand Thiergarten und Julius Lacher. Die Verschönerungskommission bestand erstmals aus 15 Mitgliedern. Sie erstrebt ein geschmackvolles Stadtbild und befaßt sich mit dem Naturschutz. Unter den Erstgewählten befanden sich Kunstmaler Karl Lieber und Bürgermeister Karl Siegrist. Die Pressekommission, bestehend aus 8 Herren, darunter erstmals Redakteur Julius Beeser und Professor Dr. Robert Goldschmit, hatte ursprünglich, vor der Schaffung einer Literarischen Abteilung, die Aufgabe der Redigierung und Herausgabe von Führern, Broschüren und Propagandaartikeln. Im übrigen verblieb der Geschäftsstelle im Rathaus die Haupttätigkeit.

*

Nachdem auf diese Weise ein erfolgreiches Wirken des Vereins verbürgt war, konnte die Arbeit unter den besten Vorzeichen begonnen werden. Nicht nur der geschäftsleitende Vorstand und die Ausschußmitglieder, auch die große Zahl der Vereinsmitglieder selbst bargen in ihrer Gesamtheit und in ihrer Zusammensetzung die beste Gewähr für ein erfolgreiches Zusammenarbeiten und eine weitherzige Zielverfolgung. So sei an dieser Stelle aller derer gedacht, die in jenen Tagen in so verhältnismäßig großer Zahl dem Verein beigetreten sind, vor allem Oberbürgermeisters Karl Schnetzler, Bürgermeisters Karl Siegrist und Bürgermeisters Joh. Krämer, der 22 Stadtväter und 70 Stadtverordneten. Außerdem hatten sich in vorbildlicher Weise eine Reihe von bedeutenden Bankhäusern, verschiedene Vereine, Brauereien, einzelne Gewerbetreibende, Beamte, Offiziere, Bürger und Private dem Verein angeschlossen.

Viele von ihnen sind aus dem großen Verkehr des Lebens ausgeschieden. Wir gedenken in aufrichtiger Treue an unserem Jubiläumstage zunächst des I. Schriftführers, Architekten Friedrich Benzinger († 1904), eines Mannes von großer Energie und Initiative, der für die Bestrebungen des Verkehrsvereins aufs opferwilligste eingetreten war; ferner des Stadtrats Wilhelm Schüssele († 1905), der Mitgründer und hochverdientes Ausschußmitglied des Verkehrsvereins war. Der Gründer und verdienstvolle Urheber des Vereins selbst, Oberbürgermeister Karl Schnetzler, war nach einem arbeits- und segensreichen Leben im Dezember des Jahres 1906 gestorben. Sein Name lebt unter uns fort und wird uns stets als leuchtendes Vorbild dienen. Weiterhin halten wir stets in ehrenvollem Andenken die Kommissions- und Ausschußmitglieder Privatier Friedrich Knab, † 1906, Kaufmann Johannes Schuhmacher, † 1911, Bäckermeister Friedrich Appenzeller, † 1913, Stadtrat Emil Glaser, † 1913, Fabrikant Paul Ruh, † 1914, Prof. Karl Hoffacker, † 1918, Kunstmaler Karl Lieber, † 1918, Stadtrat Wilhelm Kolb, † 1918, Kaufmann Karl von Pfeil, † 1918, Hoflieferant Friedrich Blos, † 1920, Juwelier Ludwig Paar, † 1922, Stadtrat Leopold Kölsch, † 1922, Kaufmann Karl Layh, † 1923.

Erfreulicherweise aber kann heute eine große Anzahl altverdienter Mitglieder auf ein Vierteljahrhundert ihrer Mitgliedschaft und Tätigkeit zurückblicken. Unter diesen erwähnen wir in erster Linie den hochverdienten früheren langjährigen I. Vorsitzenden, Privatmann Robert Ostertag, sowie die anderen Mitgründer des Vereins, Geh. Hofrat

Gustav Binz und Rechtsanwalt Dr. Friedrich Weill; ferner Verwaltungsdirektor Julius Lacher, der dem Verein seit seiner Gründung als Geschäfts- bzw. Schriftführer angehört, und dessen tatkräftiger, nie ermüdender, organisatorisch wertvollster Tätigkeit der Verein sein Fortbestehen, seine immerwährende Arbeit und seine heutige Gestalt verdankt.

Die anderen Jubilare, deren wir ebenfalls mit herzlichen Glückwünschen gedenken, sind die nachfolgenden Personen, Firmen und Vereine: Bauer Max, Kaufmann; v. Beck Dr. Bernhard, Geh. Hofrat, Professor, Direktor des städt. Krankenhauses Karlsruhe; Billing Dr. Hermann, Oberbaurat, Professor; Büttner Otto, Kaufmann; Dolletscheck Eduard, Kaufmann; Ehret Gottlieb, Restaurateur; Fackler Artur, Kaufmann (in Fa. Aretz & Cie.); Fischer Otto, Kaufmann; Friedrich Wilhelm, Privatier; Haumesser Eduard, Wwe., Hotelier; Hoffmann Wilhelm, Bankdirektor; Kaufmann Karl, Konditormeister; Keck Karl, Wwe., Konditormeister; Knauss Robert, Kaufmann; Knittel Dr. Albert, Buchdruckereibesitzer; Knittel Dr. Richard, Fabrikdirektor; Kolßmann Bernhard, Baurat a. D., Professor; Lang Friedrich, Buchdruckereibesitzer und Stadtverordneter; Lindenlaub Adolf, Kaufmann; Maurer Heinrich, Pianofabrikant; Moninger Karl, Kommerzienrat, Generaldirektor der Brauereigesellschaft, vorm. S. Moninger; Oehler Theodor, Konditormeister; Rehbock Dr. Ing. Theodor, Geh. Oberbaurat, Professor; Resch Dr. Alfred, Medizinalrat; Reutlinger Isidor, Fabrikant; Ries Hermann, Kaufmann; Römhild Fritz, Privatier; Schrempp Karl, Brauereidirektor; Schweisgut Ludwig, Pianofabrikant; Sebold Jakob, Rheinhardendirektor a. D.; Straus Dr. h. c. Meier, Bankier, Kommerzienrat; Trautmann Theodor, Architekt; Trier Karl, Architekt, Altstadtrat; Wolff Franz, Privatarchitekt; Wolff Friedrich, Fabrikant; Zinser Gottfried, jr., Architekt; Bertsch Ludwig, Juweliergeschäft; Doering F. Wilhelm, Spiel- und Korbwaren; Erhardt Ludwig, Papierhandlung; Ettlinger, Firma Gebr., Modewaren; Glock, Albert & Co., fotogr. Bedarfsartikel; Holz-Gutmann, Simon, Wohnungseinrichtungen; Karlsruher Brauereigesellschaft vorm. K. Schrempp und A. Printz A.-G.; Kautt U. & Sohn; Koch Jean Söhne; Leipheimer & Mende, Manufakturwaren; Macklot'sche Druckerei, Verlag und Papierwarenfabrik; Möloth Jakob, Weinhandlung; Moos J. Geschw., Kunstverlag; Nagel Jakob, Baugeschäft; Nähmaschinenfabrik Karlsruhe, vorm. Haid & Neu; Oertel Christian, Betten- und Ausstattungsgeschäft; Rheinische Creditbank, Filiale Karlsruhe; Riempp Christian, Kolonialwarengroßhandlung; Roth Carl, Drogerie; Sauerwein August, Kürschnerei; Karlsruher Tagblatt; Thiergarten Ferd., Verlag der Badischen Presse; Tietz Hermann, Warenhaus; Vereinsbank Karlsruhe e. G. m. b. H.; Vohl F. C., Galanteriewarengeschäft; Wimpfheimer K. H., Malzfabrik; Bürgerverein der Oststadt.

Die im Lauf der Jahre wegen ihrer großen Verdienste um den Verein ernannten Ehrenmitglieder des Karlsruher Verkehrsvereins sind die Herren: Ostertag Robert, Privatmann und Stadtrat a. D., Menzinger Willy, Reedereidirektor, Generalkonsul und Stadtrat, Finter Dr. Julius, Oberbürgermeister, Sack Anton, Landesökonomierat und Landtagsabgeordneter, Tauberbischofsheim, Bauer Albin, Verlagsdirektor, Neunkirchen/Saar, Lehmann Hermann August, Hauptlehrer, Gutach/Schwarzwald. Die aus Anlaß unseres Jubiläums ernannten Ehrenmitglieder sind die noch lebenden Mitgründer des Vereins



Stadtrat Leopold Kölsch †, I. Vors., 1910—1920

verordneter Friedrich Lang und Stadtrat Heinrich von der Heydt. Seit dem Jahre 1910 bzw. 1923 besteht der geschäftsleitende Vorstand aus Verbandsdirektor Leopold Steinel, I. Vorsitzender, Stadtrat Heinrich v. d. Heydt und Stadtverordnetem Friedrich Lang, stellvertretenden Vorsitzenden, und dem Geschäftsführer, Verwaltungs- und Verkehrsdirektor Julius Lacher. Der längsten ehrenamtlichen Dienstzeit im Amte eines der führenden Vorsitzenden (seit dem Jahre 1914), erfreut sich Buchdruckereibesitzer u. Stadtverordneter Friedrich Lang, dessen Anregungen und Fähigkeiten Bedeutsames zu verdanken ist. Stadtrat Kölsch und Stadtrat Menzinger schieden aus dem Vorstand aus, als sie zu Präsidenten des vom Verkehrsverein ins Leben gerufenen Badischen Verkehrsverbandes gewählt wurden.

Die Tätigkeit des Vereins

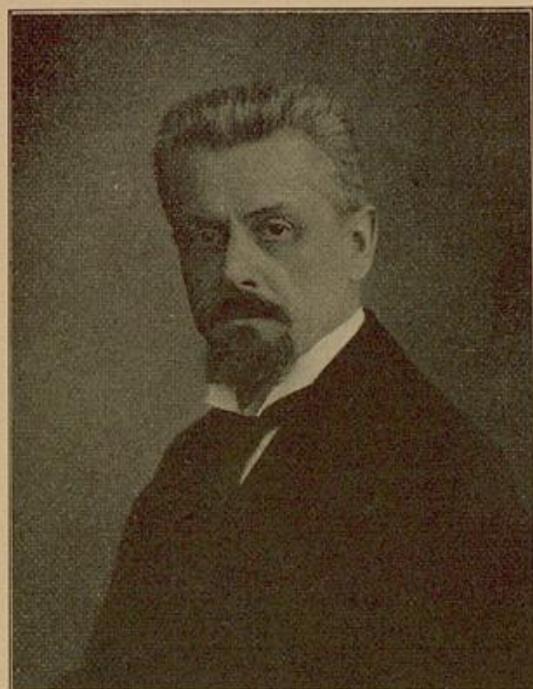
Zur ersten Tätigkeit im Geburtsjahre des Vereins gehörte die Beschaffung eines wirkungsvollen Reklameplakates. Das Bild,

Altstadtrat Geh. Hofrat Dr. Gustav Binz und Altstadtrat Rechtsanwalt Dr. Friedrich Weill, ferner die sehr verdienten Vereins- und Ausschußmitglieder Kommerzienrat Karl Moninger und Bahnhofsrestaurateur Karl Stelzer.

Die ersten Vorsitzenden unseres Vereins seit seiner Gründung waren die Herren: Stadtrat Robert Ostertag 1903—1910, Stadtrat Leopold Kölsch 1910—1920, Stadtrat Willy Menzinger 1920—1922, Stadtrat Karl Wilßler 1922—1923 und schließlich der jetzt noch amtierende I. Vorsitzende des Verkehrsvereins, Stadtrat a. D., Verbandsdirektor Leopold Steinel. Die stellvertretenden bzw. II. Vorsitzenden des Vereins waren die Herren Stadtrat Dr. Friedrich Weill, Stadtrat Leopold Kölsch, Kaufmann Ludwig Paar, Stadt-



Stadtrat Willy Menzinger, I. Vors., 1920—1922



Stadtrat Karl Wisler, 1. Vors., 1922—23

gemalt von Kunstmaler Biese sen. und vervielfältigt von der Kunstdruckerei Karlsruher Künstlerbund, fand ungeteilten Beifall und machte Karlsruhe überall vorteilhaft bekannt. Vom Karlsruher Stadtrat wurde der ganze Vorrat des von ihm herausgegebenen Führers kostenlos dem Verein überlassen. Die journalistische Propaganda erstreckt sich auf die Veröffentlichung einer großen Anzahl, mit Abbildungen versehener Beschreibungen von Karlsruhe in Tagesblättern und Zeitschriften, von Reklameinseraten und Annoncen. Während der Hauptreisezeiten wurde an bedeutenden Haupt- und Grenzstationen in den Schnellzügen ein illustriertes Flugblatt in mehreren tausend Exemplaren eingelegt. Außerdem war man bemüht, den Wochen spielplan des sich großen Ansehens erfreuen-

den Großherzogl. Hoftheaters einer Anzahl Lokalblätter allwöchentlich zu vermitteln, eine besonders glückliche Maßnahme, da das Theater als ein Hauptanziehungspunkt gelten darf. Einen Beweis für die Notwendigkeit eines Verkehrsvereins bot das Zahlenmaterial der Geschäftsstelle und der öffentlichen Auskunftsstelle im Rathaus, die im Laufe des ersten Jahres lebhaft in Anspruch genommen wurden. Hier lag alles Material auf, das Einheimischen und Fremden von Vorteil sein konnte, wie Karten, Pläne, Zeitungen, Zeitschriften, Werke über Karlsruhe, Fremdenlisten, Adreßbücher anderer Städte, Fahrpläne und Reiselektüre. Was den Eisenbahnverkehr anbelangt, wurde neben anderen verkehrspolitischen Bemühungen vor allen Dingen eine günstige Verbindung mit der benachbarten Pfalz angestrebt. Die Direktion der Albtalbahn legte auf Verwendung des Verkehrsvereins mehrere Fernzüge ein und verlängerte die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten ganz beträchtlich. Um für die Verpflegung und gute Unterbringung der Fremden noch besser als bisher zu sorgen, wurde die Vermehrung der Unterkunftsmöglichkeiten ins Auge gefaßt. Außerdem war man bestrebt, die Besuchszeiten der Sammlungen, der Gemäldegalerie u. s. w. zu verlängern und die Garderobegelder abzuschaffen.

