

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die kommerzielle und industrielle Entwicklung der Stadt Karlsruhe

Goldfarb, Otto

Frankfurt a.M., 1924

5. Die Periode seit Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gründung des
Deutschen Reiches

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

5. Die Periode seit Mitte des 19. Jahrhunderts

bis zur Gründung des Deutschen Reiches.

Von dem ungefähr in der Mitte des 19. Jahrhunderts mächtig einsetzenden Wachstum der Städte, das durch die belebende Wirkung des Zollvereins, die völlige Umgestaltung des Verkehrs wesens (Eisenbahn) und die neuen, epochemachenden Erfindungen hervorgerufen wurde, war in Karlsruhe anfänglich wenig zu spüren. Erst nach Jahren begann auch für^{den} Handel und die Industrie Karlsruhes die Periode eines lebhaften Aufschwungs.

Nicht zuletzt durch die Anziehungskraft der fast ausschliesslich von den jeweiligen Landesfürsten gegründeten trefflichen Lehr- und Bildungsanstalten, wie die Technische Hochschule, Mal- und Musikakademie, erfuhr die Einwohnerschaft eine Zunahme, über die uns nachstehende Tabelle unterrichten soll:

im Jahre	Einwohnerzahl	in %
1850	25 163	—
1855	25 409	1
1858	25 762	1,5
1861	27 103	8,3
1864	30 304	11,8
1867	32 143	6
1870	34 582	7,6
1871	39 189	11,7

2. Die Periode seit Mitte des 19. Jahrhunderts

die zur Gründung des Deutschen Reiches

Von dem Wagnis in der Mitte des 19. Jahr-
hunderts wachsend einsetzenden Wachstum der
Städte, das durch die belohnende Wirkung des
Kollisions, die völlige Umgestaltung des Ver-
kehrswesens (Eisenbahn) und die neuen, epoche-
machenden Erfindungen hervorgerufen wurde, war
in Karlsruhe anfänglich wenig zu spüren. Erst
nach Jahren begann auch ^{das} für Handel und die In-
dustrie Karlsruhe die Periode eines lebhaften
Aufschwungs.

Nicht zuletzt durch die Ansehenssteigerung
der fast ausschließlich von den jeweiligen lan-
desteuerlichen geprüften freilichen Lehr- und
Bildungsanstalten, wie die Technische Hochschule
in, Mei- und Musikakademie, erfuhr die Einwoh-
nerschaft eine Zunahme, über die uns nachstehen-
de Tabelle unterrichten soll:

im Jahre	Einwohnerzahl	im %
1850	25 168	—
1855	26 409	1
1858	26 762	1,5
1861	27 108	8,3
1864	30 304	11,8
1867	32 143	6
1870	34 582	7,5
1871	39 189	11,7

Die Einwohnerschaft hat sich somit im Laufe von 21 Jahren um 14 026 Menschen, d.h. um rund 55%, vermehrt.

Infolge wachsender Konsumtion entstanden neue Unternehmungen jeglicher Art, und der regere Verkehr trug dazu bei, Gewerbe und Industrie weitere Absatzmöglichkeiten zu schaffen. Selbstverständliche diene die Umwälzung in der ganzen Wirtschaft (technischer Fortschritt) nicht allen Unternehmungen zum Vorteil. So konnte die Rheinschiffahrt, die bisher gewaltige Fortschritte gemacht hatte, dem Wettbewerb der Eisenbahn anfänglich nicht standhalten. Der Handel im Schröcker Rheinhafen sank aus diesem Grunde fast bis zur Bedeutungslosigkeit herab, eine Tatsache, die sich auch im ganzen Handels- und Speditionswesen von Karlsruhe auswirkte.

Über die Abnahme der Güterbewegung im Hafen von Schröckh soll folgende Statistik aus dem Jahre 1868 Aufschluss geben:

Jahr	Zufuhr	Versand	Zusammen
1859	209 168 Ztr.	102 097 Ztr.	311 265 Ztr.
1860	200 116 "	97 426 "	297 542 "
1861	205 858 "	106 818 "	312 676 "
1862	193 584 "	83 182 "	276 766 "
1863	174 042 "	103 280 "	277 322 "
1864	80 475 "	23 158 "	103 633 "

Die Einzelne hat sich somit im Laufe
von 21 Jahren um 14 026 Menschen, d. h. um rund
35% vermehrt.

Infolge wachsender Konsumtion entstanden
neue Unternehmungen jeglicher Art, und der regere
Verkehr trug dazu bei, Gewerbe und Industrie
weitere Absatzmöglichkeiten zu schaffen. Selbst
verstädtlichte Städte die Umwälzung in der ganzen
Wirtschaft (technischer Fortschritt) nicht allein
Unternehmungen zum Vorteil. So konnte die Rhein-
schifffahrt, die bisher gewaltige Fortschritte ge-
macht hatte, dem Wettbewerb der Eisenbahn anfang-
lich nicht standhalten. Der Handel im Schrägen
Rheinland sank aus diesem Grunde fast bis zur
Bedeutungslosigkeit herab, eine Tatsache, die sich
auch im ganzen Handels- und Speditionswesen von
Karlruhe auswirkte.

Über die Abnahme der Güterbewegung im Rhein-
von Schöckh soll folgende Statistik aus dem Jahr-
re 1888 Aufschluss geben:

Jahr	Wuhr	Versand	Zusammen
1859	209 168 Ztr.	102 097 Ztr.	311 265 Ztr.
1860	200 116 "	97 426 "	297 542 "
1861	205 858 "	106 819 "	312 677 "
1862	193 684 "	82 182 "	275 866 "
1863	194 042 "	102 280 "	296 322 "
1864	83 475 "	22 188 "	105 663 "

Jahr	Zufuhr	Versand	Zusammen
1865	75 1096 Ztr.	24 842 Ztr.	100 038 Ztr.
1866	49 318 "	33 910 "	83 228 "
1867	56 975 "	25 075 "	82 047 "
1868	57 318 "	18 550 "	75 868 "

Wie unwichtig der Schröcker Hafen für den Handel und die Industrie Karlsruhes geworden ist, zeigt ferner die Art der Gegenstände, abgesehen von Holz und Kohle, die hier im Jahre 1868 angekommen und abgegangen sind.

<u>Zufuhr:</u>		<u>Versand:</u>		<u>Zusammen</u>	
Gegenstand	Ztr.	Gegenstand	Ztr.		Ztr.
Steinkohlen	51 135	Holz	11 200	66 335	"
Kartoffeln	3 269	Kartoff.	5 250	9 519	
Steine	1 560	Gerste	2 100	3 660	
Mineralwasser	1 354	--	--	1 354	
	57 318		18 550	80 868	

Wie sich der Eisenbahngüterverkehr auf Kosten der Schifffahrt hob, darüber soll uns nachstehende Statistik unterrichten. 1)

Jahr	Zufuhr	Versand	Zusammen
1850	182 235 Ztr.	125 944 Ztr.	308 179 Ztr.
1852	224 877 "	156 124 "	381 001 "
1854	288 873 "	163 649 "	452 718 "

1) Zusammengestellt nach dem Jahresberichten der Handelskammer und des Statistischen Landesamtes.

Jahr	Zufuhr	Verwand	Zusammen
1885	75 1993 Ztr.	24 842 Ztr.	100 035 Ztr.
1886	49 318 *	33 910 *	83 228 *
1887	58 975 *	25 075 *	84 050 *
1888	57 318 *	18 550 *	75 868 *

Wie wichtig der Schmelzer Helsen für den Handel und die Industrie Karlsruhe geworden ist, zeigt ferner die Art der Gegenstände, abgesehen von Holz und Kohle, die hier im Jahre 1888 angekommen und abgegangen sind.

Zufuhr:		Verwand:		Zusammen	
Gegenstand	Ztr.	Gegenstand	Ztr.	Zusammen	Ztr.
Steinkohlen	51 155	Holz	11 200		62 355
Kerzenstein	3 289	Kerzen	3 230		6 519
Steine	1 850	Geräte	2 100		3 950
Mineralwasser	1 354				1 354
	57 318		18 550		75 868

Sie sich der Eisenbahnverkehr auf Kosten der Schifffahrt hob, darüber soll was nachstehende Statistik unterrichten. I)

Jahr	Zufuhr	Verwand	Zusammen
1889	122 235 Ztr.	122 944 Ztr.	245 179 Ztr.
1890	224 877 *	155 124 *	380 001 *
1891	268 873 *	163 649 *	432 522 *

I) Zusammengefasst nach dem Jahresberichte der Handelskammer und den statistischen Landes...

