

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die kommerzielle und industrielle Entwicklung der Stadt Karlsruhe

Goldfarb, Otto

Frankfurt a.M., 1924

a) Handel und Verkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-51022](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-51022)

im Vergleich zum Jahre

"Industriöse" Klasse	5156 Pers.	1812 + 1935 Pers.	= + 43%
Garnison	3482	" " " 1136 "	= " 105%
Hofbeamte und Diener	1862	" " " 165 "	= " 10%
Staatsbeamte	1662	" " - 9 "	= - 0,4%
Dienstbare Angest.	2677	" " + 422 "	= + 19%

14849 Personen

Wie befruchtend der Aufenthalt der fremden Truppen während der Kriegszeit in Karlsruhe infolge der gesteigerten Konsumtion, den Anforderungen für den Heeresbedarf und der zur Unterbringung der Soldaten erforderlich werdenden Bauten auf das dortige Gewerbe wirkte, geht am deutlichsten daraus hervor, dass sich sein Umfang innerhalb zwei Jahre beinahe verdoppeln konnte.

a) Handel und Verkehr.

Man war sich in der Badischen Residenz der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Rheinstromes als wichtiger Verkehrsader und besonders der industriepolitischen Bedeutung des Schiffsverkehrs zur Förderung von Handel und Industrie vollauf bewusst.

In Schröckh a. Rh., dem heutigen Leopoldshafen, ungefähr 2 Wegstunden von Karlsruhe entfernt, errichtete man schon im Jahre 1748 einen kleinen Hafen. Da der Rhein bis an jenen Ort mit Schiffen bis zu 10 Tonnen - für damalige Verhältnisse ein grosser Rauminhalt - fahrbar war, entwickelte sich ein ziemlich

im Vergleich zum Jahre

Industrie-Klasse 2154 Pers. 1818 + 1938 Pers. = + 424				
Gewerbe	3482	1138	*	1084 = + 1084
Hofbesitz und Dienst 1882		182	*	104 = + 104
Grundbesitz	1882	9	-	0,42 = - 0,42
Dienstbare Absp.	1882	422	+	194 = + 194

1882 Personen

Wie betrübend der Anblick der Truppen während der Kriege in Karlsruhe infolge der gesteigerten Konsumtion, den Anforderungen für den Heeresbedarf und der zur Unterbringung der Soldaten erforderlich vorhandenen Bauten auf das bürgerliche Gewerbe wirkte, geht am deutlichsten daraus hervor, dass sich sein Umfang innerhalb zwei Jahre beinahe verdoppeln konnte.

a) Handel und Verkehr.

Man war sich in der Badischen Residenz der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Rheinstromes als wichtiger Verkehrsader und besonders der industriepolitischen Bedeutung des Schiffsverkehrs zur Förderung von Handel und Industrie voll und bewusst. In Schreckh a. Rh., dem heutigen Leopoldsdorfer ungetraute 2 Wegetunden von Karlsruhe entfernt, errichtete man schon im Jahre 1748 einen kleinen Hafen. Da der Rhein bis zu jenem Ort mit Schiffen bis zu 10 Tonnern - für damalige Verhältnisse ein grosser Kahninhalt - befahrbar war, entwickelte sich ein ziemlich

reger Verkehr mit Kolonialwaren, die aus Holland heraufkommend, von Karlsruhe aus nach Oberschwaben, der Schweiz und Italien umgeschlagen wurden. Dieser kleine Hafenplatz, an dem sich mehrere Speditionsgeschäfte niederliessen, und der von der markgräflichen Regierung zum Freihafen erklärt wurde, entwickelte sich so gut, dass er bald den Neid des alten Strassburg erregte. Nach einem Bericht aus dem Jahre 1832 soll der Verkehr in Schröckh den gleichen Umfang wie in Mannheim erreicht haben, das damals schon einen ganz bedeutenden Hafenumschlag aufwies.

Hauptgegenstand des Handels war das sogenannte Holländerholz, das von einer Holländer-Holzgesellschaft aus dem Schwarzwald auf einem eigens dazu gebauten Kanal durch Karlsruhe ^{bis} nach Schröckh geflösst und von hier aus auf dem billigen Wasserweg nach Holland verschifft wurde. Dieses Geschäft wurde auch von der Karlsruher Firma, Christian Meerwein betrieben.