Um der Stadt auch an Sonn- und Feiertagen ein lebendigeres Gepräge zu verleihen, wurde die Eingabe der Gewerbetreibenden um Aufhebung der Verordnung, die Schaufenster während der Zeit des Gottesdienstes zu verhängen, nachdrücklichst befürwortet. Mit großem Eifer machte man sich an die Arbeit, Kongresse und Versammlungen aller Art nach Karlsruhe zu bringen. Doch fand zunächst nur eine internationale Regatta des Ruderklubs „Alemannia“ statt, die aber viele Fremde in die Stadt lockte.

Es würde zu weit führen, sämtliche Unternehmungen aufzuzählen, die der Verein im

Interesse des Verkehrs gleich im ersten Jahre anregte oder durchführte. Eine gewisse Erleichterung brachte für die Anfangstätigkeit der Eintritt des Vereins in den „Bund Deutscher Verkehrsvereine“ Leipzig. Sämtliche bestehende Verkehrsvereine waren in diesem Bund unter sich organisiert, um von ihren Erfahrungen gegenseitig Nutzen zu ziehen und sich hauptsächlich den Austausch geeigneten Reklamematerials zu erleichtern. Der Verein zählte am Jahresende 422 Mitglieder.

Die weitere Tätigkeit des Verkehrsvereins wurde von der Stadtverwaltung erheblich unterstützt durch einen Jahresbeitrag von 3000 Mk. Auch die Presse vertrat die Interessen des Vereins nach besten Kräften. So konnte unter der eifrigen Mitarbeit des Vorstands und des Ausschusses an neue Aufgaben herangetreten werden, die bedeutend zunahmen. Sie bewegten sich nicht nur in den bisherigen Grenzen, sondern griffen auch in kleinste, für die Verkehrsbelebung aber äußerst vorteilhafte Maßnahmen über. Es wurden Post- und Menükarten und Verschlussetiketten entworfen und in den Verkehr gebracht, Lichtbilder-material von einigen typischen Partien der Stadt durch den Bund der Verkehrsvereine in den verschiedensten Städten verteilt und eine eifrige Werbearbeit für neue Mitglieder entfaltet.

Obwohl die bisherige Auskunftsstelle inmitten der Stadt lag und vom Bahnhof in kürzester Zeit zu erreichen war, schien es doch erwünscht, außerdem noch ein Auskunftsbüro in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes zu errichten. So wurde vom Stadtrat auf dem Platz vor dem Hotel Germania ein geräumiger Kiosk gegen eine mäßige Jahresvergütung zur Verfügung gestellt. Die Einrichtung und der fachmännische Betrieb dieser Zweigauskunftsstelle, in der neben dem üblichen Material auch Tageszeitungen und gute Reiselektüre auflagen, sowie Eintrittskarten für den Stadtgarten, Karten für die Eisen- und Straßenbahn und dergl. verkauft wurden, erfreute sich ganz besonderer Sorgfalt des Vorstandes. Im übrigen wurden Bestrebungen zur Erhöhung der Annehmlichkeit des Aufenthaltes, wie Verbesserung der Schloßplatzanlagen, Abhaltung von Promenadekonzerten, Ausschmückung der Fenster und Balkone, fast durchweg mit Erfolg gekrönt.

Den Bemühungen des Verkehrsvereins war es im Jahre 1905 gelungen, daß 8 Tagungen verschiedener Vereine und Organisationen nach Karlsruhe verlegt wurden. Unter diesen waren die Jahresversammlungen des „Vereins akademisch gebildeter Lehrer Badens“, des „Landesverbandes bad. Apotheker“ und des „Vereins rhein. Binnenschiffahrtsinteressenten“. Ende Dezember betrug der Mitgliederstand des Verkehrsvereins 483.

Allein der kurze Ueberblick über die Tätigkeit des Verkehrsvereins in den beiden ersten Jahren seines Bestehens läßt erkennen, in welcher mühevollen Kleinarbeit das Wesen eines verkehrsfördernden Vereins besteht. Und doch werden solche gemeinnützigen Vereine im allgemeinen in der öffentlichen Meinung nicht nach der ihnen zukommenden Bedeutung gewertet. Obwohl sie keine Behörden, keine amtlichen Büros im eigentlichen Sinne des Wortes sind, werden sie von der breiten Öffentlichkeit in selbstverständlicher Weise in Anspruch genommen. Aber die wenigsten machen sich einen Begriff von der Arbeitsweise und dem Aktionsradius eines Verkehrsvereins. Wie manche große Veranstaltungen sind hemmungslos verlaufen, ohne daß sich der Fernerstehende bewußt wurde, daß die ganze Vorbereitungsarbeit auf allen Gebieten (Werbung, rechtzeitige Behand-

lung und Veröffentlichung des Spezialgegenstandes der Veranstaltung in der Presse, Unterkunftsfragen und Zugverbindungen) in den Händen des Verkehrsvereins lag. Ein Verkehrsverein tritt nicht oft zu Tage, seine Arbeit ist bescheiden, aber um so bedeutungsvoller. „Ein richtiger Verkehrsverein“, so sagt eine Kapazität auf dem Gebiete der Verkehrspolitik, „muß Mädchen für alles sein; er muß jede Beschwerde entgegennehmen, er ist der Prellbock für jedermann, der seine Anliegen in Bezug auf städtische Einrichtungen oder sonst etwas nicht durchsetzt...“

Zu den wichtigsten internen Ereignissen des Jahres 1906 gehört ohne Zweifel die Gründung des „Badischen Landesverbandes zur Hebung des Fremdenverkehrs“. Bald nach der Gründung des Verkehrsvereins Karlsruhe wurde an die Frage herangetreten, durch Zusammenschluß der bestehenden badischen Vereine zur Hebung des Fremdenverkehrs eine lebensstarke, die höheren Interessen wahrnehmende Landesorganisation zu schaffen. Der Vorsitzende des Vereins, Stadtrat Robert Ostertag, der Geschäftsführer, Direktor Julius Lacher, und das Ausschußmitglied Revisor Wilhelm Merkle, übernahmen die Vorarbeiten und versuchten, alle in Betracht kommenden Vereine für das Zweckdienliche dieser Spitzenorganisation zu gewinnen. So traten mit der Zeit eine größere Anzahl von Kur- und Verkehrsvereinen, Städten und Gemeinden für den Gedanken ein, und am 16. Juni 1906 konnte die Gründung des Landesverbandes vollzogen werden. Zum I. Vorsitzenden wurde Stadtrat Robert Ostertag, der Vorsitzende des Karlsruher Verkehrsvereins, gewählt. Sämtliche Kosten, die aus der Gründung entstanden waren, wurden vom Karlsruher Verkehrsverein übernommen, sodaß auch von diesem Gesichtspunkte aus die Gründung des Badischen Verkehrsverbandes als das Werk des Karlsruher Verkehrsvereins anzusehen ist. Der Verbandsvorstand entfaltete eine rege Tätigkeit; seiner Anregung war vor allem die Herausgabe eines illustrierten Führers durch Baden zu verdanken. Im übrigen darf der Karlsruher Verkehrsverein mit freudiger Genugtuung die Tatsache feststellen, daß sämtliche Präsidenten des Badischen Verkehrsverbandes seit seiner Gründung aus den Reihen der Vorsitzenden des Verkehrsvereins hervorgegangen sind, nämlich die Herren Robert Ostertag, Leopold Kölsch und der noch jetzt amtierende Präsident Willy Menzinger.

Es gibt kein Gebiet der weitverzweigten verkehrspolitischen Bestrebungen, das im Laufe der 25-jährigen Tätigkeit des Verkehrsvereins von ihm nicht bearbeitet worden wäre. In einer peinlichen Kleinarbeit beruhen oftmals die dankbarsten Ergebnisse, und wenn wirklich erfolgreiche Arbeit nur bei ausgesprochenem Interesse für die Art der Beschäftigung Voraussetzung ist, so trifft dies in ganz besonderem Maße für die Ziele eines verkehrsfördernden Vereins zu. Und in dieser Hinsicht dürfte es gerade der Karlsruher Verkehrsverein an nichts haben fehlen lassen. Wir denken dabei nicht in letzter Linie an seinen ausgesprochenen Sinn für die Schönheiten und reichen Schätze der Natur, um deren Pflege innerhalb des Stadtbildes und der nächsten Umgebung sich der Karlsruher Verkehrsverein im Laufe der Jahre große Verdienste erworben hat. Grünanlagen und Plätze, Waldwege und Straßen wurden oft auf Anregung der Verschönerungskommission vorteilhaft ausgebaut und trugen so mit der gleichzeitigen Ausgestaltung des Stadtgartens dazu bei, Karlsruhe als Blumen- und Gartenstadt bekannt und beliebt zu machen.



Leopold Steinel, Direktor der Landeszentrale
des Badischen Einzelhandels, I. Vorsitzender

Die neue Zeit

Wenn auch schon gleich bei Beginn der Tätigkeit des Verkehrsvereins seine Ziele klar umrissen waren, so hat sich doch im Laufe der Jahre eine gewisse Aenderung vollzogen, die allerdings keine wesentliche Umwandlung, sondern vielmehr einen natürlichen, erfahrungsgemäß bedingten Ausbau der Funktionen des Vereins darstellt. Was an Erfahrungen während



Stadtrat Heinrich v. d. Heydt, stellv. Vorsitzender

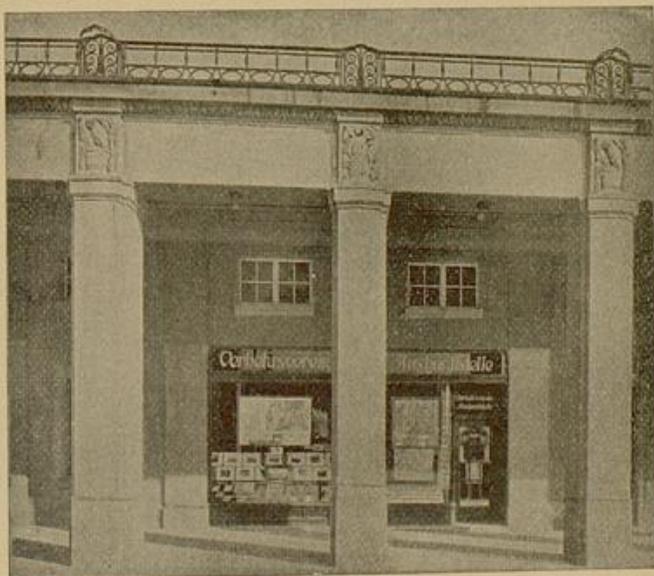


Stadtverordn. Friedrich Lang, stellv. Vorsitzender



Verkehrsdirektor Julius Lacher, Schrift- und Geschäftsführer

zweier Jahrzehnte gewonnen worden ist, was infolge der Veränderung in der Lebensweise der heutigen Generation die Tätigkeit eines Verkehrsvereins fortschrittlich beeinflussen mußte, und wie der Verein allmählich neben seiner Fürsorge, vom Betreuen und Verschönern des Stadtbildes, auch immer mehr die Werbung ins Auge faßte, das stellt ein Kapitel für sich dar und mußte in einer besonderen verkehrspolitischen Abhandlung niedergelegt werden. Ueber die Zweckmäßigkeit der ganzen Reklame eines Verkehrsvereins dürfte in unserer Zeit wohl kaum mehr Zweifel herrschen. Manche Städte, die von Natur aus reich gesegnet, die durch ihre günstige Lage z. B. als Hafenplatz oder als klimatische und balneologische Kurorte bekannt sind, oder die die Aufmerksamkeit der Fremden durch andere Vorzüge und Sehenswürdigkeiten historischer, kultur- und literarhistorischer Art auf sich lenken, benötigen nur sehr geringer Werbung. Anders verhält es sich mit mehr oder minder bekannten Provinzstädten, die zwar auch ihre historische Vergangenheit, spezielle Tradition und mannigfaltige andere Vorzüge besitzen, aber im allgemeinen vom großen Reiestrom nicht berührt werden, wenn sie ihn nicht herbeilocken. Die Auf-



Ehemalige Auskunftsstelle gegenüber dem Hauptbahnhof



Neuer Hauptbahnhof

gabe solcher Städte ist daher, durch geschickte Reklame die Vorzüge und Annehmlichkeiten ihrer Lage und ihrer kulturellen Einrichtungen nachdrücklichst zu vertreten.