Jahr	Zufuhr	Versand	Zusammen
1856	309 253 Ztr.	168 784 Ztr.	478 037 Ztr.
1858	307 433 "	208 506 "	515 940 "
1860	396 207 "	243 402 "	639 609 "
1862	628 612 "	276 445 "	905 057 "
1864	690 208 "	520 050 "	1210 258 "
1866	672 966 "	830 034 "	1503 090 "
1868	1296 101 "	955 660 "	2251 761 "
1869	1320 466 "	1235 365 "	2525 831 "
1870	1385 189 "	1243 864 "	2629 053 "
1871	2396 863 "	1686 415 "	4083 298 "

Wie sehen also, dass der Aufschwung des Eisenbahnverkehrs der Abnahme des Schiffsgüterverkehrs entspricht. Am auffallendsten ist aber in dieser Tabelle der gewaltige Aufschwung in den Jahren 1866 bis 1868 mit ca. 50% angesichts der kriegerischen Verwicklungen mit ihren Nachwirkungen, der Luxemburger Frage, der starken Ansprüche des Staates an die Steuerkräfte der Landesangehörigen etc. Dass all diesen wirtschaftlichen Hemmungs- und Reibungsmomenten zum Trotz kein Stillstand im kommerziellen Leben eintrat, mag den damals abgeschlossenen Handels- und Zollverträgen, der Einführung der Postverträge im Deutsch-Österreichischen Postverein, den relativ niedrigen Frachtsätzen und nicht zuletzt dem überaus raschen Verlauf des Krieges von 1866 und nach seiner Beendigung der günstigen Konjunk-

Jahr	Ernte	Vorrat	Ernte
1871	2398 883	1888 418	4083 228
1870	1328 189	1243 884	2829 053
1869	1320 455	1238 385	2825 831
1868	1298 101	988 880	2261 781
1866	873 988	830 034	1803 090
1864	890 308	820 080	1210 228
1862	828 812	278 445	908 037
1860	398 207	243 402	839 808
1858	307 433	208 808	515 940
1855	309 253 277	188 784	277 478 037

Wir sehen also, dass der Aufschwung des Eisenverkehrs der Annahme des Schiffsverkehrs entspricht. Am auffallendsten ist aber in dieser Tabelle der gewaltige Aufschwung in den Jahren 1868 bis 1869 mit ca. 50% angesichts der kriegerischen Verwicklungen mit ihren Bewirkungen, der luxemburger Frage, der starken Anspannung des Staates an die Steuerkräfte der Landesangehörigen etc. Dass all diesen wirtschaftlichen Hemmnissen- und Reibungsmomenten zum Trotz kein Stillstand im kommerziellen Leben eintrat, mag den damals abgeschlossenen Handels- und Zollverträgen, der Einleitung der Postverträge im Deutsch-Oesterreichischen Postverein, den relativ niedrigen Frachttarifen und nicht zuletzt der überaus raschen Verfertigung des Eisens von 1853 und nach seiner Beendigung der günstigen Konjunktur

tur zuzuschreiben sein. Das erhebliche Anwachsen der Verkehrsziffer lässt sich in den Kriegsjahren 1870/71 ausser auf die Bevölkerungszunahme auch auf die Bestellungen der deutschen Regierung zurückführen. Wichtig ist ferner die Tatsache, dass, wie ebenfalls aus der Tabelle hervorgeht, in Karlsruhe mehr eingeführt als ausgeführt wurde. (Hierüber in einem späteren Kapitel: Rheinhafen)

Wie zu jeder Zeit des wirtschaftlichen und technischen Aufschwungs traten also auch hier Rückschläge ein. Dabei nahmen alle diejenigen Betriebe Schaden, die sich nicht schnell genug den neuen Zeitforderungen und Verhältnissen anzupassen verstanden. Als solche Neuerungen sind in erster Linie zu nennen die Einführung der motorischen Kraft, welche die menschliche Arbeitskraft ablöste, und der Übergang vom Handwerk zum Maschinenwerk sowie vom Kleinbetrieb zum Grossbetrieb.

Die kleinen Gewerbetreibenden mussten sich, um nicht vom Grossunternehmertum erdrückt zu werden, im Gewerbeverein zusammenschliessen. Die Aufgaben dieser Institution bestanden vor allem darin, das Gewerbewesen zu heben und zu fördern, Gewerbeausstellungen und Gewerbeschulen einzurichten und über die Forderungen, welche die neue Zeit an ihre Berufe stellte, Rechenschaft abzulegen. Allmählich brach bei ihnen die Erkenntnis durch, dass es mit der Hoffnung auf jederzeitige Unterstützung von Seiten der Krone und der

zur Ausschreibung sein. Den erheblichen Anwesen
der Verkehrsmittel lässt sich in den Kriegsj
von 1870/71 immer auf die Bevölkerungszunahme
nach auf die Bestellungen der deutschen Regierung
zurückzuführen. Wichtig ist ferner die Tatsache,
dass, wie ebenfalls aus der Tabelle hervorgeht,
in Karlsruhe mehr eingekauft als ausgeführt wor
de. (Hierüber in einem späteren Kapitel: Rheinland)
Wie zu jeder Zeit das wirtschaftlichen und
technischen Aufschwungs traten also auch hier
Erschließung ein. Dabei kamen alle diejenigen Be
triebe hinzu, die sich nicht schnell genug den
neuen Anforderungen und Verhältnissen anpassen
konnten. Als solche hervorzuheben sind in
erster Linie zu nennen die Einführung der Motor
schen Kraft, welche die menschliche Arbeitskraft
absetzte, und der Übergang von Handwerk zum Ma
schinenwerk sowie vom Kleinbetrieb zum Großbe
trieb.
Die kleinen Gewerbetreibenden mussten sich,
um nicht vom Gesamtunternehmer überholt zu
werden, im Gewerbeverein zusammenschließen. Die
Aufgaben dieser Institution bestanden vor allem
darin, das Gewerbe zu heben und zu fördern,
Gewerbesteuern und Gewerbeschulen einzu
richten und über die Forderungen, welche die neue
Zeit an ihre Betriebe stellte, Rechenschaft abzu
legen. Allmählich sprach bei ihnen die Erkenntnis
durch, dass es mit der Hofnung auf Lebenszeit
keine Unterstützung von Seiten der Krone und der

Behörden nicht immer getan ist. So erwachte das Selbstvertrauen, durch eigene Kraft hoch zu kommen, in den gewerblichen Kreisen. Der Zunftzwang wurde aufgehoben und der freie Wettbewerb eingeführt.

Aus dem Gewerbeverein gingen zwei weitere Institute von hervorragender, wirtschaftlicher Bedeutung hervor; die Karlsruher Gewerbebank, deren Bestimmung es war, durch niedrig verzinsliche Darlehen gegen Lombardierung von Wertpapieren der Kreditgewährung dem Handwerker in seinem Fortkommen behilflich zu sein und der gewerbliche Vorschussverein. Über die Entwicklung dieser beiden Kreditanstalten ist zu sagen, dass der Jahresumsatz der Gewerbebank gemäss dem Rechenschaftsbericht bei der Gründung im Jahre 1850 an Einnahmen und Ausgaben etwas weniger als 30 000 Gulden betrug, das Kapital selbst, das von den Gründern beschafft worden war, 10 420 Gulden zu Stücken von je 20 Gulden. Zehn Jahre später stellte man einen Jahresumsatz von 202 120 Gulden fest, also ein Plus von 674% in Hinsicht auf das erste Jahr, und zwar an Einnahmen 101 974 Gulden, an Ausgaben 100 146 Gulden, im folgenden Jahre 317 387 Gulden - + 58% - , davon Einnahmen 159 109 Gulden und Ausgaben 158 278 Fl.

Diese Zahlen beweisen am besten, welche belebende Wirkung der Gewerbeverein auf die Wirtschaft der Kleingewerbetreibenden dadurch ausübte, dass er ihnen die Möglichkeit gab, ihren Be-

Handen nicht immer ganz ist. So erwachte das
Selbstbewusstsein, durch eigene Kraft noch zu kom-
men, in den gewerblichen Kreisen. Der Zwangs-
wurde aufgehoben und der freie Wettbewerb einge-
führt.

Aus dem Gewerbeverein gingen zwei weitere
Institute von hervorragender, wirtschaftlicher
Bedeutung hervor; die Karlsruher Gewerbebank, die
von Bestimmung es war, durch niedrig verzinsliche
Darlehen gegen Lombardierung von Wertpapieren der
Kreditgewährung dem Handwerker in seinem Fortkom-
men heilfich zu sein und der gewerbliche Ver-
schwasverein. Über die Entwicklung dieser beiden
Kreditanstalten ist zu sagen, dass der Jahresum-
satz der Gewerbebank gemäss dem Rechenschaftsbe-
richt bei der Gründung im Jahre 1850 an Einnahmen
und Ausgaben etwas weniger als 30 000 Gulden be-
trug, das Kapital selbst, das von den Gründern
beschafft worden war, 10 450 Gulden zu 8%
von je 20 Gulden. Zehn Jahre später stellte man
einen Jahresumsatz von 202 120 Gulden fest, also
ein Plus von 67% in Hinsicht auf das erste Jahr,
und zwar an Einnahmen 101 974 Gulden, an Ausga-
ben 100 146 Gulden, im folgenden Jahre 219 237
Gulden - + 26% - , davor Einnahmen 159 109 Gul-
den und Ausgaben 158 278 Fl.