Als Knotenpunkt der von Frankfurt über die Alpen nach Italien und der von Frankreich über den Rhein nach dem Osten führenden Handelsstrassen erlangte Karlsruhe eine ständig wachsende Bedeutung. "Soviel Geld und was noch mehr ist, soviel Verkehr hat Karlsruhe und das Badische noch nie gesehen", 1) schrieb man damals, als man die wirtschaftliche Wirkung dieser beiden überaus wichtigen Handelsstrassen auf Karlsruhe verspürte.

1) Hartleben S. 316.

regor Verkehr mit Kolonialwaren, die aus Holland ab-
 rufen, von Karlsruhe aus nach Übersee, der
 Handels und Italien umgeschlagen wurden. Dieser Ver-
 kehr, an dem sich mehrere Gesellschaften ge-
 teilt haben, und der von der markgräflichen Re-
 gierung zum Privileg erklärt wurde, entwickelte
 sich so gut, dass er bald den Teil des alten Stra-
 ßenverkehrs nach einem Bericht aus dem Jahre 1833
 soll der Verkehr in Schöckel den gleichen Umfang wie
 in Mannheim erreicht haben, das damals schon einen
 ganz bedeutenden Hafenumsatz erwies.
 Hauptgegenstand des Handels war das sogenannte
 Holzhandels, das von einer Holzhandlungs-Gesell-
 schaft aus dem Schwarzwald auf einem eigenen Ge-
 biet in der Gegend von Schöckel ^{die} getrieben
 und von hier aus auf dem billigen Wasserweg nach Hol-
 land verschifft wurde. Dieser Geschäft wurde nach
 von der Karlsruher Firma, Christian Meierwein betrie-
 ben.
 Als Knotenpunkt der von Frankfurt über die Al-
 den nach Italien und der von Frankfurt über den
 Rhein nach dem Oberrhein führenden Handelsstraßen er-
 langte Karlsruhe eine ständig wachsende Bedeutung.
 "Soviel Geld und was noch mehr ist, soviel Verkehr
 hat Karlsruhe und das Badische noch nie gesehen." (1)
 schied man damals, als man die wirtschaftliche Sit-
 uation dieser beiden oberen wichtigsten Handelsstraßen
 auf Karlsruhe veraperte.

(1) Hartleb S. 216.

Mit dem Gedeihen des Handels machte sich zu dieser Zeit bei den Karlsruher Kaufleuten ein Bedürfnis gesellschaftlicher und geschäftlicher Verbindung bemerkbar, das sich in einer Vereinigung von Handel-treibenden, der "Karlsruher Handelsstube", verwirklichte. Das Institut zählte bei seiner Gründung im Jahre 1820 24 Mitglieder; aus ihm entstand die heutige Handelskammer. Hier wurden die ersten Schritte zur Einführung der Gewerbefreiheit getan, um "im Erwerbsleben dem Menschen seine natürliche Freiheit zu geben, mit der längst veralteten Gebundenheit zu brechen und das hemmende System des Zunftzwanges bei dem sich immer stärker durchsetzenden Liberalismus zu verdrängen.1)

Gründung
1813; 27 Mgl.

aa) Die Eisenbahn und ihre Wirkung auf die

Karlsruher Industrie.

Zwei Fragen von höchster wirtschaftlicher Bedeutung, die alle anderen politischen Kontroversen bei den damaligen Landtagswahlen zurückdrängten, wurden von Badens berühmtestem Staatsmann Nebenius angeschnitten; die Stellung zum Zollverein und die Einführung der Eisenbahn. Nebenius stieß anfänglich mit seiner "Denkschrift für den Beitritt Badens zum Zollverein" auf heftige Gegnerschaft, da man im Landtag zu Karlsruhe viel mehr zum Schutzzollsystem

1) Bericht der Karlsruher Handelsstube 1821

Mit dem Gebot des Handels machte sich zu dieser Zeit bei den Karlsruher Kaufleuten ein Bedürfnis nach einer Vertretung als gesellschaftlicher und geschäftlicher Verbindung bemerkbar, das sich in einer Vereinigung von Handel-treibenden, der "Karlsruher Handelskammer", verwirklichte. Das Institut erhielt bei seiner Gründung im Jahre 1830 24 Mitglieder, aus ihm erstand die heutige Handelskammer. Hier wurden die ersten Schritte zur Klärung der Gewerbefreiheit getan, um im Wettbewerb dem Menschen seine natürliche Freiheit zu geben, die der längst verstaatlichten Gewerbeheit zu brechen und das hemmende System des Zwanges bei dem sich immer stärker durchsetzen den Liberalismus zu verdrängen. 1)

aa) Die Eisenbahn und ihre Wirkung auf die

Karlsruher Industrie.