Zunehmende Bevölkerung, Ausbau der Eisenbahnnetze und Neuerfindung von Fahrzeugen, Dienstbarmachung und Vervollkommnung von Dampf-, Benzin- und Elektrizitätskraft, die bis zum Ausbruch des Weltkrieges zweifelsohne wachsende Wohlhabenheit des deutschen Volkes und eine daraus folgende größere Vergnügungs- und Reiselust des Publikums, der scharfe Konkurrenzkampf auf allen Gebieten, der reklametechnisch gerade für Verkehrswerbung von größter Bedeutung wurde, alles das sind Faktoren, die z.T. in



Auskunftsstelle I im Hauptbahnhof

sich selbst begründet und sich gegenseitig auslösend, die Tätigkeit eines verkehrsfördernden Vereins verändern und vervollkommen mußten. Wir sehen dabei ganz von der Mode ab, die ebenfalls berücksichtigt werden will. Natürlich hat der Weltkrieg und seine Folgerscheinun-



Auskunftsstelle II, Kaiserstraße 159, Eingang Ritterstraße

gen auf lange Jahre hinaus einen Rückschlag verursacht, der sich vor allem im Auslandsverkehr fühlbar machte. Aber an Hand von Zahlenmaterial ersehen wir, wie sich die Kurve allmählich nach aufwärts bewegte und schließlich den Vorkriegszustand wieder erreichte.

Unter diesen Gesichtspunkten war es daher eine natürliche Notwendigkeit, daß der geschäftsleitende Vorstand des Verkehrsvereins das Wesen und das Betätigungsfeld des Vereins nach modernen Richtlinien umstellte. Er folgte dabei nicht nur dem Beispiel anderer Verkehrsvereine, sondern wurde in seinen Bemühungen selbst tonangebend und vorbildlich. In größerem Maße wandte er sich besonders ausschlaggebenden, volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch bedeutsamen Aufgaben zu, wie Verbesserung der Eisenbahn-Verhältnisse in Baden, Begünstigung des Brückenbau-Projektes bei Maxau, des Bebauungsplanes der Stadt,

Heranziehung von Kongressen und Ausstellungen. Die Organi-



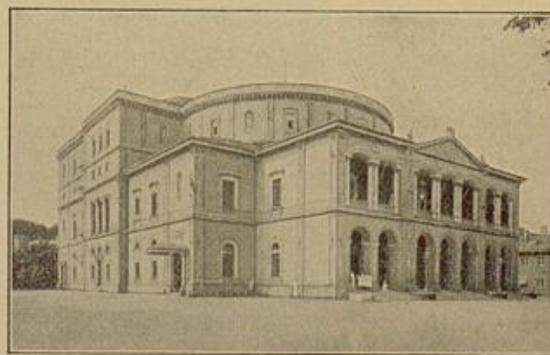
Auskunftsstelle II, Kaiserstraße 159, Innenansicht



Eingang zum Fasanengarten

paganda zufielen (siehe auch Artikel „Verkehrsjournalismus“ von Rudolf Proschky, Seite 34), und in neuerer Zeit durch die Erweiterung der Auskunftsstelle II, der u. a. die Vertretung bedeutender Schiffahrtsgesellschaften angegliedert wurde.

Auf der Basis dieser Neuorganisation wurde mit großzügigen Mitteln eine Verwaltungs- und Werbetätigkeit entfaltet, die überall, im In- und Auslande, die Sehenswürdigkeiten, die günstige geographische Lage und die kulturelle und verkehrspolitische Bedeutung der Stadt Karlsruhe bekannt machte und von Jahr zu Jahr immer mehr Fremde anlockte. Der Absatz von deutsch- und fremdsprachigen Führern wuchs, Sonderschriften über Karlsruhe wurden herausgegeben, Industrieprospekte und vorzügliches Bildmaterial gingen in die Länder hinaus, und, während in der Stadt selbst alljährlich zahlreiche große Ausstellungen und Kongresse stattfanden, war Karlsruhe auf bedeutenden Ausstellungen anderer Städte und des Auslandes mit seinen zugkräftigen Plakaten und anderem guten Werbematerial vertreten. Schließlich trug die Herausgabe der „Karlsruher Wochenschau“, die alle 14 Tage erscheinende offizielle Zeitschrift des Verkehrsvereins, viel dazu bei, als Spiegelbild des kulturellen und verkehrspolitischen Lebens der Landeshauptstadt reges Interesse zu wecken, werbend zu wirken, die Leserschaft über verkehrspolitische und kulturelle Vorgänge der Stadt auf dem Laufenden zu halten und dem Verkehrsverein selbst ein nicht zu unterschätzendes Mittel zur regelmäßigen Veröffentlichung seiner Ideen und Ziele an die Hand zu geben.



Badisches Landestheater

*

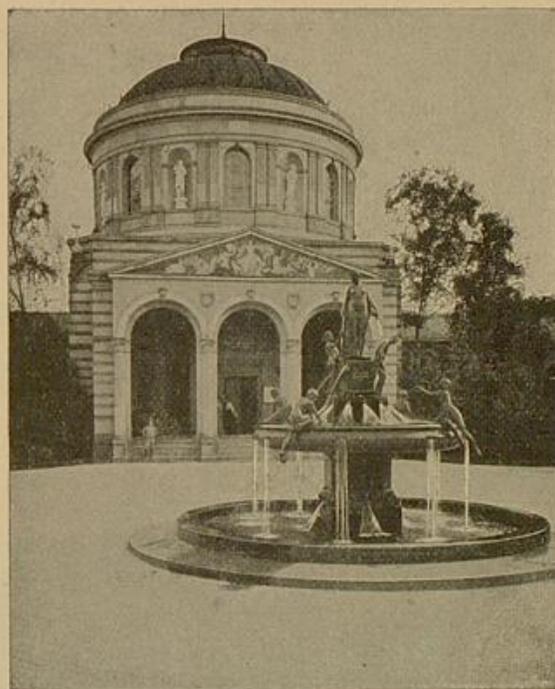
Das Kapitel der Zahlen

Im folgenden geben wir eine schematische Darstellung der hauptsächlichsten literarischen und werbetechnischen Erzeugnisse, die vom Verkehrsverein während seines Bestehens herausgegeben und verbreitet wurden. Außer den in den Tabellen aufgeführten Propagandamitteln wären noch zahlreiche andere Drucksachen sowie verkehrspolitische Unternehmungen zu erwähnen, die wir aber der Einfachheit halber und wegen des schwer zu kontrollierenden Stoffes hier kurz zusammenfassen.

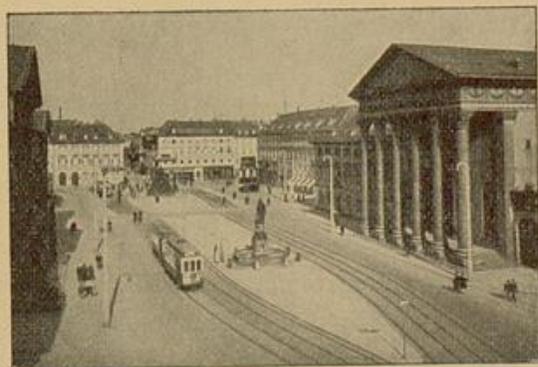
Neben großen und kleinen Stadtplänen und einem Verzeichnis der Sehenswürdigkeiten Karlsruhes, neben Wanderkarten und verschiedenen Prospekten waren es auch die Broschüren der Stadtverwaltung über die Lebens-, Schul-, Bildungs- und Siedlungsverhältnisse, über die Staats-, Gemeinde- und Kirchensteuern, Konzertanzeiger für Festhalle- und Stadtgartenkonzerte, ein hygienischer Führer und nicht zuletzt die äußerst interessanten zahlreichen Broschüren des Brückenbauvereins, die auf Anregung der Stadtverwaltung und des Verkehrsvereins über die verkehrspolitische Lage Karlsruhes aufklärten und allgemeines Interesse an dem Umbau der Maxauer Brücke weckten. Dazu kam die Beteiligung des Verkehrsvereins an den Schriften des Badischen Verkehrsverbandes, wie am „Badnerland“, „Badnerland im Winter“, am Badischen Verkehrsbuch, Badischen Hotelführer, am Badischen Kalender, an der Zeitschrift „Badnerland-Schwarzwald“ und an den B.V.-Nachrichten, im ganzen eine sehr bemerkenswerte

wirksame Werbemaßnahme. Die Lichtbilder- und Stereobilderreklame brachte der Stadt auf auswärtigen Ausstellungen vielseitige Beachtung ein, und schließlich sorgte ein Heer von Sammelinscraten in Tageszeitungen, Zeitschriften, Kur- und Badeblättern, ebenso wie Aufsätze und Kunstbriefe über Karlsruhe im In- und Auslande, für die großen Ziele des Vereins in hervorragender Weise.

Zu erwähnen wären an dieser Stelle noch



Städtisches Vierordtbad mit Klosebrunnen



Marktplatz

die kulturellen und verkehrspolitisch äußerst wirksamen und allseits anerkannten „Karlsruher Herbsttage“, angefangen bei der ersten „Badischen Woche“ (1920) bis zum letzten „Südwestdeutschen Heimatabend“. Ihre Bedeutung für die ganze Südwestmark durch die Beteiligung der benachbarten Stämme an den kulturellen und wirtschaftlichen Veranstaltungen ist nicht hoch genug zu werten. Festzüge mit Trachtengruppen und vor allen Dingen die „Heimatabende“ mit den Heimatspielen trugen viel dazu bei, die südwestdeutschen Stämme, Stadt- und Landbevölkerung einander näher zu bringen und außerdem den unter der Besetzung schwer ringenden Pfälzer und Saarländer Stammesbrüdern eine wertvolle Stütze zu bieten. Von den Heimatspielen, die viel Anklang fanden, erwähnen wir „Der Lahrer hinkende Bote“ von W. E. Oeffering, „Die goldig Krott“ von Nikolaus Bruck und die Dichtung von Rudolf Proschky „Südwestmarkspiel“. Während der Kriegsjahre hatte sich der Verein mit seinen Arbeitskräften und seinen



Marktplatz mit Taubenfütterung

Büroräumen in den Dienst des Vaterlandes gestellt, während gleichzeitig Geschäftsführer und Vorstandsmitglieder im Felde standen. Seine ganze Arbeitsmethode war in dieser Zeit und den nachfolgenden Jahren den Verhältnissen angepaßt.

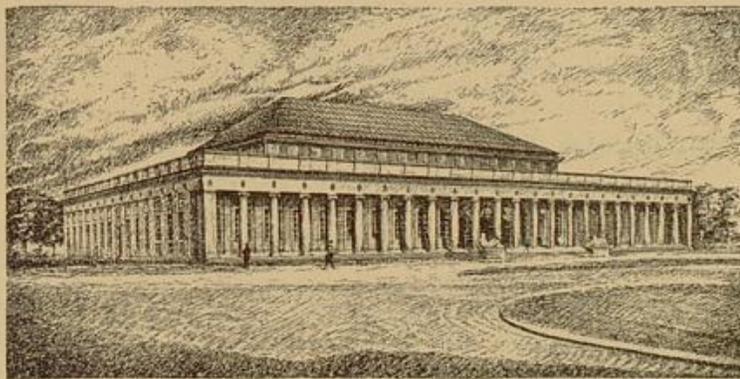
Für verwundete Soldaten und Reconvaleszenten wurde auf Vermittlung des Verkehrsvereins eine weitgehende Bevorzugung für den Besuch von Theater, Museen und dergl. erreicht, ein kurzer Kriegsführer erschien als verkehrspolitische Schrift, und außerdem wurde im kleineren Rahmen für die Stadt und nächste Umgebung werbend gearbeitet.