Diese Zahlen beweisen am besten, welche
tätigende Wirkung der Gewerbeverein auf die Fort-
schritt der Kleingewerbebetriebe dadurch erzielte,
te, dass er ihnen die Möglichkeit gab, ihren Be-

trieb nicht nur zu erhalten, sondern auch zu vergrössern. Der gewerbliche Vorschussverein, dem der Gedanke von Schultze-Delitzsch zugrunde lag, wurde im Jahre 1855 von 90 Männern, fast ausschliesslich Handwerkern, ins Leben gerufen; nach zwei Jahren konnte er 227 Personen zu seinen Mitgliedern zählen und bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges 790. Über den Kassenbericht kurz folgendes:

Im Jahre 1856	Umsatz	60 000 fl.
" " 1857	"	80 000 "
" " 1870	"	1912 000 "
" " 1871	"	3550 000 "

Einer der besten Maßstäbe für die Entwicklung einer Stadt ist die Bautätigkeit der Einwohnerschaft. Fast in jeder Ausgabe der Tageszeitungen aus dem Jahre 1855 wird darüber Klage geführt, dass man in Karlsruhe nicht schnell genug baue, um der grossen Wohnungsnot zu steuern. Da war es vor allem der Gewerbeverein, der darin seine Hauptaufgabe erblickte, sich für eine rege Bautätigkeit einzusetzen und dabei seine Mitglieder vor allem zu berücksichtigen. Auf dem Gebiete industrieller Neubauten wurden in diesem Jahre nicht weniger als 5 grosse Brauereien, die von Hacker, Clever, Geiger, Seyffried und Reble, errichtet. Zur Förderung der gewerblichen und industriellen Bautätigkeit wurde nun von der Stadt eine Bau-Aktiengesellschaft gegründet und Bauprämien in Höhe von 25 fl. für einen

... nicht nur zu erhalten, sondern auch zu ver-
 ... der gewerbliche Vorwettbewerb, den der
 ... von ...
 ... im Jahre 1855 von 50 Männern, fast ausschließ-
 ... Handwerker, ins Leben gerufen; nach zwei
 ... konnte er 227 Personen zu seinen Mitglie-
 ... und bei Anbruch des deutsch-franzö-
 ... Über den kasselerischen Fort-

folgendes:

In Jahre 1858	Umsatz	60 000 fl.
1857	"	60 000
1870	"	1912 000
1871	"	3550 000

Hier der besten Maßstäbe für die Entwick-
 ... der Ein-
 ... wohnerschaft. Fast in jeder Ausgabe der Tages-
 ... seitungen aus dem Jahre 1855 wird darüber Kis-
 ... ge geführt, dass man in Karlsruhe nicht schnell
 ... genug habe, um der grossen Wohnungsmenge zu stec-
 ... ern. Da war es vor allem der Gewerbeverein, der
 ... darin seine Hauptaufgabe erblickte, sich für
 ... eine rege Bautätigkeit einzusetzen und dabei
 ... seine Mitglieder vor allem zu beteiligen.
 ... 1.1 dem Gebiete industrieller Neubauten wurden
 ... in diesem Jahre nicht weniger als 5 grosse Bauen-
 ... seien, die von Haeber, Glaver, Geiger, Seyffried
 ... und Reble, errichtet. Zur Förderung der gewerb-
 ... lichen und industriellen Bautätigkeit wurde am
 ... von der Stadt eine Bau-Aktiengesellschaft gegrün-
 ... 500 und Bauräumen im Höhe von 25 fl. für einen

Fuss Frontlänge von der Gemeindekasse ausgesetzt. Um weniger Bemittelte, baulustige Gewerbetreibende in die Lage zu versetzen, bauen zu können, fasste man in der Gemeindeausschuss-Sitzung den Beschluss, diesen das nötige Baukapital vorzustrecken. Zu diesem Zwecke wurde eine besondere Baukasse gegründet und die Emission von Schuldverschreibungen veranlasst. Der ganze Vorgang wickelte sich in folgender Weise ab: Das nötige Baukapital wurde dem darum nachsuchenden Bauherrn durch Aufnahme einer Hypothek gegen 3 1/2% jährliche Verzinsung, unter vollständiger Befreiung von den städtischen Steuern sowie Auflagen und unter Zinsenermässigung auf 1% während der Bautätigkeit verabfolgt. Wer sollte da nicht bauen!

Vor allen Dingen war es der Mangel an Arbeiterwohnungen, der ohne Rücksicht auf die Errichtung geplanten Fabrikgebäude zuerst zu beheben war, um nicht das Gedeihen der Industrie in der Stadt zu gefährden. Die grossen Industrieunternehmungen errichteten aus eigener Kasse Wohnstätten für ihre Arbeiter. Als erste liess die Christofle Fabrik an ihr Werk anschliessend Arbeiter- und Beamtenwohnungen bauen. Ihr folgte die Schmiedersche Maschinenfabrik mit der Errichtung neuer Wohngelegenheiten. Das grösste Verdienst aber um Beschaffung von Wohnstätten für Industrie-Angestellte erwarben sich die Rheinische Baugesellschaft und die gewerbliche Baugenossenschaft, die damit die Entwicklung der Industrie selbst förder-

Esse Frontlänge von der Gemeindegasse ausgesetzt.
 Im weniger demnächst, demnächstige Gewerbetreibenden
 da in die Lage zu versetzen, bauen zu können, dass
 te nun in der Gemeindegasse-Sitzung den Be-
 schluss, diesen das nötige Bankkapital vorzuschießen
 In diesem Zwecke wurde eine besondere Bankasse ge-
 gründet und die Initiatoren von Schulverschreibungen
 gen veranlasst. Der ganze Vorgang wickelte sich in
 folgender Weise ab: Das nötige Bankkapital wurde
 dem damals nachstehenden Bankier durch Aufnahme ei-
 ner Hypothek gegen 3 1/2% jährliche Verzinsung,
 unter vollständiger Befreiung von den städtischen
 Steuern sowie Anklagen und unter Einräumung der
 gung auf 10 Jahre während der Bauzeitigkeit verpfändet.
 Wer sollte da nicht bewundert!

Vor allen Dingen war es der Mangel an Arbeiter-
 wohnungen, der eine Rücksicht auf die Erziehung
 geplanten Fabrikgebäude zuerst zu haben war,
 um nicht das Gedulden der Industrie in der Stadt
 zu gefährden. Die grossen Industrieunternehmungen
 errichteten aus eigener Kasse Wohnstätten für ih-
 re Arbeiter. Als erste liess die Christoff'sche Fa-
 brik an ihr Werk anschliessend Arbeiter- und Be-
 wohnungen bauen. Ihn folgte die Schneider-
 sche Maschinenfabrik mit der Errichtung neuer
 Wohngegendheiten. Das grösste Verdienst aber war
 Beschaffung von Wohnstätten für Industrie-Arbei-
 terte erworben sich die Rheinische Bauwesen-
 schaft und die gewerbliche Bauwesen-schaft, die
 damit die Entwicklung der Industrie selbst förder-

ten. Die "Rheinische Baugesellschaft Karlsruhe", eine Aktiengesellschaft mit 4 375 000 fl. Kapital gründete sich auf die Kreditgewährung des Karlsruher Bankhauses Seeligmann, der jetzigen Mitteldeutschen Kreditbank. Gemäss ihren Statuten bestand der Zweck der Unternehmung darin, durch eigene Neubauten, durch Handel mit Grundstücken und Immobilien, durch Preisausschreiben und auch durch Herstellung von billigem Baumaterial sowohl die gewerbliche wie auch private Bautätigkeit zu heben. Das Bauunternehmen nannte eine Dampfziegelei und eine Fabrik zur Herstellung von Backsteinen sein Eigentum und nahm im Jahre seiner Gründung über 100 Neubauten in Angriff.

Die gewerbliche Baugenossenschaft, die auf gemeinnütziger Grundlage errichtet war, befasste sich in der Hauptsache damit, neben dem Bau von Arbeiterwohnungen und deren Erwerb sowie Veräusserung für gerechte Verteilung und Beaufsichtigung der Preisgestaltung zu sorgen und auch dem Kleingewerbe und Handwerk Verdienstmöglichkeiten zu geben.