Zwei Fragen von höchster wirtschaftlicher Bedeutung, die alle anderen politischen Kontroversen bei den damaligen Landtagswahlen zurückdrängten, wurden von Heben den bairischen Staatsmann Hebenius angesprochen; die Stellung zum Zollverein und die Einführung der Eisenbahn. Hebenius stieß auf den mit seiner "Denkschrift für den Reichstag Baden zum Zollverein" auf heftige Gegenwehr, da man im Landtag zu Karlsruhe viel mehr zum Schutzollsystem

1) Bericht der Karlsruher Handelskammer 1831

neigte und von Preussen eine Beeinflussung der badischen Interessen befürchtete. In diesem Kampf für und gegen den Zollverein fand Nebenius vor allem bei den Mitgliedern des Handels und Gewerbes zu Karlsruhe in seinen Bestrebungen, dem Zollunwesen Deutschlands ein Ende zu machen, eine tatkräftige Unterstützung, die ihm schliesslich auch zum Siege verhalf.

Was die Eisenbahnfrage betrifft, so brachte schon vorher im Jahre 1833 die Braunsche Hofbuchhandlung eine Broschüre heraus, die betitelt war: "Vorschlag einer Eisenbahn im Grossherzogtum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee, als zweckmässiges Mittel, Landbau, Handel und Industrie in grösseren Flor zu bringen, den Gütern und Produkten einen besseren Wert zu verschaffen und so den Nationalreichtum zu erhöhen." Mit der ganzen Energie, die ihm eigen war, setzte sich der zum Grossherzog erhobene badische Landesfürst für die Erbauung der in Aussicht genommenen Eisenbahnlinie ein, und schon regte sich auch unter den Karlsruher Handel- und Gewerbetreibenden das geschäftliche Interesse an der Verwirklichung des Projektes. Es wurde eine "Gesellschaft der Gewerbetreibenden" ins Leben gerufen, die sich aus Schlossern, Schmieden, Wagnern, Lackierern u. a. m. zusammensetzte, zwecks gemeinsamer Ausführung der für die Eisenbahn erforderlichen Arbeiten. Zwei Ingenieure, Kessler und Martiens, mit Geldmitteln von dem Hofbankier von Haber unterstützt, in ihren Ideen von der Stadtverwaltung

... und von Prozess eine Bestimmung der be-
 liegenden Interessen beizubringen. In diesem Kampf für
 und gegen den Soliverein fand Hebenitz vor allem
 bei den Mitgliedern des Handels und Gewerbes zu
 Karlsruhe in seinen Bestrebungen, dem Soliverein
 Deutschland ein Ende zu machen, eine faktische
 Unterstützung, die ihm schließlich auch zum Siege
 verhalf.

Das die Eisenbahnfrage betrifft, so brachte
 schon vorher im Jahre 1855 die Braunschweiger Hofrech-
 tung eine Beschränkung herbei, die betriebsmäßig
 "Vorschlag einer Eisenbahn im Grossherzogtum Baden
 von Mannheim bis Basel und an den Bodensee, als
 zweckmäßigen Mittel, Landbau, Handel und Industrie
 in grösseren Pforten zu bringen, den Gütern und Pro-
 dukten einen besseren Wert zu verschaffen und so das
 Nationalwohl zu erhöhen." Mit der ganzen Aner-
 kennung, die ihm eigen war, setzte sich der zum Gross-
 herzog erhobene badische Landesfürst für die Eisen-
 bahn vor in Aussicht genommenen Eisenbahnlinie ein.
 und schon regte sich auch unter den Karlsruher Han-
 del- und Gewerbetreibenden das geschäftliche Inte-
 resse an der Verwirklichung des Projektes. Es wurde
 eine "Gesellschaft der Gewerbetreibenden" ins Leben
 gerufen, die sich aus Schlossern, Schmieden, Wag-
 ner, Lechtern u. a. m. zusammensetzte, zwecks ge-
 nehmiger Ausführung der für die Eisenbahn erforder-
 lichen Arbeiten. Zwei Ingenieure, Kessler und Würtler
 nahen, mit Geldmitteln von dem Hofbankier von Haber
 unterstützt, in ihren Ideen von der Staatsverwaltung

in weitem Maße begünstigt, stellten sich an die Spitze dieser Gesellschaft, erwarben kostenlos ein Grundstück in der Stadt und erbauten darauf ihre Fabrikgebäude. Aus England, das in der Werkzeugmaschinen-Branche führend war, liessen sie mehrere Maschinen kommen, veranlassten auch einen tüchtigen, englischen Ingenieur zur Übersiedelung nach Karlsruhe und begannen mit dem Bau von Lokomotiven. Die weiter oben erwähnte Schmiedersche Eisenhandlung, die sich auch allmählich zu einer Maschinenfabrik entwickelte, stellte die ersten Eisenbahnwagen her.