In jüngster Zeit bot die Filmreklame ein neues Betätigungsfeld für unsere Stadt- und Heimatpropaganda. So wurden vom Verkehrsverein oder auf seine Veranlassung verschiedene Filme gedreht und zunächst in zahlreichen badischen Orten und großen deutschen Städten, aber auch im Ausland (in Amerika in über 700 Lichtspielhäusern) auf-

geführt. Wir erwähnen vor allen Dingen die Filme „Karlsruhe, die Stadt im Grünen“, „Südwestdeutscher Heimattag in Karlsruhe“, „Vom Rhein über den Schwarzwald zum Bodensee“, „Von Heidelberg durch das Neckartal zum Frankenland“. Während der Rhein film die Vorzüge des Badnerlandes als beliebtes Erholungsgebiet zeigt, steht der „Südwestdeutsche Heimattag“ als Trachtenfilm einzig da und bietet außerordentlich viel Interessantes. Durch Vermittlung der bayerischen Lichtbildstelle, München, wird er z. Zt. auf dem Kreuzer „Berlin“ abgerollt und während der Auslandsreise dieses Schiffes auf allen bedeutenden Stationen vorgeführt.

Kongresse und Ausstellungen

Im Gründungsjahre des Vereins fand, wie schon erwähnt, als einzige größere verkehrsbelebende Veranstaltung eine Regatta des Ruderklubs „Alemannia“ statt. Im Jahre 1905 verzeichnen wir schon 8 Tagungen, und die nachfolgenden Jahre bringen so zahlreiche



Stadt. Ausstellungshalle

Kongresse und Ausstellungen in unsere Stadt, daß sie einen Vergleich mit den letzten Jahren nicht zu scheuen brauchen; so z. B.

1906: 18 Kongresse und Tagungen, 5 Ausstellungen, 1 sportliche und 1 kulturelle Veranstaltung.

1907: 10 Tagungen, 4 Ausstellungen, 5 sportliche und 2 kulturelle Veranstaltungen.

Den Höhepunkt bildete wohl das Jahr 1912, wo rund 40 verschiedene größere und kleinere Kongresse, die z.T. von Ausstellungen umrahmt waren, in Karlsruhe abgehalten wurden. Für das Jahr 1915 waren aus Anlaß des 200-jährigen Jubiläums der Stadtgründung ein besonders großzügiges Programm aufgestellt und ganz bedeutende kulturelle und sportliche Organisationen gewonnen worden. Jedoch wurden alle Projekte infolge des Weltkrieges vereitelt, und nur langsam setzte wieder der frühere lebhafte Kongreßbesuch ein.

Bis zum Jahre 1914 hatten stattgefunden:

140 Kongresse, 20 Ausstellungen, 30 sportliche und 16 kulturelle Veranstaltungen.

Vom Jahre 1924 an, das rund 45 größere Veranstaltungen brachte, beginnt die großzügige Wiederaufnahme der verschiedenartigsten Veranstaltungen.

1925: 13 Ausstellungen, 27 Kongresse, 7 sportliche und 6 kulturelle Veranstaltungen.

1926: 10 Ausstellungen, 24 Kongresse, 5 sportliche und 3 kulturelle Veranstaltungen.

1927: 12 Ausstellungen, 34 Kongresse, 10 sportliche und 7 kulturelle Veranstaltungen.

1928: 16 Ausstellungen, 50 Kongresse, 7 sportliche und 7 kulturelle Veranstaltungen.

Seit der Gründung des Verkehrsvereins, also in 25 Jahren, wurden rund 350 bedeutende Kongresse und Tagungen, 100 Ausstellungen, 90 sportliche und 60 kulturelle Veranstaltungen in den Mauern der Stadt Karlsruhe abgehalten.

Propagandakosten

In den ersten drei Geschäftsjahren betragen die Ausgaben des Verkehrsvereins:

1904: 6 544,42 Mk.

1905: 8 724,56 Mk.

1906: 16 526,65 Mk.

Bis zum Jahre 1914 betragen die Gesamtpropagandakosten:

1904/1914: 128 756,60 Mk.

Ueber die Kriegsjahre bis zum Jahre 1920 einschließlich:

1914/1920: 120 940,20 Mk.

Als Inflationskuriosum sei erwähnt, daß die Summe der Ausgaben des Jahres 1923 eine 15-stellige Zahl ergibt, nämlich

230 966 655 136 732 Papiermark

1924/1925: 57 532,08 Mk.

1925/1926: 162 847,56 Mk.

(Davon entfielen auf die Propaganda der Herbstwochen und auf die literarischen Arbeiten allein über 65 000 Mk.)

1926/1927: 77 487,24 Mk.

Sämtliche Propagandaausgaben des Verkehrsvereins seit seiner Gründung, die Inflationsjahre nicht eingerechnet, betragen rund:

675 000 Goldmark, also jährlicher Durchschnittsbetrag: 27 000 Mk.

Für wahr eine gewaltige Summe, die im Laufe eines Vierteljahrhunderts im Interesse und zum Wohle der Stadtgemeinde in bester Weise verwendet wurden. Große Aufwendungen nahm die Herausgabe von Führern durch Karlsruhe in Anspruch, auf die der Verkehrsverein neben anderen literarischen Veröffentlichungen von jeher größte Sorgfalt

verwendete. Diese Zahlen, so nüchtern sie sich auch ansehen mögen, stellen die Summe der Arbeitskraft und Energie, des Idealismus und zähen Festhaltens an den großen Zielen dar, die der Karlsruher Verkehrsverein in treuer Zusammenarbeit mit staatlichen und städtischen Behörden und Privaten sich stets zu verfolgen bemüht hat.

Es bliebe uns noch die Aufgabe, allen Behörden und Organisationen, Vereinen und Privatpersonen, die unserem Verein seit seinem Bestehen wohlwollend gesinnt waren, seine Bedeutung erkannt haben und seine Bestrebungen bereitwilligst unterstützten, unseren Dank auszusprechen. In erster Linie waren es die Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister unserer Stadt, Stadtrat und Bürgerversammlung, die sich durch Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel in besonderer Weise um das Aufblühen des Verkehrsvereins verdient gemacht haben. Auch der Presse gebührt unser Dank. Sie war stets in vorbildlicher Weise die Trägerin unserer Ideen und Ziele. Nicht in letzter Linie soll ebenfalls der Arbeit und aufopfernden Tätigkeit des gesamten Vorstandes und sämtlichen Angestellten des Vereins anerkennend gedacht sein sowie der zahlreichen Mitglieder des Vereins selbst, die uns in schwersten Zeiten treu geblieben sind.

Das allgemeine ersprißliche Zusammenarbeiten in den vergangenen 25 Jahren läßt uns um so froher in die Zukunft blicken, als sich die Tätigkeit des Verkehrsvereins auch in der Gegenwart wachsender Sympathie erfreut und allmählich den Platz einnimmt, der ihm im gesellschaftlichen und kulturellen Leben unserer Stadt von Rechts wegen gebührt.

Literatur- und Propaganda-Material

herausgegeben und verbreitet durch den Verkehrsverein im Laufe von 25 Jahren

I.

Von der Gründung bis zum Jahre 1914

Jahrgang	Führer durch Karlsruhe		Plakate	Illustr. Flug- blätter	Prospek- te	Reklame Post- karten	Jahres- Berichte	Sonst. Druck- sachen	Total
	kleine	große							
1904/05	5 000		2 000	18 000	100 000		2 000	15 000	142 000
1906/07	10 000	2 000	8 000	100 000		70 000	2 000	123 000	315 000
1908/09	10 000		5 000		10 000		2 000	32 600	59 600
1910/11	16 000	8 500	2 300	10 000	110 000	20 000	2 000	40 600	209 400
1912/13	18 000	1 300		16 000	1 000			4 000	40 300
Summa	59 000	11 800	17 300	144 000	221 000	90 000	8 000	215 200	766 300

II.

Ueber die Kriegs- und Nachkriegszeit bis zum Jahre 1924

Jahrgang	Führer durch Karlsruhe		Plakate	Illustr. Flug- blätter	Prospek- te	Jahres- Berichte	Sonst. Druck- sachen	Total
	kleine	große						
1914/15	3 000	3 000		2 000	18 500		1 700	28 200
1916/17	2 000						5 000	7 000
1918/19	5 000				2 000	1 000	1 200	9 200
1920/21	8 000	10 000	4 000	30 000			25 000	77 000
1922/23	20 000			40 000	10 000	2 000	5 000	77 000
Summa	38 000	13 000	4 000	72 000	30 500	3 000	37 900	198 400

III.

Bis zum Jahre 1928 einschließlich

Jahr- gang	Führer durch Karlsruhe				Pla- kate	Pro- spekte	Post- karten	Herbst Sond- schrift	Wo- chen- schau	Album der Stadt	Jahres- Be- richte	Große Stadt- pläne	Total
	kleine	große	engl.	holl.									
1924/25	12 000	10 000	5 000				5 000	5 000	10 000	4 000	3 000		54 000
1926/27	20 000		15 000		3 400	20 000	30 000	3 000	20 000		4 000		115 400
1928	30 000			10 000	5 000	113 600	50 000	9 000	10 000		2 000	10 000	239 600
Summa	62 000	10 000	20 000	10 000	8 400	133 600	80 000	17 000	35 000	10 000	10 000	13 000	409 000

Die seit dem Jahre 1904 herausgegebenen und verbreiteten Führer durch Karlsruhe – eine Bibliothek von rund 224 000 Exemplaren – ergäbe, aneinandergereiht, die Strecke von 330 km; mit andern Worten, man könnte die Eisenbahnlinie Karlsruhe – München, Darmstadt – Basel oder fast Karlsruhe – Köln, damit belegen.

Die Gesamtzahl des mit Unterstützung der Stadtverwaltung vom Verkehrsverein herausgegebenen Literatur- und Propagandamaterials ergibt die runde Summe von 1 400 000 Stück Drucksachen.

Mitgliederbewegung des Verkehrsvereins

1903:	408 Mitglieder
1904:	422 Mitglieder
1905:	483 Mitglieder
1906:	505 Mitglieder
1907:	497 Mitglieder
1908:	499 Mitglieder
1909:	488 Mitglieder
1910:	493 Mitglieder
1911:	543 Mitglieder
1912:	566 Mitglieder
1913:	618 Mitglieder

Ueber die Kriegsjahre blieb die Anzahl der Mitglieder ziemlich konstant, nämlich rund

1914:	600 Mitglieder
1915:	600 Mitglieder
1916:	600 Mitglieder
1917:	631 Mitglieder
1918:	624 Mitglieder
1919:	657 Mitglieder

Nach einer eifrigen Werbetätigkeit zählte der Verein im Jahre

1920:	753 Mitglieder
1921:	866 Mitglieder
1922:	907 Mitglieder
1923:	975 Mitglieder

Infolge der Inflationszeit ging die Zahl der Mitglieder erheblich zurück, und wir verzeichnen im Jahre

1924:	690 Mitglieder
-------	----------------

Nach erneuter Werbetätigkeit beträgt die Zahl im Jahre

1925:	803 Mitglieder
-------	----------------

Infolge von Wegzug, Todesfällen und freiwilligen Austritten

1926:	690 Mitglieder
-------	----------------

Im folgenden Jahre eine beträchtliche Zunahme:

1927:	901 Mitglieder
-------	----------------

Augenblicklich zählt der Verein

1928:	850 Mitglieder
-------	----------------

Ausklang

Der Sinn für die Notwendigkeit und für den Nutzen eines Verkehrsvereins hatte unter dem Beweismaterial eines immer mehr aufblühenden Innen- und Außenlebens der Stadt, vor allem bei der geschäfts- und gewerbetreibenden Bevölkerung mehr und mehr Boden gewonnen und ließ die Kurve der Vereinsmitglieder immer weiter nach oben schnellen. Und wie sich Karlsruhe aus einer Beamtenstadt allmählich zu einer Industrie- und Verkehrsstadt entwickelte, so wußte auch der Verkehrsverein, der alle Geschehnisse und Entwicklungsphasen getreu mitmachte, die Umstellung zweckmäßig auszunützen, sie zu begleiten und zu fördern.