Nicht unerwähnt soll an dieser Stelle der vollständige Ausbau der Gas- und Wasserleitungsanlagen bleiben, der für das Karlsruher Gewerbe und seine Industrie - nur ortsanwesende Firmen wurden berücksichtigt - eine lohnende Erwerbsquelle wurde, angesichts der Kosten, die zur Herstellung erforderlich waren: das städtische Was-

von der Rheinischen Bergbau-Gesellschaft Karlsruher
eine Aktiengesellschaft mit 2 500 000 R. Kap.
als Grundlage sich auf die Kreditgewährung des
Kaiserlichen Bankhauses Postbank, der jetzigen
Mitteldeutschen Kreditbank. Gemäß ihren Statuten
bestand der Zweck der Unternehmung darin, durch
eigene Werkstätten, durch Handel mit Grundstücken
und Immobilien, durch Preussenscheiben und auch
durch Herstellung von billigen Baumaterialien sowohl
die gewerbliche wie auch private Baustätigkeit zu
heben. Das Bauunternehmen nannte eine Baugesell-
schaft und eine Fabrik zur Herstellung von Baustei-
nen sein Eigentum und nahm im Jahre seiner Grün-
dung über 100 Werkstätten in Angriff.
Die gewerbliche Baugesellschaft, die auf
gemeinnütziger Grundlage errichtet war, befasste
sich in der Hauptsache damit, neben dem Bau von
Arbeiterwohnungen und deren Erwerb sowie Verkau-
fserwerb für gerechte Verteilung und Bewirtschaft-
ung der Preisaufstellung zu sorgen und auch dem
Kleingewerbe und Handwerk Verdienstmöglichkeiten
zu geben.
Nicht unerwähnt soll an dieser Stelle der
verfälschte Anbau der Gas- und Wasserleitungen
erwähnt werden, der für das Karlsruher Gewerbe
und seine Industrie- und organische Firmen
wirden verbotlich - eine lehrreiche Erwerbs-
quelle wurde, angesichts der Kosten, die zur Her-
stellung erforderlich waren: das städtische Was-

serwerk kostete 300 000 Gulden, das Wasserleitungsnetz 400 000 Gulden, das Gaswerk mit den gesamten Anlagen ebenfalls 400 000 Gulden.1)

Im Handelsleben und auf dem Gebiete der Industrie ist also in dieser Periode ein gedeihlicher Fortschritt festzustellen.

a) Der Handel.

Von dem Schaden, der den auf die Rheinschiffahrt eingestellten Spediteuren und Grosshändlern, durch den Wettbewerb der Eisenbahn erwuchs, ist bald nichts mehr zu bemerken, da sie sich sofort umstellten. Der Handel in Kolonial-, Manufaktur-, Getreide-, Eisenwaren und Baumaterialien wurde trotz der ungünstigen Standortverhältnisse und trotz der überlegenen Stellung des Handels im Norden Deutschlands mit seinen viel vorteilhafteren und billigeren Verfrachtungs- und Umschlagsverhältnissen immer schwunghafter betrieben, sodass bald Karlsruhe mit der Stadt Badens in Konkurrenz treten konnte, bei welcher der Handel am stärksten ausgebildet war, mit Mannheim. Im Manufakturwarenhandel nahm Karlsruhe zu jener Zeit schon die erste Stelle in Baden ein. Erheblich war auch der Aufschwung im Geschäft mit pfälzischen und badischen Weinen. Ungefähr 8 Mil-

1) Akten der Bürgerausschuss-Sitzung 1865.

- 300 000 Gulden, das Wasserleit-
 - 400 000 Gulden, das Gaswerk mit den ge-
 - 400 000 Gulden.
 Im Handelabsatz und auf dem Gebiete der Indu-
 strie hat sich in dieser Periode ein erheblicher
 Fortschritt festzustellen.

a) Der Handel.

Von dem Scheitern, das den auf die Rhein-
 schiffahrt abgesetzten Speckhandel und Gros-
 handel, durch den Wettbewerb der Eisenbahn er-
 wuchs, hat sich bald nichts mehr zu bemerken, da sie
 sich sofort wieder erholt. Der Handel in Kolonial-
 Manufaktur-, Getreide-, Eisenwaren und Porzellan-
 waren wurde trotz der ungünstigen Standortver-
 hältnisse und trotz der überlegenen Stellung des
 Handels im Norden Deutschlands mit seinen viel
 vorzuziehenderen und billigeren Verkehrsverhältnissen
 Geschäfteverhältnissen immer noch recht gut be-
 halten, sodass bald Erfahrungen mit der Stadt Baden
 in Konkurrenz treten konnte, bei welcher der Han-
 del am stärksten ausgeblüht war, mit Mannheim.
 Im Manufakturwarenhandel nahm Karlsruhe zu jeder
 Zeit schon die erste Stelle in Baden ein. Erheb-
 lich war auch der Aufschwung im Geschäft mit
 gläsernen und badischen Weinen. Umgekehrt 8 Mil-

1) Akten der Bürgermeisters-Sitzung 1885.

lionen Liter wurden jährlich von hier aus nach dem In- und Auslande versandt, über das Chemikaliengeschäft waren nähere Angaben 1) erhältlich.

Im Jahre 1860 wurden exportiert nach Japan 5 180 engl. Pfund Farbwaren, nach China 15 540 engl. Pfund Farbwaren und nach Jndien 31 080 e.P. Farbwaren. Wenn man in Rechnung zieht, dass zu dieser Zeit die chemische Industrie und der Handel mit ihren Erzeugnissen nur zu einem ganz geringen Teil in Süddeutschland ansässig war, so kann man obige Ziffern für Karlsruhe als recht ansehnlich bezeichnen.

Mit der Holzindustrie, die ihren Sitz vornehmlich in walddreicher Gebirgsgegend zu haben pflegt, ist auch fast ausnahmslos der Handel mit deren Produkten verbunden; nur fesselt er sich an verkehrsreiche Plätze. Da nun Karlsruhe, die einzige grössere Stadt in der weiteren Umgebung, jene beiden Bedingungen in vollem Maße erfüllte, gewann auch der Holzhandel hier eine immer grössere Ausdehnung, der Handel zu einer Zeit, als man damit begann, den Wald abzuholzen und an dessen Stelle Häuser zu bauen. Seine Bedeutung für Karlsruhe wuchs vor allem dadurch, dass die gewaltige Nachfrage nach Holzschwellen für den Bau der Eisenbahnstrecken, der grosse Bedarf an Nutzholz im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und die rasch zunehmende Industrie- und Bautätigkeit in ganz Deutschland etwa seit Mitte der 50er Jahre eine lebhaftere Steigerung der Ausfuhr verursachten.

1) Akten der Bürgerausschuss-Sitzung 1865

lichen Litter wurden jährlich von hier aus nach
 dem In- und Auslande versandt, über das Quantität
 liangenschaft waren nähere Angaben 1) erhältlich.
 Im Jahre 1880 wurden exportirt nach Japan
 8 180 engl. Pfund Porporan, nach China 15 240
 engl. Pfund Porporan und nach Indien 31 080 e.P.
 Porporan. Wenn man in Rechnung zieht, dass zu die-
 ser Zeit die chemische Industrie und der Handel
 mit ihren Erzeugnissen nur zu einem ganz geringen
 Teil in Süddeutschland ansässig war, so kann man
 obige Siffern für Karlsruhe als recht ansehnlich
 bezeichnen.
 Mit der Holzindustrie, die ihren Sitz vor-
 nehmlich in nördlicher Gegend zu haben
 pflegt, hat auch fast ausschließlich der Handel mit
 deren Produkten verbunden; nur Tannöl, er sich an
 verhältnismäßig kleine Plätze. Da nun Karlsruhe, die ein-
 zige größere Stadt in der weiteren Umgebung, ge-
 ne beiden Bedingungen in vollem Maße erfüllt, so
 kann auch der Holzhandel hier eine immer größere
 Ausdehnung, der Handel zu einer Zeit, als man be-
 mit begann, den Wald abzuholzen und an dessen
 Stelle Häuser zu bauen. Seine Bedeutung für Karlsru-
 hube wechselt vor allem dadurch, dass die gewaltige
 Nachfrage nach Holzschweifen für den Bau der Ei-
 senbahnstrecken, der große Bedarf an Hütten in
 rheinisch-westfälischen Industriegebiet und die
 rasch zunehmende Industrie- und Bevölkerung in
 ganz Deutschland etwa seit Mitte der 50er Jahre
 eine lebhaft steigende Nachfrage der hiesigen Verarbeiter

1) Arten der Bienenwaben...

Der Versand dieses Materials, der, wie wir gehört haben, früher meist auf Flössen erfolgte, wurde nunmehr vielfach von den im Schröcker Rheinhafen ankommenden Kohlschiffen übernommen, die damit eine erwünschte Rückfracht rheinabwärts erhielten.

b) Die Industrie.

Mit der Erweiterung des Absatzgebietes, der Einführung technischer Neuerungen und der immer stärker um sich greifenden Arbeitsteilung erfuhren die durchwegs als bescheidene Handwerks- und Kleinbetriebe entstandenen industriellen Unternehmungen allmählich eine Vergrösserung des Betriebsumfanges. Neue Fabriken liessen sich in der aufstrebenden Industriestadt nieder und bisher noch nicht gekannte Produktionszweige wurden erschlossen, sodass wir in dieser Periode im Vergleich zu anderen Städten schon eine recht ansehnliche Industrie finden.