So sehen wir, wie durch Einführung der Eisenbahn das Entstehen von zwei Industrieunternehmungen veranlasst wurde, denen sich ein weites Feld der Betätigung eröffnete.

bb) Die Dampfschiffahrt auf dem Rhein und

ihre Bedeutung für Karlsruhe.

Für die Entwicklung des Verkehrswesens der Stadt war durch das Aufkommen der Rheindampfschiffahrt eine wesentliche Verbesserung und Umgestaltung eingetreten. Im Jahre 1831 machte die Karlsruher Handelsstube ihren Mitgliedern und den übrigen Karlsruher Handels- und Industrieunternehmungen bekannt, dass sie einen ständigen Handelsverkehr auf dem Rhein von Schräckh bis Mainz eingerichtet habe und lud die daran interessierten Firmen ein, von dieser Einrich-

in keinem Maße begünstigt, stellen sich an die Spitze dieser Gesellschaft, erwerben kostenlos ein Grundstück in der Stadt und errichten darauf ihre Fabrikgebäude. Aus England, das in der Verkehrs- schienen-Branche führend war, liessen sie mehrere Maschinen kommen, veranlassen auch einen kleinen englischen Ingenieur zur Übersiedelung nach Karlsruhe und begannen mit der Bau von Lokomotiven. Die weiter oben erwähnte Schmelzerei Eisenbahn- die sich nach allmählich zu einer Maschinenfabrik entwickelte, stellte die ersten Eisenbahnen her. So sehen wir, wie durch Einführung der Eisenbahn das Gedeihen von zwei Industriezweigen ungenutzt verblieben wäre, denen sich ein weiter Feld der Beschäftigung eröffnete.

b) Die Hauptausfuhr nach dem Rhein und ihre Bedeutung für Karlsruhe.

Für die Entwicklung des Verkehrs in der Stadt war durch das Aufkommen der Rheinschiffahrt eine wesentliche Verbesserung und Umgestaltung eingetreten. Im Jahre 1831 machte die Kaiserliche Handels- stube ihren Mitgliedern und den übrigen Karlsruher Handels- und Industrieunternehmern bekannt, dass sie einen ständigen Handelsverkehr auf dem Rhein von Gochsheim bis Mainz eingerichtet habe und lud die daran interessierten Firmen ein, von dieser Einrich-

tung lebhaften Gebrauch zu machen und auf dem billigen Verkehrswege ihre Waren von Norden zu holen oder dorthin zu verfrachten.

Der nun einsetzende Schiffsverkehr hatte auf das kommerzielle Leben der badischen Hauptstadt eine starke Wirkung. Noch im selben Jahre konnte der Schiffsdienst rheinabwärts bis herunter nach Köln ausgedehnt werden und rheinaufwärts nach Rektifizierung und Korrigierung des Oberrheins bis nach Strassburg. In dieses Jahr des wirtschaftlichen Aufstieges, das vor allem im Zeichen der Dampfmaschine stand, fallen auch die Gründungen verschiedener Zweigniederlassungen von niederrheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaften und Reedereien in der badischen Hauptstadt, wie z.B. der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft mit dem Hauptsitz in Köln und des "Adler des Oberrheins". Der immer mehr zunehmende Schiffsverkehr zwischen Köln-Strassburg machte sich auch im Karlsruher Handelsverkehrsleben geltend. So wird aus dem Jahre 1836 berichtet, dass die Kölner Dampfschiffahrts-Compagnie, die gleichzeitig den Personen- und Warenverkehr zwischen der Residenzstadt und ihrem Rheinhafenplatz Schröckh betrieb, täglich 60 Pferdegespanne auf dieser Strecke in Benützung hatte.