Obwohl die Stadt Karlsruhe ihre Gründung einer fürstlichen Laune¹¹ verdankt, so scheint doch die Wahl ihrer Lage durchaus nicht ein Zufallsprodukt zu sein. In der oberrheinischen



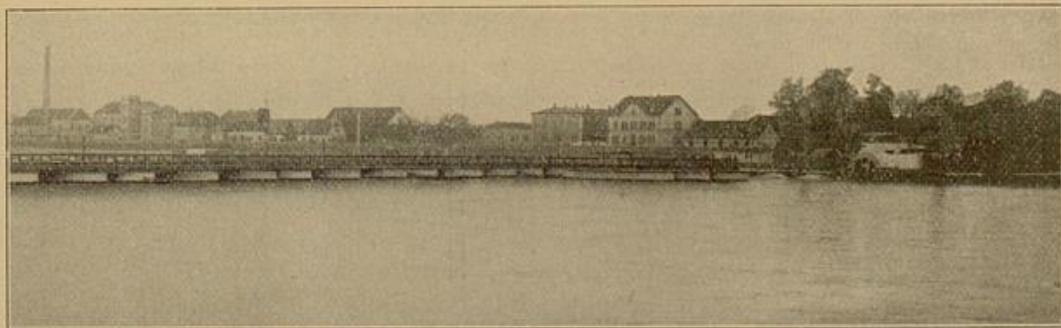
Marktplatz mit Wochenmarkt (bis 1926)

Tiefebene, mit den Schwarzwaldbergen im Süden, im Westen ganz in der Nähe den Rhein, die Wälder der Hardt im Norden, hatte die Neu Gründung Karlsruhe die Hauptaufgabe erhalten, den alten Gegensatz zwischen Alemannen und Franken auszugleichen und eine politische Verbindungsstelle zwischen Süden und Norden des langgestreckten, in allen Gebräuchen so verschiedenen Gebietes zu bilden. Als im Jahre 1806 eine Gebietserweiterung geschaffen wurde, konnte kein anderer Platz ein geeigneterer Mittelpunkt sein als Karlsruhe, und seit der eigentlichen Verkehrsepoche der Neuzeit wußte sie ihre günstige geographische Lage, am Rhein und am Schwarzwald, wirtschaftlich, verkehrspolitisch und kulturell erst recht auszunützen. So darf es nicht verwundern, wenn sich die badische Landeshauptstadt in wenigen Jahrzehnten den Ruf einer geschätzten Kunst-, Schul- und Gartenstadt, einer Industrie- und Verkehrsstadt, einer Stadt der Ausstellungen und Kongresse, einer Fremdenstadt zu sichern wußte. Hier treffen sich die internationalen Zugverbindungen der Nord-Süd- und Ost-West-Linien, hier mußte auch neben einem reichen Innenleben ein kommerzieller und industrieller Zentralplatz für Baden

entstehen und blühen können. Dazu wurde der Freistaat Baden seit der Umwälzung zur südwestdeutschen Grenzmark, und seine Landeshauptstadt erhielt damit an der Peripherie Deutschlands noch viel bedeutendere Aufgaben als früher und als Folge davon gewisse neue Entwicklungsmöglichkeiten.

Ohne die Fühlung mit dem Reich zu verlieren, war es indes eine spezielle Sorge Karlsruhes, die durch Besetzung vernachlässigten Gebiete der Pfalz und des Saarlandes volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch immer mehr zu erfassen und den Einflüssen welscher Art tatkräftig zu begegnen. Der Rhein sollte kein Trennungshindernis werden, sondern das Band der Zusammengehörigkeit bilden. Jedoch nur durch neuzeitliche Verkehrseinrichtungen kann dieser ideale Zustand erreicht werden, und da die augenblicklichen Brückenverhältnisse in jeder Beziehung ungenügend sind, wurde schon seit langem an ihre Vervollkommnung und Modernisierung gedacht. Maxau war der Augapfel dieser Bestrebungen, aber auch die Achillesferse einer nur zu leicht verwundbaren Politik, die in der ursprünglichen Uneinigkeit der beteiligten Interessenten zum Ausdruck kam. Im Laufe der Jahre ist es endlich zur Genugtuung der Mitglieder des von dem früheren Vorsitzenden des Verkehrsvereins Stadtrat Leopold Kölsch gegründeten „Vereins zur Förderung des badisch-pfälzischen Verkehrs durch Errichtung einer festen Brücke bei Maxau“ im Zusammenwirken mit Stadt und Verkehrsverein gelungen, positive Arbeit zu leisten und zusammen mit den Brückenprojekten bei Speyer und Ludwigshafen die Reichsregierung für den Bau zu gewinnen. Die Unzulänglichkeiten der veralteten Schiffsbrücken mit ihren verkehrshemmenden Nachteilen sind allmählich so bekannt geworden, daß es sich erübrigt, auf weiteres einzugehen. Wir wissen, daß es mit diesem wichtigen Projekt in der Tat vorwärts geht, Kostenanschlag und Pläne fertiggestellt, die Mittel für den Bau bewilligt sind und mit den Vorarbeiten (Probebohrungen) begonnen worden ist.

Wenn die Anlage des Karlsruher Rheinhafens um die Jahrhundertwende den industriellen Aufstieg der Stadt Karlsruhe begründet hat, so wird der Bau einer festen Rheinbrücke bei Maxau in absehbarer Zeit für Baden und die Pfalz und somit für ganz Südwestdeutschland erst die wahre und lebensnotwendige Verbindung schaffen und die Stadt Karlsruhe, durch Erweiterung des Güter-Verkehrs mit durchgehenden Eisenbahnlinien, insbesondere mit Württemberg und dem Bodensee durch die von uns geförderte Murgtalbahnlinie als badische Metropole zur besten Geltung bringen.



Schiffsbrücke über den Rhein bei Maxau.

Glückwünsche zu unserem Jubiläum

Dem Verkehrsverein Karlsruhe spreche ich zu seinem 25-jährigen Bestehen aufrichtige Glückwünsche aus; ich verbinde damit gerne den Ausdruck des Dankes und der Anerkennung für die in den 25 Jahren zum Wohle der Landeshauptstadt sowie der ganzen badischen Heimat geleistete Arbeit. Möge die rührige Vereinsleitung auch weiterhin für die Allgemeinheit tätig sein.

Badischer Staatspräsident und Minister des Innern
gez.: Remmele.

*

Zur Feier des 25-jährigen Bestehens des Verkehrsvereins Karlsruhe möchten wir unsere herzlichsten Glückwünsche aussprechen. Der Verein hat in der Zeit seines Bestehens eine erfolgreiche Tätigkeit entfaltet und als ein geachtetes Glied des deutschen Fremdenverkehrswesens um die Förderung der Fremdenverkehrsinteressen der schönen badischen Landeshauptstadt sich große Verdienste erworben. Möge er unter der verständnisvollen und hingebenden Führung weiter blühen und gedeihen. Dies ist unser aufrichtiger Wunsch.

Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr
gez.: Krauss, Generaldirektor.

*

Dem Verkehrsverein Karlsruhe entbieten wir anlässlich seines 25-jährigen Bestehens unsere herzlichsten Glückwünsche.

Schon frühzeitig hat der Karlsruher Verkehrsverein die Notwendigkeit der Förderung einer intensiven Verkehrswerbung und Großzügigkeit einer objektiven Verkehrspolitik erkannt. In den zweieinhalb Jahrzehnten seines Bestehens hat er es verstanden, seinen Aufgabenkreis immer weiter zu ziehen und tatkräftig an den Lösungen der für die Entwicklung des Fremdenverkehrswesens in Karlsruhe und Baden wichtigen Probleme mitzuarbeiten.

Möge es dem Verkehrsverein Karlsruhe vergönnt sein, seine Organisation immer weiter erfolgreich auszugestalten und die Bestrebungen des Badischen Verkehrsverbandes in jeder Hinsicht durch seine Mitarbeit zu unterstützen.

Badischer Verkehrsverband
gez. Präsident Menzinger, Generalkonsul Syndikus Rieger.

*

Bei der Feier Ihres 25-jährigen Bestehens möchte die „Arbeitsgemeinschaft westdeutscher und südwestdeutscher Städte“ nicht verfehlen, mit ihren herzlichsten Glückwünschen zur Stelle zu sein. Die Freude, für eine so schöne Stadt wie Karlsruhe werbend wirken zu dürfen, hat Ihnen gewiß die Ueberwindung der Schwierigkeiten, die sich Ihnen, wie allen in der Verkehrswerbung tätigen Organisationen, in den Weg stellten, leichter gemacht. Und der Erfolg, der Ihrer unermüdlchen Wirksamkeit beschieden war, mag Ihnen ein ermutigender Ansporn sein, Ihrer Stadt und dem herrlichen Badischen Lande weiter zu dienen. Der Arbeitsgemeinschaft wird es eine Freude sein, gleiche Interessen, die Sie mit uns verbinden, an Ihrer Seite zu vertreten. Glück auf!

Arbeitsgemeinschaft Westdeutscher und Südwestdeutscher Städte
gez. l. A.: Dr. V. Wagner.

Wir möchten nicht verfehlen, Ihnen zum Jubiläum unsere vollste Anerkennung und unseren verbindlichen Dank für die tatkräftige und zielbewußte Mitarbeit und Unterstützung der Bestrebungen der Verkehrsgemeinschaft mittelbadischer Städte auszusprechen, deren Gründung hauptsächlich auf Ihre Initiative zurückzuführen ist. Wir verbinden damit den Wunsch, daß es Ihrem Verein vergönnt sein möge, wie bisher seine bekannte Tatkraft und seine durch langjährige Erfahrungen erprobte fachmännische Arbeit auch weiterhin für das Wohl und Gedeihen der Stadt Karlsruhe und ihrer Verkehrsinteressen einsetzen zu können.

Mittelbadische Verkehrsgemeinschaft, Vorort Baden-Baden
Städtische Kurdirektion
gez. I. V.: Direktor H. Wolff.

*

Der Verkehrsverein Karlsruhe, der sich anschickt, sein 25-jähriges Bestehen zu feiern, hat seit seiner Gründung es in vorbildlicher Weise verstanden, die Interessen der Fremdenverkehrsstadt Karlsruhe zu fördern. Wir wünschen dem rührigen Verein noch weitere 25 Jahre.

Rheinischer Verkehrsverband
gez.: Vorsitzender Dr. K r u s e, Regierungspräsident a. D.

*

Das Badische Landestheater hat von dem planvollen und wirksamen Bemühen des Verkehrsvereins Karlsruhe, das kulturelle und wirtschaftliche Wohl und Ansehen unserer Landeshauptstadt durch eine weitgreifende und vorbildliche Werbearbeit zu erhalten und unablässig zu mehren, besonders in der schweren Nachkriegszeit, jede nur mögliche Förderung erfahren. Die Generaldirektion nimmt daher das 25-jährige Jubiläum des Vereins gern zum Anlaß, ihm in rückhaltsloser Würdigung seiner großen Verdienste die besten Glückwünsche zum Ausdruck zu bringen. Wir freuen uns, die Hoffnung haben zu dürfen, daß es seiner energischen und umsichtigen Leitung gelingen wird, der lobenswerten Vergangenheit eine gedeihliche Zukunft folgen zu lassen.

Generaldirektion des Badischen Landestheaters
gez.: Dr. H. W a a g, Intendant des Badischen Landestheaters

*

Dem Verkehrsverein Karlsruhe zu seinem 25. Stiftungsfeste die herzlichsten Glückwünsche! Möge ihm eine weitere gedeihliche Entwicklung in freundnachbarlicher immer engerer Zusammenarbeit mit der bayerischen Pfalz beschieden sein!

Pfälzischer Fremdenverkehrsrat / Pfälzerwaldverein e. V.
gez.: 1. Vorsitzender Dr. P o e v e r l e i n, Oberregierungsrat.

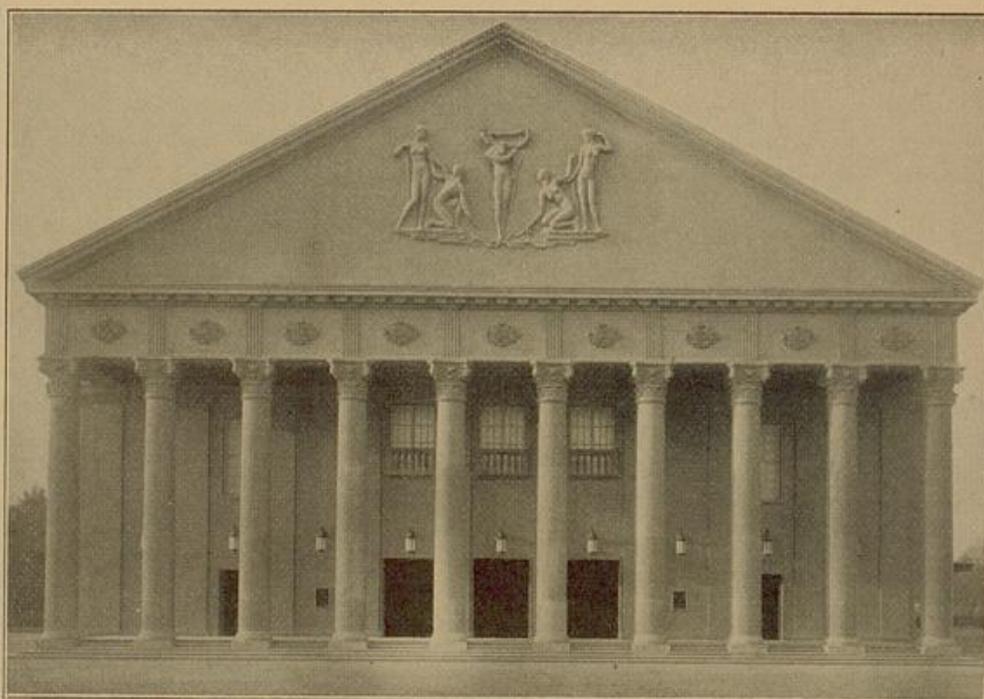
*

Diesen Glückwünschen haben sich angeschlossen:

Oberpostdirektion Karlsruhe; Handelskammer für die Kreise Karlsruhe und Baden; Handwerkskammer Karlsruhe; Verein Karlsruher Hotelbesitzer und verw. Betriebe; Gastwirteverein Karlsruhe und Umgebung e. V.; Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine; Verkehrsausschuß Edenkoben; Stadtverwaltung und Verkehrsausschuß Zweibrücken; Bürgermeisteramt und Verkehrsverein St. Martin; Verlagsdirektor Karl Th. Schuler, Zweibrücken; Trachtenführer Hauptlehrer Aug. Hermann Lehmann-Gutach, Ehrenmitglied des Karlsruher Verkehrsvereins.