Gemäss der von der badischen Fabrikinspektion im Jahre 1865 veranstalteten Betriebszählung lassen sich für Karlsruhe nachstehende industrielle Unternehmungen zusammenstellen:

Metallverarbeitende Industrie:

Lokomotiven- und Maschinenbaugesellschaft		
	mit 900 Arbeitern	
Badische Lokomotivreparatur-		
Werkstätten	" 500	"
Eisenbahnwagenfabrik von Schmie-		
der & Mayer	" 180	"
Maschinenfabrik Geschwind & Co.	150	"
Metallpatronenfabrik Lorenz	150	"

Der Versand dieses Materials, das, wie wir bereits
haben, früher meist auf Flüssen erfolgte, wurde
zunehmend vielfach von den in Schwaben Rheinfahrern
ankommenden Kohlenwägen übernommen, die damit
eine erwünschte Rückwärtsbewegung erzielten.

b) Die Industrie.

Mit der Erweiterung des Absatzgebietes, der
Klärung technischer Schwierigkeiten und der inner-
lich um sich greifenden Arbeitsteilung erfuhr
von die durchwegs als bescheidene Handwerks- und
Kleinbetriebe entstandenen industriellen Unternehm-
ungen allmählich eine Vergrößerung des Betriebs-
umfanges. Neue Fabriken ließen sich in der an-
stehenden Industriestadt nieder und blühten noch
nicht gekannte Produktionszweige wurden erschlos-
sen, sodass wir in dieser Periode im Vergleich zu
anderen Städten schon eine recht anscheinliche Indu-
strie finden.

Gemäß der von der badischen Fabrikinspektion
im Jahre 1885 veranstalteten Betriebszählung las-
sen sich für Karlsruhe nachstehende Industrielle

Unternehmen zusammenstellen:
Metalloverarbeitende Industrie:

Lokomotiven- und Maschinenbau-Gesellschaft mit 800 Arbeitern	
800	Badische Lokomotivfabrik
180	Maschinenfabrik von Schmalz- ger & Meyer
180	Maschinenfabrik Genschwind & Co.
150	Metalldreherfabrik Lorenz

Eisengiesserei Seneca	mit	75	Arbeitern
Brückenwagenfabrik Ruppert	"	75	"
Silber- und Goldwarenfabrik Christofle & Co.....	"	60	"
Nähmaschinenfabrik Haid & Neu	"	25	"
Nähmaschinen- und Herdfabrik Junker & Ruh	"	?	
Blechwaren- und Drahtgewebe- fabrik Berger	"	10	"
Pianofortefabrik Gorenflo	"	?	
Bijouteriewarenfabrik Zuber & Co.	"	?	
<u>Holzindustrie:</u>			
Karlsruher Möbelfabrik	"	150	"
Möbelfabrik Himmelheber	"	80	"
<u>Tabakindustrie:</u>			
Badische Tabakgesellschaft Karlsruhe	"	250	"
Tabakfabrik Griesbach	"	100	"
Zigarrenfabrik Heilbronner ...	"	90	"
<u>Industrie der Steine und Erden:</u>			
Portland-Cementfabrik Dyckerhoff & Wittmann	"	90	"
<u>Chemische Industrie und Industrie der forst- wirtschaftlichen Nebenprodukte:</u>			
Chemische Werke Karlsruhe	mit	45	Arbeitern
Parfümerie- & Toiletteneifen- fabrik Wolff & Sohn	"	30	"
Lichterfabrik Sinner & Co.....	"	?	"
<u>Nahrungs- und Genussmittel-Industrie:</u>			
Karlsruher Essigfabrik	"	35	"
Schokoladenfabrik Fellmuth	"	?	
<u>Papierindustrie:</u>			
Parafin ² Papierfabrik Gebr. Leichtlin	"	15	"

Tapetenfabrik Kammerer mit 80 Arbeitern

Textilindustrie:

Seidenfabrik Mondt & Nemnich " 150 "

Seidenbandweberei Velten " ?

Lederindustrie:

Lederwarenfabrik Weise & Co. " 70 "

Fast alle Fabriken, die wir in diesem Verzeichnis finden, und die, wie wir sahen, sich aus ganz kleinen Anfängen emporgearbeitet hatten, machten sich im Laufe ihrer Entwicklung infolge der Tüchtigkeit ihrer Unternehmer, die zum Teil früher einen ganz anderen Beruf hatten, einen Namen, der weit über Karlsruhe hinaus bekannt wurde. So die Lokomotivenfabrik Karlsruhe, die Metallpatronenfabrik Lorenz, aus der später die Deutschen Waffen- & Munitionsfabriken entstanden, die Nähmaschinenfabriken Haid & Neu und Junker & R-uh, die Seifen- & Parfümeriefabrik F. Wolff & Sohn, die Portland-Cementfabrik Dyckerhoff & Wittmann u. a. m.

Über die Leistungsfähigkeit einzelner Firmen soll uns die folgende Zusammenstellung, soweit nähere Angaben erhältlich waren, unterrichten. Die Lokomotivenfabrik stellte im Jahre 1865 25 Lokomotiven her, die Eisenbahnwagenfabrik von Schmieder & Mayer im selben Jahre 220 Eisenbahn-Personen- und Güterwagen, die Nähmaschinenfabrik von Haid & Neu auch in diesem Jahre 627 Maschinen, (nach 5 Jahren wies sie eine Jahresproduktion von 8717 Maschinen auf.) Die Tabakfabrik von Gries-

Tabakfabrik Kammner mit 80 Arbeitern

Textilindustrie:

Seidenfabrik Kopp & Hennrich 180 "

Seidenweberei Veit ? "

Lederindustrie:

Lederwarenfabrik Weiss & Co. 70 "

Fast alle Fabriken, die wir in diesen Ver-
zeichnissen finden, und die, wie wir sehen, sich aus
ganz kleinen Anlagen emporgearbeitet hatten,
machten sich im Laufe ihrer Entwicklung infolge
der Wichtigkeit ihrer Unternehmer, die zum Teil
früher einen ganz anderen Beruf hatten, einen Na-
men, der weit über Karlsruhe hinaus bekannt wurde.
So die Lokomotivfabrik Karlsruhe, die Metall-
patronenfabrik Lorenz, aus der später die Daut-
schen Waffen- & Munitionsfabriken entstanden, die
Wasserschneidmaschinen Haid & Neu und Lurker & Rupp,
die Seifen- & Parfümeriefabrik F. Wolff & Sohn,
die Portland-Zementfabrik Dyckerhoff & Wittmann
u. a. m.

Über die Leistungsfähigkeit einzelner Fir-
men soll uns die folgende Zusammenfassung, so-
weit nähere Angaben erhältlich waren, unterrich-
ten. Die Lokomotivfabrik stellte im Jahre 1883
25 Lokomotiven her, die Eisenbahnwagenfabrik von
Schneider & Mayer im selben Jahre 230 Eisenbahn-
Personen- und Güterwagen, die Wasserschneidfabrik
von Haid & Neu auch in diesem Jahre 635 Maschinen.
(nach 5 Jahren wie eine Jahresproduktion von
635 Maschinen an.) Die Tabakfabrik von Gies-

bach verarbeitete im Jahre 1865 9 500 Ztr. Rauch- und Schnupftabak und über 5 Millionen Stück Cigarren. Die badische Gesellschaft für Tabaksproduktion setzte am Schluss des Rechnungsjahres 1865 15 054 Ztr. Roh- und Fertigtabak im Werte von 300 000 Gulden um. Die Portland Cementfabrik von Dyckerhoff & Wittmann, die ihre Rohmaterialien von England importieren musste, verarbeitete im Jahre der uns vorliegenden Zählung 3 824 Tonnen Rohmaterial zur Herstellung von Röhren, Platten usw. Selbstverständlich repräsentiert ein Betrieb nicht den ganzen Industriezweig, aber immerhin kann er bei sonst gänzlich fehlender Zahlenangabe ein ungefähres Bild hierüber geben.