Immer wieder muss man feststellen, dass der erste Anstoss zu einem neuen Werk aus der Initiative des regierenden Fürsten kam; dann erst schliessen sich die eigentlich daran interessierten Untertanen

tung lebhaften Gebrauch zu machen und auf dem billi-
 gen Verkehrswege ihre Waren von Norden zu Süden oder
 dorthin zu versetzen.
 Vor nun einsetzende Schiffsverkehr hatte auf
 dem Rheinstrome leben der badischen Hauptstadt
 eine starke Wirkung. Noch im selben Jahre konnte der
 Schiffsverkehr Rheinwärts bis hinunter nach
 Köln ausgedehnt werden und Rheinwärts nach Bessi-
 gierung und Konfirmation des Oberheins bis nach
 Straßburg. In diesem Jahr des wirtschaftlichen Auf-
 stieges, das vor allem in Zeichen der Dampfmaschine
 stand, fallen auch die Erfindungen von Dampf-
 Lokomotiven von niederheinschen Dampf-
 schiffahrtsgesellschaften und Booten in der be-
 zogenen Richtung, wie z.B. der Rheinische Dampf-
 schiffahrtsgesellschaft mit dem Hauptsitz in Köln
 und der "Adler des Oberrheins". Der immer mehr zuneh-
 mende Schiffsverkehr zwischen Köln-Straßburg machte
 sich auch im Karlsruher Handelsverkehrsleben geltend.
 So wird aus dem Jahre 1836 berichtet, dass die Köln-
 ner Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die gleichzeitig den
 Personen- und Warenverkehr zwischen der Residenzstadt
 und ihrem Rheinstromhafen Birsbrunn betrieb, täglich
 60 Pferdegespanne auf dieser Strecke in Benutzung
 hatte.

Inner wieder muss man feststellen, dass der
 erste Anstoß zu einem neuen Text aus der Initiative
 des regierenden Fürsten kam; dass erst schliesslich
 sich die eigentlich daran interessierten Unterthanen

an. So warf auch der Grossherzog Leopold im Jahre 1838 zwecks weiteren Ausbaues der Schröcker Hafenanlagen und Errichtung einer Verbindungsbrücke zwischen dem linken und rechten Rheinufer eine stattliche Summe Geld aus; jetzt erst beteiligte sich der Handelsstand an der Sache und brachte durch Subskription das fehlende Kapital von 100 000 Gulden auf; Nach zwei Jahren war die Brücke vollendet, welche die beiden durch den Rheinstrom getrennten Nachbarländer verband und für das spätere Werden von Karlsruhe einen ungeahnten Gewinn bedeutete. Mit diesem Werke verdankte die an Naturschätzen so arme badische Residenzstadt ihrem tatkräftigen Grossherzog neue und reiche Quellen des Erwerbs. Noch ein weiteres Beispiel fürstlicher Initiative auf wirtschaftlichem Gebiet sei hier angeführt. Die weiter oben erwähnte Kesslersche Maschinen- und Lokomotiven-Fabrik war Schulönerin des Hofbankhauses Hober. Durch unerwartete Kündigung des Credits war der weitere Fortbestand des Unternehmens mit seinen 900 Arbeitern vollständig in Frage gestellt. Ohne eine weitere Überlegung, bewilligte die Krone, um den industriellen Betrieb vor dem Ruin zu retten und den Gewerbefleiss zu schützen, aus ihrer Kasse das für sein Weiterbestehen notwendige Kapital. *So selbstlos?*

an. Es wert auch der Großherzog Leopold im
 Jahre 1878 zwecks weiteren Ausbaus der
 Schenker'schen Anlagen und Errichtung einer
 Verbindungsbrücke zwischen dem linken und rech-
 ten Rheinufer eine stattliche Summe Geld aus;
 jetzt erst beteiligte sich der Handelsstand an
 der Sache und brachte durch Subskription das
 fehlende Kapital von 100 000 Gulden auf, nach
 zwei Jahren war die Brücke vollendet, welche
 die beiden durch den Rheinstrom getrennten
 Nachbarkinder verband und für das spätere Ver-
 der von Karlsruhe einen ungeheuren Gewinn be-
 deutete. Mit diesen Werken verdankte die an-
 fangs nur eine kleine badische Residenzstadt
 ihrem patriarchalen Großherzog neue und reiche
 Quellen des Erwerbs. Noch ein weiteres Bei-
 spiel fürstlicher Initiative auf wirtschaftli-
 chem Gebiet sei hier angeführt. Die weiter oben
 erwähnte Kesselfische Maschinen- und Lokomotiv-
 fabriks-Fabrik war Schuldenin der Hofbankmann
 Haber. Durch unerwartete Kündigung des Credits
 war der weitere Fortbestand des Unternehmens
 mit seinen 900 Arbeitern vollständig in Frage
 gestellt. Ohne eine weitere Überlegung, bewill-
 igt die Krone, um den industriellen Betrieb
 vor dem Ruin zu retten und den Gewerbetreibenden
 zu schützen, aus ihrer Kasse den für sein Fort-
 bestehen notwendigen Kapital.