Verkehrsjournalismus

Mit diesem Begriff ist ein bestimmtes Gebiet des großen Aufgabenkreises der Presse umrissen, dem in den letzten Jahren eine steigende Beachtung geschenkt wird. Die umwälzende Organisation des Fremdenverkehrswesens, die Entwicklung der modernen Verkehrswerbung und der Einfluß einer planmäßigen Verkehrspolitik auf die wirtschaft-



Städtisches Konzerthaus

liche Gestaltung der Länder brachten auch die Geburtsstunde des Verkehrsjournalismus. Das Wort ist nicht schön. Es drückt jedoch die Mitarbeit der Presse im Dienste der Verkehrsinteressen aus. Aus dem großen Gebilde der Presse kristallisierte sich von selbst dieser Faktor des Journalismus heraus. Ihm war eine Entwicklung beschieden, für die sich keine Norm aufstellen ließ und für die keine Richtlinien festgelegt werden konnten. Wo immer die Presse neue Fäden in dem öffentlichen Leben knüpft, hat es nie ein Schema gegeben. Der Journalismus schöpft aus den Ereignissen des Tages. Die Presse lebt von den Begebenheiten des Augenblicks. Das allein verleiht ihr den tieferen Sinn ihrer festgewurzelten Daseinsberechtigung. Der Augenblick wirft ihr immer neue Probleme zu. Aufgabe des Journalisten ist es, diese Fragen so zusammenzuballen, daß sie, stilistisch verarbeitet, die Gegenwart widerspiegeln und das ungetrübte Bild der Zeit ergeben. Erkennt die Presse die neuen Aufgaben als erstrebenswert und als im

Sinne des Gemeinwohls förderenswert an, schlägt sie die Brücken zu dem Neuland, aufklärend, beratend, bildend und nicht zuletzt kritisierend.

So war es auch, als man in weitesten Kreisen die Bedeutung des Fremdenverkehrs erkannte und seinen Wert mit anderen Maßen zu beurteilen begann. Ungehobene Schätze der deutschen Landschaft, die Heilkräfte ihrer Bäder und Kurorte, Schönheiten in Stadt und Land, das Kulturleben der Städte usw. mußten zu neuem Leben erweckt werden, um durch die Befruchtung des Fremdenverkehrs die Handelsbilanz der Länder nach der Aktivseite zu beeinflussen und damit das Wirtschaftsleben zu fördern.

Fremdenverkehr? Man lächelte einst darüber. Es spielte ja keine Rolle, ob sich tausend Besucher mehr oder weniger an einem Orte einfanden. Es war so gleichgültig, ob man draußen in der Welt etwas von den Schönheiten, Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen wußte. Es interessierte kaum, ob Führer und Prospekte in Berlin, Paris, London, New-York erhältlich waren, oder ob neben dem wirksamen Plakat Italiens und der Schweiz auch eine deutsche Gegend in Erscheinung trat. Fremde kamen und gingen. Deutschland brauchte nicht um Gunst zu werben. Der in- und ausländische Verkehr flutete ständig. Deutschland war ein bevorzugtes Erholungs- und Reiseland.

An die plötzliche Umgestaltung der Verhältnisse mit dem Kriege braucht hier nicht erinnert zu werden. Deutschland mußte neu aufbauen. Als wichtigste Aufgabe betrachteten die maßgebenden Stellen die Hebung des Fremdenverkehrs. Seine Tätigkeit kann man in eine großzügige praktische Verkehrswerbung und in die allgemeine Vertretung der Verkehrsinteressen gliedern. Die vielen Untergruppen, die sich davon absondern, bedürfen hier einer näheren Darstellung nicht. Sie sind in jedem Orte verschieden und umfassen vor allem die regionalen Belange, die sich auf Verbesserung der Verkehrs- und Unterkunftsverhältnisse, auf Veranstaltung verkehrsbelebender Programme usw. erstrecken.

Dieses System, das die deutsche Verkehrswerbung allmählich erreichte, führte zur Mitarbeit der Presse. In der Vielgestaltigkeit ihres Gebildes liegt es begründet, daß sie sich immer mehr spezialisieren mußte, und daß aus den Reihen der Journalisten die Gruppe der Verkehrsjournalisten entstand. Jede größere Tageszeitung verfügt heute über ihren eigenen Redakteur, der für die Reise- und Bäderzeitung verantwortlich zeichnet. Seine Aufgabe ist es, den Pulsschlag der Gegenwart auf diesem Gebiete zu belauschen und das Verkehrswesen auch nach anderen Richtungen in der Öffentlichkeit zu fördern, als nur mit vergnüglichen Plaudereien und flotten Feuilletons.

Für die Fremdenverkehrsorganisationen erstand jedoch ebenfalls die Aufgabe, die Beziehungen zur Presse aufzunehmen und für Material zu sorgen, das einerseits die Interessen des Verkehrswesens objektiv vertrat und andererseits auch dem Bedürfnis des Publikums nach reichhaltigem Stoff entsprach. So gliederte man verschiedenen Verkehrsorganisationen Pressestellen an. Die Gegenwart erfordert heute eine nach künstlerischen

Gesichtspunkten gestaltete Propaganda. Künstlerische Momente beherrschen das Bildplakat, den Zeitungsartikel, die Werbebroschüre. So erschloß sich dem Redakteur ebenso ein neues Tätigkeitsgebiet wie dem Maler und dem Reklamefachmann.

Von dem Journalisten dieser Pressestellen erwartet man das journalistische Fingerspitzengefühl für die aktuellen Fragen seines Aufgabenkreises. Er soll für seinen Verkehrsverband oder Verkehrsverein keine Meinungen machen. Die Kritik fällt der Tagespresse zu. Aber seine Aufgabe ist es, Nachrichten in der Form zu vermitteln, wie sie für die Tagespresse geeignet ist. Der Verkehrsjournalist ist der literarische Mitarbeiter für die stilistischen Aufgaben seiner Organisation und nicht das Sprachrohr einer Anschauung. Seinem Taktgefühl bleibt es überlassen, aus dem großen Tätigkeitsgebiet einer Verwaltung ständig die Dinge in ihren großen Zusammenhängen zu sehen und den Idealismus des freien Schriftstellertums in Einklang mit den Gebundenheiten des Bürokratismus zu bringen. Die Gegensätze, die sich im Bürokraten und Journalisten gegenüberstehen, sind durchaus nicht unüberbrückbar. Auf der Grundlage gegenseitiger Anerkennung der Verschiedenheiten dieser Berufswelten läßt sich ein Zusammenarbeiten ermöglichen.

Das Verkehrsnachrichtenwesen läßt sich nicht schematisieren. Der Journalist, der im Dienste einer Verkehrsorganisation steht, ist in der Verwirklichung schöpferischer Gedanken nicht behindert. Ihm fällt auch die Vermittlerrolle zu, Gegensätze auszugleichen, die gelegentlich zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Verwaltung und Presse entstehen könnten.

So gestaltet sich das Bild der journalistischen Verkehrswerbung, im Spiegel des öffentlichen Lebens gesehen. Verkehr ist heute nötiger denn je. Und wo sich Verwaltung und Presse zum Miteinanderarbeiten gefunden haben, wurde das Gemeinwohl noch stets gefördert.

Die Beispiele der letzten Jahre haben es gelehrt.

Rudolf Proschky.



Das wirkungsvolle Tiefdruckplakat der Stadt Karlsruhe

Die Statistik des Fremdenverkehrs in der Stadt Karlsruhe

Der Karlsruher Verkehrsverein hat von jeher lebhaftes Interesse für die Statistik des Fremdenverkehrs gezeigt. Er hat, noch ehe es in vielen andern Großstädten oder Fremdenstädten eine solche Statistik gab, nicht nur ihre große Wichtigkeit erkannt, sondern bald nach seiner Gründung die statistische Beobachtung des Karlsruher Fremdenverkehrs zu einer seiner Aufgaben gemacht. Wie hätte er auch seine Existenzberechtigung, die Notwendigkeit seiner Arbeit, seinen Mitgliedern und der ganzen Einwohnerschaft besser beweisen können, als wenn er zahlenmäßig die Erfolge seiner Tätigkeit vor Augen führte und auf Grund der Zahlen darauf hinwies, was zu tun jeweils noch übrig blieb! Bis zum Jahre 1911 hat der Verein die Statistik selbst geführt. Erst als sich als notwendig herausstellte, sie zu erweitern und nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten auszubauen, wurde die Führung der Statistik dem städt. Statistischen Amt übertragen, d. i. seit Mai 1911. Auch die Stadtverwaltung Karlsruhe zeigte für sie regstes Interesse und stellte Mittel für eine eingehende Fremdenverkehrsstatistik dem Statistischen Amt zur Verfügung.

Was für Aufschlüsse erwarten nun von der Fremdenverkehrsstatistik Stadtverwaltung, Verkehrsverein und alle andern an der Hebung des Fremdenverkehrs Beteiligten und Interessierten? In erster Linie wollen sie wissen, wieviel Fremde waren im letzten Jahr hier, sodann, wie lange blieben sie hier, in welchen Unterkunftsstätten übernachteten sie, wo kamen sie her, und schließlich noch, welchen Berufen gehörten sie an. Alle diese Aufschlüsse sind nötig, nicht nur um die Erfolge der Werbetätigkeit festzulegen, sondern auch, um zu wissen, wo sie verstärkt werden muß, wo sie anders aufzubauen ist usw.

... „Doch hart im Raume stoßen sich die Sachen“ ... gilt auch hier. Denn die ganze Fremdenverkehrsstatistik ist abhängig von einer — Polizeiverordnung! Von der Vorschrift darüber, daß und in welcher Weise die Fremdenunterkunftsstätten gehalten sind, ihre Fremden zu melden. In Karlsruhe war in dieser Hinsicht bis zum Jahre 1912 maßgebend die polizeiliche Verordnung vom 16. Februar 1892. War sie vielleicht nicht präzis genug gefaßt oder wurde sie nicht überall genau durchgeführt — jedenfalls meldeten die einen Hoteliers nur die bei ihnen ankommenden Fremden, die andern nicht nur diese, sondern auch alle übrigen, die sie schon einmal gemeldet hatten, d. h. alle bei ihnen übernachtenden Fremden.

Abhilfe wurde auf unseren Antrag mit Hilfe des Verkehrsvereins dadurch geschaffen, daß eine neue Verordnung (vom 28. August 1912) erlassen wurde, wonach jeder Inhaber einer Fremdenunterkunftsstätte verpflichtet ist, nur die täglich bei ihm ankommenden Fremden zu melden, also nicht die übernachtenden. Diese Vorschrift gilt noch jetzt mit einer kleinen Aenderung (Verordnung vom 16. Juni 1922).