Nicht unberücksichtigt soll auch die in diese Periode fallende Pariser Weltausstellung bleiben, die bisher grossartigste Ansammlung von Erzeugnissen menschlichen Gewerbefleisses, auf der die Karlsruher Industrie ihre Feuerprobe bestand. 18 industrielle Unternehmungen der badischen Residenzstadt beschickten die Ausstellung mit ihren Fabrikaten, davon wurden 15 durch Medaillen ausgezeichnet (das sind 83%). Nach dem offiziellen Bericht der Weltausstellung-Commission erhielten im Verhältnis zur Gesamtausstellerzahl 28% der sich daran beteiligenden Auszeichnungen. Auf Karlsruhe traf hiermit ungefähr das Dreifache der allgemeinen Durchschnittszahl. Diese Ziffern geben den besten Beleg dafür ab,

nach verarbeitet in Jahre 1885 9 500 Tiv. Rauch-
 und Schmuggelwerk und über 5 Millionen Stück Cigar-
 ren. Die badische Gesellschaft für Tabakproduk-
 tion setzte am Schluss des Rechnungsjahres 1885
 15 024 Tiv. Roh- und Fertigtabak im Werte von
 300 000 Gulden um. Die Fortland-Gesellschaft
 von Dürkopp & Wittmann, die ihre Rohmaterialien
 von England importieren musste, verarbeitete
 im Jahre der uns vorliegenden Bilanz 3 824
 Tonnen Rohmaterial zur Herstellung von Röhren,
 Platten usw. Selbstverständlich repräsentiert
 ein Betrieb nicht den ganzen Industriezweig, aber
 immerhin kann er bei sonst gänzlich fehlenden
 Zahlenangaben ein ungefähres Bild herstellen geben.
 Nicht unberücksichtigt soll auch die in
 diese Periode fallende Pariser Weltausstellung
 bleiben, die dieser grossartigste Anbau von
 Präparaten menschlichen Gewerbetriebs, auf
 der die Karlsruher Industrie ihre Powerprobe be-
 stand. In industriellen Unternehmungen der badi-
 schen Rheinlandschaft beschickten die Ausstellungen
 mit ihren Fabriken, davon wurden 15 durch Me-
 dallen ausgezeichnet (das sind 33%). Nach dem
 offiziellen Bericht der Weltausstellung-Gemais-
 sind erhielten im Verhältnis zur Gesamtanzahl
 1885 der sich daran beteiligenden Aus-
 stellungen. Auf Karlsruhe trat hiermit ungeliebt
 der Preis der allgemeinen Durchschnittszahl.
 Diese Ziffern geben den besten Beweis dafür ab,

dass in erster Linie die Qualität der Erzeugnisse gegenüber der Durchschnittsware zur allmählichen Erweiterung des Absatzgebietes und damit der Fabrik^{kat} selbst ausschlaggebend war.

Von besonderer Bedeutung für die örtlichen Interessen von Handel, Gewerbe und Industrie war die Eröffnung der als Zentralanstalt für ganz Baden bestimmten Landesgewerbehalle zu Beginn des Jahres 1865, "um die Bewohner von Karlsruhe mit den Fortschritten der Technik im allgemeinen bekannt zu machen und dadurch zu weiterer Entwicklung der Industrie anzuregen und ihr zu vermehrten Absatz der Erzeugnisse zu verhelfen." 1) Es ist nicht uninteressant zu hören, dass noch vor 60 Jahren diese handels- und wirtschaftspolitische Maßnahme, die welche völlige Gleichstellung des Fabrikanten und des Händlers sowie des Inländers und des Ausländers hinsichtlich der Zulassung ihrer Ausstellungsgegenstände zur Landesgewerbehalle zur Folge hatte, bei den noch nicht an Gewerbefreiheit und Freizügigkeit gewöhnten Karlsruhern auf heftigen Widerstand stieß. Es bedurfte einer mühseligen Aufklärungsarbeit, um dieses Unternehmen nicht scheitern zu sehen. Man suchte ihnen deswegen durch Wort und Schrift verständlich zu machen, dass jene Zeiten für immer vorüber seien, in denen der einzelne dadurch emporzukommen vermochte, dass die übrigen Mitmenschen über die Verhältnisse und Fortschritte aus-

1) Jahresbericht des Badischen Landesgewerbeamt 1866.

dass in erster Linie die Qualität der Erzeugnisse
 diese gegenüber der Durchschnittswerte zur
 wählenden Erweiterung des Absatzgebietes und die
 mit der Fabrik selbst zusammenhängend war.
 Von besonderer Bedeutung für die örtlichen
 Interessen von Handel, Gewerbe und Industrie war
 die Eröffnung der als Karlsruher Fabrik für
 Baden bestimmten Landeshauptstadt zu Beginn
 des Jahres 1865, um die Bewohner von Karlsruhe
 mit den Fortschritten der Technik im allgemeinen
 bekannt zu machen und dadurch zu weiterer Ent-
 wicklung der Industrie anzuregen und ihr zu ver-
 mehrten Absatz der Erzeugnisse zu verhelfen.¹⁾
 Es ist nicht uninteressant zu hören, dass noch vor
 30 Jahren diese Handels- und Wirtschaftspoliti-
 sche Maßnahme, die welche völlige Gleichstellung
 der Fabriken und der Händler sowie der Inlan-
 dere und des Ausländers hinsichtlich der Zulass-
 ung ihrer Anstellungsverhältnisse zur Landessage-
 verhältnisse zur Folge hatte, bei den noch nicht
 an Gewerbetreibendheit und Freizügigkeit gewöhnten
 Karlsruhern als heftigen Widerstand erlitt. Es be-
 durfte einer mühseligen Aufklärungsarbeit, um
 dieses Unternehmen nicht scheitern zu lassen. Man
 suchte ihnen deswegen durch Wort und Schrift vor-
 ständlich zu machen, dass jene Zeiten für immer
 vorbei seien, in denen der einzelne dadurch em-
 porzukommen vermochte, dass die übrigen Mitmen-
 schen über die Verhältnisse und Fortschritte aus-

1) Lehrberichts des Badischen Landeshauptmanns
 1865.

wärtiger Länder auf dem betreffenden Gebiete in Unkenntnis blieben.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Landesgewerbehalle lag u. a. auch darin, dass es sicher manchem Karlsruher Unternehmer, das bisher vielleicht nur einen kleinen Markt für seine Ware hatte, durch Vermittlung dieses Institutes gelang, in weiteren Kreisen bekannt zu werden und somit seinen Betrieb auszudehnen.

c) Der Verkehr.

Mit dem stetigen Anwachsen von Handel und Industrie wurde nun auch wieder die Frage aufgegriffen, ob es sich nicht für das wirtschaftliche Gedeihen der Stadt, die geographisch ziemlich ungünstig lag, empfehlen würde, durch eine damalige grosse Ausgabe eine direkte Verbindung mit der grossen Verkehrsader, dem Rhein, zu erreichen. Dass Schröckh- Leopoldshafen zur Erzielung eines regen Transit- und Hafenverkehrs keineswegs mehr in Betracht kam, darüber war man sich vollkommen klar. Schon die Tatsache, dass alle anderen Rheinhafenplätze mit Ausnahme von Leopoldshafen bei der rapiden Verkehrszunahme der Rheingrossschiffahrt trotz der Konkurrenz der Eisenbahn einen gewaltigen Fortschritt machten, schloss das Projekt eines besseren Ausbaues des Hafens von vornherein aus.

Allmählich gelangte man zur Überzeugung, dass nur eine direkte Kanalverbindung der Stadt mit dem

wichtiger Länder auf den betreffenden Gebiete in
 Unkenntnis blieben.
 Die volkswirtschaftliche Bedeutung der
 Landesgewerbetriebe lag u. a. auch darin, dass es
 schon mancher Exportierender Unternehmen, das bisher
 vielleicht nur einen kleinen Markt für seine Ware
 hatte, durch Verwirklichung dieses Industriegebietes
 in weiteren Kreisen bekannt zu werden und somit
 seinen Betrieb auszuweiten.

c) Der Verkehr.

Mit dem stetigen Anwachsen von Handel und
 Industrie wurde nun auch wieder die Frage aufge-
 griffen, ob es sich nicht für das wirtschaftliche
 Gedeihen der Stadt, die geographisch ziemlich un-
 günstig lag, empfehlen würde, durch eine damalige
 grosse Ausgabe eine direkte Verbindung mit der
 Grossen Verkehrsbahn, dem Rhein, zu erzielen.
 Das Schöckh-Isopolbahnplan zur Krainung eines
 regen Transit- und Hafenverkehrs keineswegs mehr
 in Betracht kam, darüber war man sich vollkommen
 klar. Schon die Tatsache, dass alle anderen Rhein-
 bahnhöfe mit Ausnahme von Isopolbahnplan bei der
 raschen Verkehrsentwicklung der Rheingrossschiffahrt
 trotz der Konkurrenz der Eisenbahn einen gewaltig-
 en Fortschritt machten, schloss das Projekt eines
 besseren Anlaufes des Hafens von vornherein aus.
 Allmählich gelangte man zur Überzeugung, dass
 nur eine direkte Kanalverbindung der Stadt mit dem

Rhein für die kommerzielle und industrielle Entwicklung fruchtbar sein könnte. "Würde man die Wasserstrasse bis in die Peripherie der Stadt verlängern, so entstünden für Karlsruhe ganz ungewöhnliche Vorteile", so urteilte der damalige Direktor der Frankfurter Dampfschiffahrts-Gesellschaft Rigand, an den sich die Karlsruher Handelsvereinigung zwecks Abgabe seiner fachmännischen Begutachtung gewandt hatte.

Ebenso war man sich darüber klar, dass der Gewinn, der dem Handel und der Industrie Karlsruhes durch die Verbilligung der Frachtkosten auf dem weniger teuren Schifffahrtswege entstünde, auch zu Gunsten von ganz Baden ausschlagen müsste, da dieses vor allem seine ungeheueren Holzvorräte auf diesem natürlichen Verkehrswege absetzen könnte. Ein diesbezügliches Projekt wurde von dem Oberbürgermeister Lauter und einigen Ingenieuren ausgearbeitet, die Kosten auf 1.200 000 Gulden veranschlagt. Bei dieser hohen Summe fand sich aber keine Gesellschaft, die das Unternehmen finanzieren wollte; auch die Gründung einer Rhein-kanal-Baugesellschaft schlug fehl.

Mit welchem Ernst und welcher Energie die Stadtverwaltung gewält war, nun endlich die Residenz über den bescheidenen Rang einer stillen Hof- und Beamtenstadt zu erheben, das bezeugt am besten eine Eingabe an das Ministerium des Innern "was den Kostenpunkt betrifft, so ist die Stadt Karlsruhe auch bei aller Opferbereitschaft

Rhein für die Kommerzial- und Industrielle Ent-
 wicklung fruchtbar sein könnte. Würde man die
 Wassertrasse bis in die Peripherie der Stadt ver-
 längern, so entstünden für Karlsruhe ganz unge-
 wöhnliche Vorteile, so wertvoll der damalige
 Direktor der Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesell-
 schaft Rigand, an dem sich die Karlsruher Handels-
 vereinigung zwecks Abgabe seiner fachmännischen
 Begutachtung gewandt hatte.

Ebenso war man sich darüber klar, dass der
 Gewinn, der dem Handel und der Industrie Karlsruhe
 durch die Verbilligung der Frachtkosten auf dem
 weniger schweren Schiffsfahrwege entstünde, auch
 an Gewinnen von ganz Baden ausschlagen müsste, da
 dieses vor allen seine ungeheuren Holzvorräte
 auf diesem natürlichen Verkehrswege absetzen könn-
 te. Ein diesbezügliches Projekt wurde von dem
 Oberbürgermeister Lanter und einigen Ingenieuren
 angefertigt, die Kosten auf 1 200 000 Gulden
 veranschlagte. Bei dieser hohen Summe fand sich
 aber keine Gesellschaft, die das Unternehmen fi-
 nanzieren wollte; auch die Gründung einer Rhein-
 kanal-Baugesellschaft schlug fehl.

Mit welchem Ernst und welcher Energie die
 Stadtverwaltung gewillt war, nun endlich die
 Resolution über den beschiedenen Rang einer still-
 len Hof- und Beamtenstadt zu erheben, das bezeugt
 am besten eine Eingabe an das Ministerium des
 Innern "was den Kostenpunkt betrifft, so ist die
 Stadt Karlsruhe auch bei aller Opferbereitschaft

keit, das in ihren Kräften liegende Mögliche zur Blüte der Residenz beizutragen, nicht im Stande, das fragliche Unternehmen auszuführen. Vor allem ist es uns wichtig, zu erfahren, ob von Seiten der Regierung unsere Ansicht geteilt wird, dass Karlsruhe durch eine Kanalverbindung mit dem Rhein die Handels- und gewerbliche Bedeutung erhält, welche ihr als Hauptstadt des Landes bei ihren bekannten dürftigen Nahrungsquellen so sehr zu wünschen ist, und ob das Ministerium die Gelegenheit ergreift, die hohen Absichten unseres Grossherzogs Königlicher Hoheit unterstützen, Höchstdessen Residenz zu einer wahren Hauptstadt des Landes zu machen. "1a)

Da das Projekt auch von dieser Behörde abschlägig beschieden wurde, fasste die Stadtgemeinde, durch den Grossherzog und die Karlsruher Handelsvereinigung angeregt, den Entschluss, vorläufig an Stelle eines Stichkanals eine Eisenbahn an den Rhein in der Richtung Maxau zu bauen, über den Rhein selbst eine Eisenbahnbrücke zu schlagen, um wenigstens auf diese Weise durch direkte Verbindung mit dem Kohlenbecken des Saargebietes die wirtschaftliche und kommerzielle Frequenz Karlsruhes zu erhöhen.

Schon im ersten Jahre nach der Eröffnung der neu hergestellten Verkehrslinie im Jahre 1865 wurden nahezu 600 000 Ztr. Steinkohlen aus dem Saargebiet über die neue Rheinbrücke transportiert. 1)

1) Nach dem jeweiligen Jahresbericht der Handelskammer.

keit, das in ihren Kreisen liegende Mögliche zur
 Bitte der Residenten beizutragen, nicht im Stande,
 das fragliche Unternehmen auszuführen. Vor allem
 ist es nun wichtig, zu erfahren, ob von Seiten
 der Regierung unsere Ansicht geteilt wird, dass
 Karlsruhe durch eine Kanalverbindung mit dem Rhein
 die Handels- und gewerbliche Bedeutung erhält,
 welche ihr als Hauptstadt des Landes bei ihren
 bekannten dürftigen Verhältnissen so sehr zu
 wünschen ist, und ob das Ministerium die Gelegen-
 heit ergreift, die hohen Absichten unseres Gross-
 herzoglichen Königl. Hohheit unterstützend, Höchst-
 dessen Residenten an einer wahren Hauptstadt des
 Landes zu machen. *)

Da das Projekt auch von dieser Behörde ab-
 schließig beschlossen wurde, lässt die Stadtgemein-
 de, durch den Grossherzog und die Kaiserliche Han-
 delsverwaltung angezogen, den Ratsschluss, vorläu-
 fig an Stelle eines Stichkanals eine Eisenbahn an
 den Rhein in der Richtung Maxau zu bauen, über den
 Rhein selbst eine Eisenbahnbrücke zu schlagen, um
 wenigstens auf diese Weise durch direkte Verbin-
 dung mit dem Kohlenboden des Berggebietes die
 wirtschaftliche und kommerzielle Prosperität Kar-
 lshaus zu erhöhen.

Schon im ersten Jahre nach der Eröffnung der
 neu fertiggestellten Verkehrslinie im Jahre 1865 wur-
 den nahezu 600 000 Str. Steinkohlen aus dem Berg-
 gebiet über die neue Rheinbrücke transportiert. *)

*) Nach dem jeweiligen Jahresbericht der Handels-
 kammer.

Im Jahre 1866	betrug die Zufuhr	2 884 771 Ztr.
" " 1857	" " "	4 372 813 "
" " 1868	" " "	4 604 192 "
" " 1869	" " "	5 106 353 "
" " 1870	" " "	4 112 240 "
" " 1871	" " "	5 990 085 "

Die Zunahme betrug demnach innerhalb 7 Jahren ungefähr 5,4 Millionen Ztr. Angesichts dieser Zahlen gelangt einem erst zum Bewusstsein, wie durch ein Eisenbahngeleise der Stadt gewissermaßen ein neuer Lebensstrom zufließt, der bisher wirkungslos vorbeiging oder einem anderen Platze zugute kam.

Bei der Maxauer Rheinbrücke wurde gleichzeitig ein neuer Rheinhafen angelegt mit einem Kostenaufwand von 1 Million Gulden. Im Jahre 1868 wurde er vom Grossherzog zum Freihafen erklärt.

Über die Entwicklung der Güterbewegung in diesem Hafen soll nachstehende Tabelle Aufschluss geben:

1)

Jahr	Zufuhr Ztr.	Versand Ztr.	Zusammen Ztr.	Zahl d. Schiffe		Bezeichnung der Ladung bei	
				Angek.	Abgeg.	Zufuhr	Abfuhr
1865	75 196	24 842	100 038	15	5	Kohlen	Holz
1866	533 244	39 600	572 844	--	--	do. Eisen	"
1867	312 783	117 400	430 183	--	--	Kohlen	"
1868	385 435	3 800	389 235	76	4	"	"
1869	332 851	9 300	342 151	--	--	"	"
1870	453 600	--	453 600	50	--	"	"
1871	660 000	120 000	780 000	112	1	"	"
1872	549 290	24 200	573 490	109	4	"	"

1) Nach den jeweiligen Berichten der Handelskammer.

Neben der erheblichen Zunahme des Güterverkehrs ist besonders dessen Gegenstand auffallend. Wir sehen, dass in der Hauptsache Kohlen und Eisen eingeführt wurden und umgekehrt ausschliesslich Holz verschifft wird, eine Feststellung, die ungeschmälert heute noch zutrifft, über die aber ein späteres Kapitel (Rheinhafen) berichten soll.