Wie aus obigen Ausführungen hervorgeht, ist es leider nicht an­gängig, die Fremden­ziffern für die Jahre 1904 bis einschließlich 1912 mit denen der späteren Jahre zu ver­gleichen (siehe „Statistische Jahresübersichten der Stadt Karlsruhe“ fürs Jahr 1913, Seite 107). Immerhin ist es nicht uninteressant, die Jahre 1904 bis 1912 mit ihrem Fremdenverkehr, der also nach den früheren Meldevorschriften ermittelt wurde, untereinander zu vergleichen. Setzt man die für 1904 (d. i. das 1. Jahr, für das eine Statistik existiert) ermittelte Grundzahl gleich 100, so ergeben sich für die nächsten Jahre folgende Vergleichsziffern:

1905	111	1909	169
1906	120	1910	181
1907	140	1911	184
1908	151	1912	195



Flora im südlichen Eingang zum Stadtgarten

Mit dem Jahre 1913 beginnt, wie gesagt, eine auf anderer Grundlage aufgebaute Statistik, die vom Statistischen Amt an Hand der Original-Meldezettel der Fremdenunterkunfts­stätten bearbeitet wird. Wie schon erwähnt, wurde von Anfang an Wert darauf gelegt, die Meldezettel eingehend zu bearbeiten, nicht nur nach dem Wohnort der Fremden, sondern auch nach ihrem Beruf. Obwohl, wie man aus eigener Erfahrung bei der Ausfüllung seines eigenen Meldezettels weiß, die Berufsangaben vielfach unbestimmt, manchmal vielleicht auch falsch sind, so ist die Zahl der Meldungen doch groß genug, daß sich die Fehler ausgleichen dürften. Leider war diese eingehende Entzifferung nur für einige Jahre möglich; denn bald nach Kriegsausbruch mußte die Fremdenverkehrs­statistik eingestellt werden, weil die Kräfte des Statistischen Amts immer mehr für Kriegsaufgaben verwandt werden mußten, und nach dem Krieg fehlten bald die Mittel zu dieser etwas kostspieligen Entzifferung. Wenn jetzt auch die Verteilung der Fremden

auf die einzelnen Berufs- und Gesellschaftsklassen gegenüber 1913/14 und 1919/20, entsprechend der durch Krieg und Inflation hervorgerufenen gesellschaftlichen Umschichtung, Verschiebungen erfahren haben mag — namentlich die Militärpersonen und Rentner werden unter den hiesigen Fremden auch relativ weniger zahlreich sein als früher — so dürften die Ziffern über Beruf und soziale Stellung der Fremden in den bearbeiteten Jahren auch für die Jetztzeit doch noch typisch genug sein. Deshalb seien sie hier angeführt:

	Fremde in „Hotels“ „Herbergen“			Fremde in „Hotels“ „Herbergen“	
	%	%		%	%
Fabrikanten, Fabrikdirektoren, Kaufleute (selbständige und unselbständige) aller Art (auch Bankbeamte usw.)	50,0	6,0	Dienstboten, Hausdiener, Pförtner, Köche, Kellner usw.	2,0	11,0
darunter „Kaufleute“ (soweit sie sich als solche bezeichnet hatten)	34,0	3,5	Künstler (Maler, Säng- er, Musiker usw.)	1,0	0,6
darunter „Reisende“ (soweit sie sich als solche bezeichnet hatten)	2,0	0,5	Artisten, Schaustel- ler, Musikanten (falls nicht unter Künstler usw.)	0,4	1,5
Handelsleute, Hausierer	1,4	4,0	Rechtsanwälte, Aerzte, Apotheker, Schriftsteller, Geist- liche, Lehrer usw.	7,5	0,8
Architekten, Ingenieure, Techniker	5,0	0,1	Militärpersonen: Offiziere und hö- here Militärbeamte	0,6	} 0,5
Werkmeister, Monteure	2,0	3,0	Unteroffiziere und Mannschaften	0,2	
Handwerksmeister, Gastwirte	1,5	1,0	Beamte (aller Grade)	7,0	2,0
Handwerker (unselbständige), „Arbeiter“, Tagelöhner (auch Auf- seher, Heizer, Ma- schinisten, Chauffeu- re usw.)	8,0	65,0	Rentner und „ohne Beruf“	0,6	0,3
			Schüler und Studen- ten	1,6	0,2
			Sonstige	11,2	4,0
			Zusammen	100,0	100,0

(vergleiche Statistische Jahresübersichten des Statistischen Amtes der Stadt Karlsruhe, Jahrgang 1913, Seite 108).

Sehen wir uns nun einmal die zahlenmäßige Entwicklung des Fremdenverkehrs in den Jahren an, in denen die Statistik auf den neuen Meldevorschriften aufgebaut ist, d. i. vom Jahre 1913 an (Tabelle I). Da steht begreiflicher Weise als das beste Jahr das Jahr 1913 mit 130 000 Fremden an der Spitze. Keiner Begründung bedarf es, daß es mit dem in der Nachkriegszeit sich allmählich wieder hebenden Fremdenverkehr, als die Währungszerüttung rapid zunahm, ebenso schnell wieder bergab gehen mußte. Den größten Tiefstand brachte das Jahr 1923, in dem die Inflation ja ihren Höhepunkt erreichte; das Ergebnis waren nur 77 000 Fremde. Dann ging's von Jahr zu Jahr wieder aufwärts mit einem erklärlichen Rückschlag im Jahre 1926; war doch das Jahr 1925 mit seiner hohen Fremdenverkehrsziffer von fast 114 000 Personen ein Rekordjahr infolge der vielen in diesem Jahre in Karlsruhe abgehaltenen Kongresse und Ausstellungen, die



Partie aus dem Stadtgarten (Rosengarten)

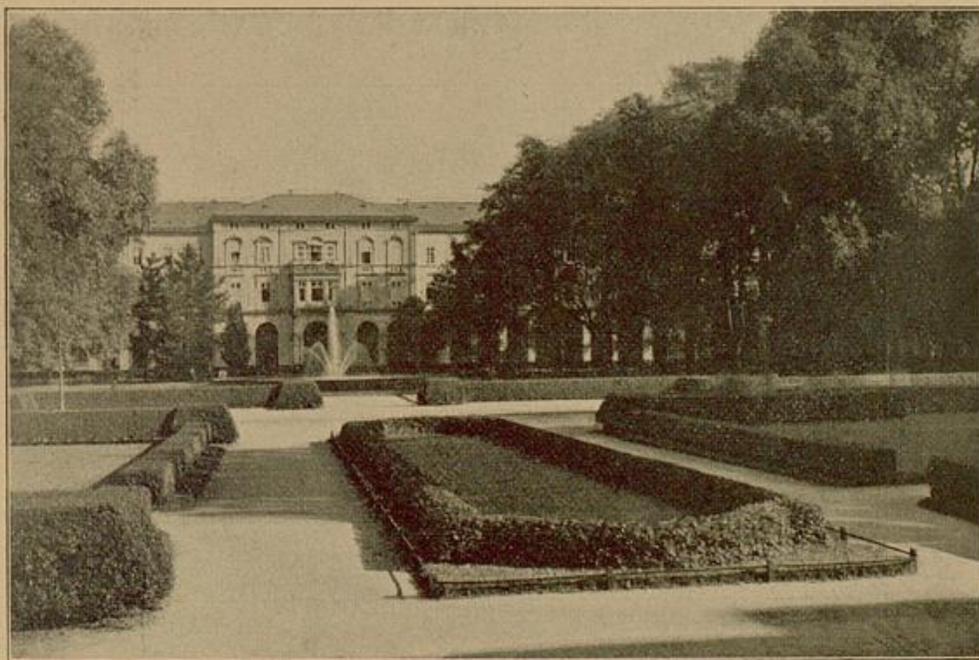
außerordentlich viele Besucher hierher führten. Wie zu erwarten war, hat das Jahr 1927 wieder einen Aufstieg gebracht (im ganzen über 109 000 Fremde).

Sehr wertvoll wäre es, zu wissen, wie lange nun der einzelne Fremde in Karlsruhe bleibt. Erst dann läßt sich einigermaßen ermessen, welche Summen der Fremdenverkehr dem Karlsruher Erwerbsleben Jahr für Jahr zuführt. Bei Erlaß der Polizeiverordnung vom Jahre 1912 war ein Zwang zur Meldung aller übernachtenden Fremden (also nicht nur der eintreffenden) nicht zu erreichen, und noch jetzt sind die Aussichten, eine solche Vorschrift zu erzielen, nicht besser geworden, so sehr sich auch die badische Statistik, die der Städte wie die des Landes, darum bemüht. Nur für 3 Jahre war es möglich, die Aufenthaltsdauer zu ermitteln – nämlich damals, als die Fremden auch in der Stadt Karlsruhe eine „Beherbergungssteuer“ zahlen mußten. Aus den Steuerunterlagen konnte

man berechnen, wie lange die Fremden in Karlsruhe blieben. Das waren in den „Hotels“ in dem Jahre 1921 1,8 Tage, in den Jahren 1922 und 1923 je 1,9 Tage. So sehr auch die Aufenthaltsdauer nach dem Beruf der Fremden und nach der Jahreszeit schwanken mag, im Durchschnitt des Jahres wird sie auch jetzt noch etwa 2 Tage betragen.

Muß man nun auch auf die Ermittlung der Aufenthaltsdauer und des Berufes der Fremden verzichten, so hat sich wenigstens vom Jahre 1919 an die Entzifferung des Wohnorts der Fremden wieder ermöglichen lassen (Tabelle I).

Jahr für Jahr verteilen sich die Fremden fast gleichmäßig auf die einzelnen Städte und Länder, aus denen in nennenswertem Umfange Fremde nach Karlsruhe kommen. Nur



Friedrichsplatz mit Handwerkskammer-Gebäude

in den Jahren 1919 bis 1924, als abnorme wirtschaftliche Verhältnisse herrschten, wichen die Ziffern von denen der Vorkriegszeit mitunter erheblich ab. Sieht man von diesen Jahren ab, so findet man, daß etwas mehr als die Hälfte aller Karlsruher Fremden aus Süddeutschland stammt, und zwar 25 % aus Baden, 12 % aus Württemberg, aus der benachbarten Rheinpfalz aber nur rund 3 %. Norddeutsche sind meist 33–38 % aller Fremden (in den Jahren 1919 und 1924 sank die Ziffer zu Gunsten Süddeutschlands), und zwar Frankfurter und Berliner meist je 6–7 % aller Fremden, während auf die Hansastädte rund 2 % entfallen. Als normal darf z. Zt. gelten, daß etwas mehr als 90 % aller Besucher Reichsdeutsche sind. Ihr Anteil war am höchsten in den Jahren 1919 und 1924 (96 %); seit 1924 sinkt die Ziffer, sodaß sie bald wieder auf der Höhe der Vorkriegszeit (89 %) angelangt sein wird.

Das Ausland stellte also in der Vorkriegszeit 11 % aller Besucher. Sein Anteil war am höchsten im Inflationsjahr 1922, nämlich 16,2 %, ging aber trotz Ansteigens der Inflation im Jahre 1923 auf 5,4 % zurück, weil die Preise allmählich die Entwertung der Valuta überholten, sodaß es den Ausländern in Deutschland zu teuer wurde. Die niedrigste Ausländerziffer war 3,0 % im Jahre 1919 und 4,8 % aller Fremden im Jahre 1924. Seitdem steigt der Anteil der Ausländer von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1927 hat er 8,7 % erreicht.

Betrachtet man den Ausländer-Besuch als Ganzes, so ist es die Schweiz, die die meisten Ausländer stellt, ungefähr 20–25 % aller Ausländer. Dann folgt Oesterreich (im jetzigen Umfange) mit 16 %, darunter Wien mit 8 %, sodann Holland mit z. Zt. fast 12 % aller Ausländer. Bemerkenswert ist, daß der Anteil der Holländer am Karlsruher Ausländerverkehr in den letzten Jahren gewachsen ist und den Vorkriegsverkehr auch



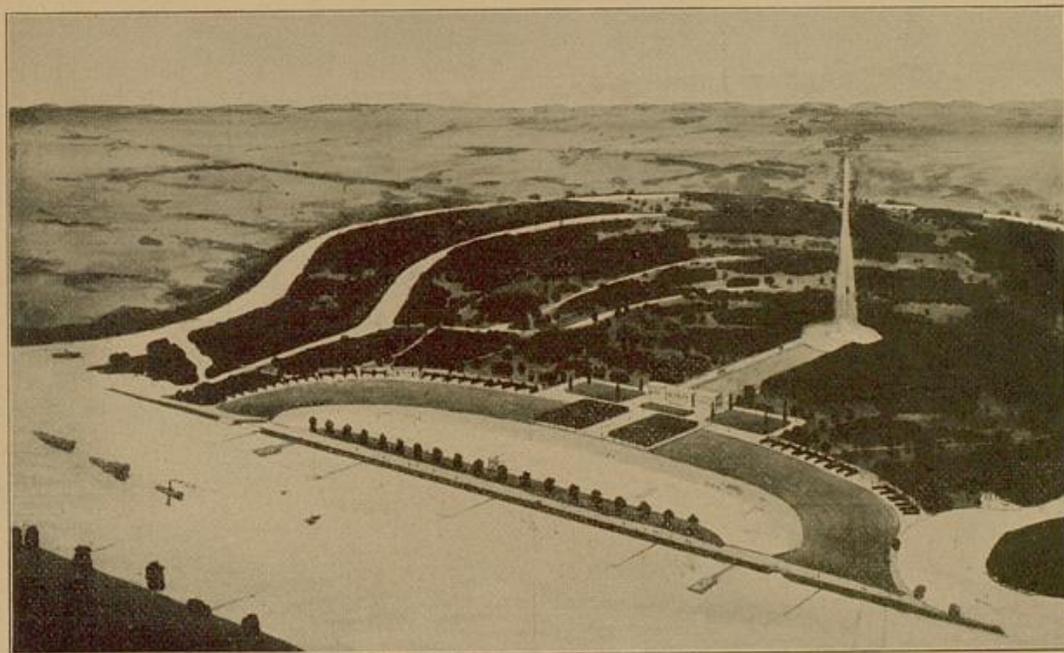
Städtischer Rheinhafen

absolut erheblich überschritten hat. Daß aus Frankreich jetzt verhältnismäßig viel Fremde kommen, ist vor allem auf Elsaß-Lothringen zurückzuführen; denn über die Hälfte der „Franzosen“ wohnt in Elsaß-Lothringen und zwar $\frac{1}{3}$ in Straßburg. Hervorzuheben ist, daß der Verkehr aus England relativ größer ist als in der Vorkriegszeit. Dagegen ist der aus Skandinavien sich ungefähr gleich geblieben. Im ganzen umfaßt der Verkehr an europäischen Ausländern z. Zt. 7,5 % aller Fremden, der außereuropäische 1,2 %, der im Gegensatz zum europäischen seinen Vorkriegsanteil überschritten hat. Hier sind es vor allem die Amerikaner, die absolut wie relativ erheblich zahlreicher als in der Vorkriegszeit in Karlsruhe erscheinen; stellen sie doch jetzt 12 % aller Ausländer (Tabelle I) dar.

Die interessante Feststellung, wie sich der Fremdenverkehr auf die einzelnen Monate des Jahres verteilt, bringt Tabelle II. Die höchste Ziffer weisen meist die Monate Mai–September auf, und zwar in den Jahren 1913 bis 1927 der Mai 1 mal, Juni 2 mal,

Juli 2 mal, August 3 mal, September 2 mal und der März 1 mal (1919) – und die niedrigste Fremdenverkehrsziffer die Monate Februar 1 mal, Dezember 9 mal und der Juni 1 mal (1919). Daß im Jahre 1919 der geringste Verkehr im Juni und der stärkste im März stattfand, zeigt, wie verschoben damals die wirtschaftlichen Verhältnisse waren. Auf die Hauptreisezeit, die Monate Mai–August, entfallen in jedem der Berichtsjahre 34–40 % des gesamten jeweiligen Jahresbesuchs (im abnormen Jahre 1923 43 %).

Im Anschluß an diese Feststellung sei auf Tabelle III hingewiesen, aus der ersichtlich ist, wieweit die einzelnen Monate der Jahre 1914–1927 bezüglich des Fremdenbesuchs die Monate des Jahres 1913 übertreffen oder hinter ihnen zurückbleiben. Man erkennt,



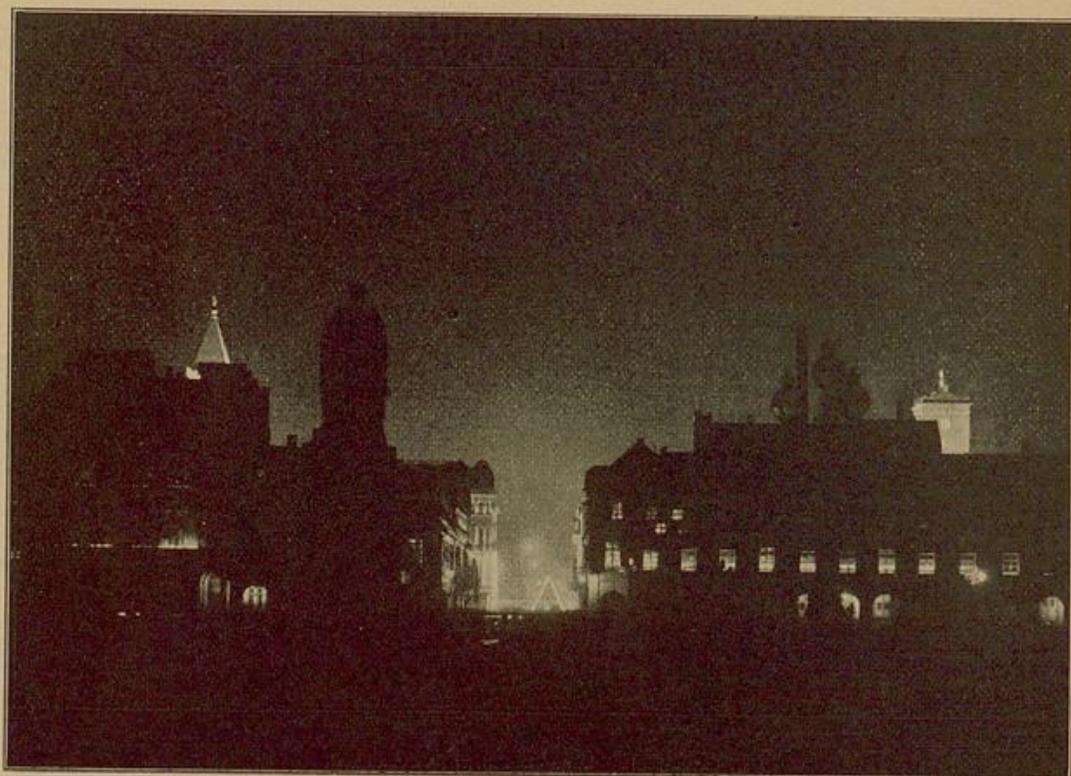
Das kommende Rhein-Strandbad Rappenwörth
nach den Plänen des Bürgermeisters Hermann Schneider-Karlsruhe

daß – wenn auch das Jahr 1913 als Ganzes noch nicht erreicht ist – doch in einzelnen Monaten der letzten Jahre der Fremdenbesuch stärker war als im letzten Vorkriegsjahr.

Die letzte wichtige Frage, deren Beantwortung man von einer Fremdenverkehrsstatistik erwarten kann, ist die: in welchem Umfange nahmen die einzelnen Arten der Unterkunftsstätten an der Unterbringung der Fremden teil. Da sei zunächst festgestellt, daß in den letzten Jahren (in der Vorkriegszeit waren es mehr) ungefähr 14 % aller Fremden in Herbergen und herbergsähnlichen Gasthöfen übernachteten – 86 % der Karlsruher Fremden sind also Hotelgäste. Und zwar stiegen 33 % aller Fremden in Hotels I. Ranges ab, 27 % in Hotels II. Ranges – also 60 % in den Hotels, in denen die „zahlungsfähigeren“ Fremden zu übernachten pflegen. Etwa 15 % suchen die Hotels

mittleren Ranges (III. Ranges) auf und in einfachen Gasthöfen, soweit man sie nicht zu den Herbergen rechnen muß, verkehren rund 11 % der Karlsruher Fremden.

Sind auch die Aufschlüsse, die die Karlsruher Fremdenstatistik bringt, recht mannigfaltiger Art, so kann man die Statistik doch erst dann als vollkommen betrachten, wenn sie auch über die Dauer des Aufenthalts der Fremden in Karlsruhe Auskunft gibt. Erstrebt wird das in Karlsruhe schon längst, neuerdings auch in vielen andern Orten und in manchen Ländern. Erreicht ist es nur hier und da, z. B. in München, vor allem aber in der Schweiz, wo z. B. die Städte Bern und Zürich, Brennpunkte des inter-



Lichtfest Karlsruhe 1928
Blick vom Schloßplatz in die Karlsruher Straße

nationalen Fremdenverkehrs, seit einiger Zeit sich einer vollkommenen Fremdenverkehrsstatistik erfreuen. Bedauerlich ist, daß es im Lande Baden, das wie kaum ein anderes deutsches Land fast in seinem ganzen Gebietsumfange „Fremdenland“ ist, der Statistik noch nicht ermöglicht ist, den Verkehrsvereinen eine Bilanz vorzulegen, die Verkehrs-Gewinn und -Verlust in allen wichtigen Einzelheiten klar erkennen läßt. Hoffen wir, daß die Bestrebungen der badischen Landesstatistik, die es z. Zt. im Benehmen mit der badischen Städtestatistik in dieser Richtung unternimmt, bald den gewünschten Erfolg haben.

Dr. Berendt.

Die Fremden nach ihrem Wohnort

Tabelle I

	1913	1914	1919	1920 a)	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Baden	33508	34360	48444	44818	37740	37116	·	42417	32220	25993	27168
Württemberg	15252	14436	14960	14933	12362	10513	·	13681	13501	13288	13811
Rheinpfalz	4796	4072	2536	3753	4186	3196	·	4312	4666	3121	3453
Sonstiges Bayern	11229	9583	8435	7922	7769	7085	·	5509	9912	11061	10417
Hessen	3561	3087	3706	4124	2572	2774	·	1839	1918	2842	3105
Elsaß-Lothringen	5215	4932	5990	(4678)	(1675)	(1962)	·	(524)	(413)	(452)	(571)
Zus. Süddeutschland	73561	70470	84071	75580	64629	60684	·	67758	62217	56305	57954
Norddeutschland	41765	34988	35901	40958	34731	34155	·	22236	43713	41571	41801
Zus. Deutsches Reich	115326	105458	119972	116538	99360	94839	72948	89994	105930	97876	99755
Europäisch. Ausland	13238	9004	3691	9129	10537	17120	3832	4187	6806	7455	8236
davon :											
Schweiz	3567	3313	2267	1715	4159	5368	1171	1930	2141	1957	2286
Frankreich	1244	526	189	5251	2308	3227	763	780	713	807	1013
dar. Elsaß-Lothr.	(5215)	(4932)	(5990)	4678	1675	1962	480	524	413	452	571
Holland	763	409	204	290	1172	2491	311	246	757	824	1111
England	480	251	54	107	190	642	103	111	275	409	448
Skandinavien	670	302	96	171	606	967	163	105	341	397	418
Oesterreich	3345	2260	305	542	502	1061	441	376	1119	1709	1519
Balkanstaaten	169	147	115	404	270	477	122	35	186	151	180
Außer- europäisches Ausland	1094	708	58	280	583	1194	311	316	1137	1496	1292
davon :											
Amerika	926	567	39	226	479	987	270	280	1038	1332	1142
darunt. Ver. Staaten von Nordamerika	·	·	·	·	·	·	207	231	886	1147	943
Asien	64	75	11	34	46	154	29	23	71	105	98
Afrika	77	54	8	18	41	28	9	9	21	32	29
Australien	27	12	·	2	17	25	3	4	7	27	23
Insgesamt b)	130241	115323	123904	126082	110480	113153	77091	94497	113873	106827	109283

a) Seit 1. Januar 1920 sind die Fremden aus den vom Feindbund entrissenen deutschen Gebieten nicht mehr unter „Deutschland“ entziffert.

b) Einschl. der Fälle „Wohnort unbekannt.“

Von je 1000 Fremden kamen nach Karlsruhe in den einzelnen Monaten der Jahre:

Tabelle II

Monat	1913	1914	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Januar	74	80	84	75	73	75	92	69	70	71	72
Februar	74	77	72	82	70	59	84	72	67	63	62
März	76	87	101	78	71	77	93	79	74	75	77
April	78	86	76	98	76	76	100	78	74	88	77
Mai	89	100	78	110	86	80	113	89	84	97	95
Juni	85	97	61	79	82	83	117	81	111	98	106
Juli	91	110	96	97	89	96	110	79	97	99	96
August	100	88	88	90	99	114	92	94	93	95	98
September	96	90	96	81	98	109	61	115	127	92	96
Oktober	91	73	95	84	97	90	49	97	88	95	90
November	82	60	64	75	91	78	} 89	85	67	75	78
Dezember	61	52	89	51	68	63		62	48	52	53
Zusammen	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Fremdenverkehr in den einzelnen Monaten der Jahre 1914–1927 im Verhältnis zu dem Verkehr in den einzelnen Monaten des Jahres 1913 (Verkehr 1913 jeweils = 100):

Tabelle III

Monat	1913	1914	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Januar	100,0	94,9	108,1	98,2	83,5	87,7	73,2	67,6	83,0	78,1	81,1
Februar	100,0	93,1	92,8	108,0	80,4	69,9	67,9	71,5	79,9	70,5	71,4
März	100,0	101,4	125,7	98,4	79,4	88,0	72,0	74,7	85,2	81,1	85,3
April	100,0	97,4	91,9	120,9	81,9	84,6	76,1	72,6	82,3	92,7	82,3
Mai	100,0	99,9	83,8	120,4	82,4	78,4	75,5	72,9	82,4	90,1	89,8
Juni	100,0	97,9	65,8	86,9	79,0	81,7	78,7	67,0	110,6	90,8	100,6
Juli	100,0	106,7	100,4	103,6	82,5	91,2	71,7	62,8	92,5	88,6	87,9
August	100,0	77,7	84,0	86,8	84,2	98,7	54,2	67,8	81,3	77,5	82,1
September	100,0	82,8	95,0	81,5	85,9	98,8	37,5	86,5	115,4	78,7	83,9
Oktober	100,0	71,0	98,5	88,7	90,5	85,7	31,5	77,4	84,5	85,3	82,9
November	100,0	64,8	74,8	88,8	94,8	82,7	64,3	75,1	71,7	75,6	80,1
Dezember	100,0	75,6	140,2	81,9	95,3	90,3	86,9	74,3	68,8	70,3	73,5
Zusammen	100,0	88,6	95,1	96,8	84,8	86,9	59,2	72,6	87,4	82,0	83,9

DRUCK DER
FRIEDRICH LANG'SCHEN
BUCHDRUCKEREI
KARLSRUHE A. RH.

KX
/1020/54

1070/54

- 50

BLB Karlsruhe



47 37922 2 031