Angesichts dieses ungeahnten Erfolges liessen sich eine grosse Zahl auswärtiger Speditionsgeschäfte, Holz- und Kohlen- Grosshandlungen im Hafengebiet nieder. Auch im gewerblichen und kommerziellen Leben der Stadt war neue Lebenskraft erwacht. Zwecks Gründung einer Karlsruher Rheinschiffahrtsgesellschaft liess man durch den bekannten Schiffahrtsdirektor Tögel aus Mühlheim a.d. Ruhr einen Plan zu einer Dampfschiffahrtslinie Maxau - Rotterdam ausarbeiten; das hierzu erforderliche Anlagekapital in Höhe von 700 000 Gulden für Anschaffung von 4 Schleppdampfern und 32 Schleppkähnen sollte durch Emission von Aktien zu je 500 Gulden aufgebracht werden. Nachdem der Vorschlag von der Städtischen Behörde angenommen worden war, begann man sofort mit der Errichtung von Agenturen in Karlsruhe-Maxau, Mannheim, Mainz, Koblenz, Köln, Bortrecht und Rotterdam. Um die Angelegenheit so schnell als möglich zu verwirklichen und zu fördern, übernahm der Landesfürst die Majorität der Aktien. Aber der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges liess das ganze Unternehmen scheitern.

Neben der erheblichen Zunahme des Güterver-
 kehrs ist besonders dessen Gegenstand auffallend.
 Wir sehen, dass in der Hauptsache Kohlen und Ei-
 sen eingeführt wurden und umgekehrt aussehens-
 lich Holz verschifft wird, eine Postelung, die
 ungeschwächt heute noch anwirkt. Über die aber
 ein späteres Kapitel (Hainbalden) berichten soll.
 Angesichts dieses ungenannten Erfolges las-
 sen sich eine große Zahl schwereriger Bedingun-
 gen, Holz- und Kohlen-Grubenbesitzungen im
 Ländchen nieder. Auch im gewerblichen und kom-
 mercialen Leben der Stadt war neue Lebenskraft
 erwacht. Zweck der Gründung einer Karlsruher Hain-
 balden-Gesellschaft lässt man durch den be-
 kannten Hainbalden-Direktor Tögel aus Mannheim
 u. d. Ruhr einen Plan zu einer Dampfmaschinenfabrik
 Maxau - Rottweil anfertigen; das hierzu erfor-
 derliche Anlagekapital in Höhe von 700 000 Gulden
 ist Anschaffung von 4 Dampfmaschinen und 32
 Schiffschrauben sollte durch Emission von Aktien zu
 je 500 Gulden aufgebracht werden. Nachdem der
 Vorschlag von der städtischen Behörde angenommen
 worden war, begann man sofort mit der Errichtung
 von Agenturen in Karlsruhe-Maxau, Mannheim, Mainz,
 Koblenz, Köln, Bockheim und Rottweil. Um die
 Angelegenheit so schnell als möglich zu verwick-
 lichen und zu fördern, übernahm der Landesherr
 die Majorität der Aktien. Aber der Ausbruch des
 deutsch-französischen Krieges ließe das ganze
 Unternehmen scheitern.

Um nun auch für diesen Zeitabschnitt ein Bild des gesamten Karlsruher Güterverkehrs zu bekommen, kann uns ein Vergleich mit den anderer badischer Städte, bei denen die 7 wichtigsten berücksichtigt sind, am besten behilflich sein.

1.) <u>Mannheim</u>	versandte	empfang	zusammen	1)
	3 847 473	3 472 505	7 299 978	Zt.
2.) <u>Karlsruhe</u>	570 315	904 497	1 474 812	"
3.) <u>Basel-Bad.</u>	231 327	474 445	705 772	"
4.) <u>Waldshut</u>	323 903	329 188	653 091	"
5.) <u>Konstanz</u>	63 469	137 728	201 197	"
6.) <u>Pforzheim</u>	53 609	132 363	185 972	"
7.) <u>Schaffhausen</u>	35 073	135 779	170 852	"

Diese Zusammenstellung zeigt uns, dass Karlsruhe im gesamten badischen Güterverkehr die zweite Stelle hinter der Handels- und Industrie-Metropole Mannheim einnahm und darin ungefähr ein Fünftel aufzuweisen hatte.

Dieses Verhältnis wäre für Karlsruhe ungleich günstiger gewesen, wenn nicht die damals bestehende Eisenbahngütertarif-Politik einer gedeihlichen Entwicklung seiner Handelsverhältnisse entgegengestanden und den gesamten Zwischenhandel lahmzulegen gedroht hätte. Man brachte nämlich in dieser Gütertarifizierung zur Geltung, dass die Endpunkte der Eisenbahnlinien bevorzugt werden müssten, (also in diesem besonderen Falle Mannheim und Basel-Bad.), um den durchgehenden Transport gegenüber dem unterbrochenen besonders zu berücksichtigen. So übte diese Tarifpolitik, die einzelnen

1) Während der Zeit vom 1. Juli bis 30. Dezember 1867 Statistisches Landesamt 1867.

Um nun auch für diesen Zeitabschnitt ein Bild des gesamten karlsruher Güterverkehrs zu bekommen, kann uns ein Vergleich mit den anderen badischen Städten, bei denen die wichtigsten Rückkehrtage sind, am besten dienlich sein.

1.) Mannheim	veränderte	empfang	zusammen
3 247 473	3 473 202	7 299 978	32
2.) Karlsruhe	270 315	904 297	1 474 612
3.) Basel-Bad.	231 327	474 442	705 772
4.) Faldsbach	323 902	329 188	653 091
5.) Konstanz	68 489	137 728	201 197
6.) Pforzheim	53 609	132 263	185 872
7.) Schaffhausen	25 073	135 779	170 852

Diese Zusammenstellung zeigt uns, dass Karlsruhe im gesamten badischen Güterverkehr die zweite Stelle hinter der Handels- und Industriemetropole Mannheim einnimmt und darin ungefähr ein Viertel aufzuweisen hatte.

Dieses Verhältnis wäre für Karlsruhe ungleich günstiger gewesen, wenn nicht die damals bestehende Eisenbahngütertarif-Politik einer gezielten Förderung seiner Handelsverhältnisse entgegenstände und den gesamten Zwischenhandel fakturieren gelehrt hätte. Man braucht nämlich in dieser Güterleistung zur Geltung, dass die Endpunkte der Eisenbahnlinien bevorzugt werden müssen, (also in diesem besonderen Falle Mannheim und Basel-Bad.), um den durchgehenden Transport gegenüber den unterbrochenen besonders zu berücksichtigen. So hätte diese Tarifpolitik, die einzelnen

1) Während der Zeit vom 1. Juli bis 30. Dezember 1887 Statistisches Landesamt 1887.

Plätzen in bevorzugender Weise zugewendet war, auf Karlsruhe, wie selbstverständlich auch auf viele andere Orte, beinahe dieselbe Wirkung aus, wie ein Prohibitivzoll und hemmte besonders die in der ersten Tarifzone gelegene badische Residenzstadt in der Entwicklung ihrer natürlichen Handelsbeziehungen.

Wie gross nun die Opfer waren, die dem Handel und der Industrie Karlsruhes durch jene Differentialfrachtsätze auferlegt wurden, kann man aus der obigen Zusammenstellung annähernd berechnen. Innerhalb 6 Monaten wurden nach obiger Statistik 570 315 Ztr. Güter zum Versand gebracht. Die Frachtdifferenz, die pro Zentner für die erste Tarifzone zu bezahlen war, betrug 3 Kreuzer 1); also mussten sich die durch diese Tarifierung betroffenen innerhalb eines halben Jahres einen Abzug von $570\ 315 \times 3 =$ ungefähr 28 500 Gulden gefallen lassen. Wenn man bei dieser Sachlage die Wirkung dieses Systems, wie oben erwähnt, mit einer Prohibitivsteuer verglich, so ist man nicht zu weit gegangen.

d.) Die wirtschaftliche Lage.

Über die wirtschaftliche Stellung der nunmehr erst 150 Jahre alten Stadt kann man am besten durch einen kurzen Einblick in die Ergebnis-

1) Mitteilung der Reichseisenbahndirektion.

Plätzen in bewirkt werden keine angestrichelt war, auf
 Karlsruhe, wie selbstverständlich auch auf viele
 andere Orte, beinahe dieselbe Wirkung aus, wie ein
 Prohibitivoll und damit besonders die in der er-
 sten Periode gelegene badische Residenzstadt in
 der Entwicklung ihrer natürlichen Handelsbesiehung
 gen.

Wie gross nun die Opfer waren, die dem Han-
 del und der Industrie Karlsruhe durch jene Mi-
 serentfaltungen zuzurechnen wurden, kann man
 aus der obigen Zusammenstellung annähernd berech-
 nen. Innerhalb 6 Monaten wurden von obigen Gütern
 11 870 315 Str. Güter zum Versand gebracht. Die
 Frachtdifferenz, die pro Tonne für die erste Pe-
 rioden zu bezahlen war, betrug 2 Kreuzer 1; also
 mussten sich die durch diese Verzögerung betref-
 fenden innerhalb eines halben Jahres einen Abzug
 von 250 315 x 2 = ungefähr 500 630 Gulden gefallen
 lassen. Wenn man bei dieser Sachlage die Wirkung
 dieses Systems, wie oben erwähnt, mit einer Pro-
 hibitivener vergleicht, so ist man nicht zweifel-
 los.

4.) Die wirtschaftliche Lage.

Über die wirtschaftliche Stellung der un-
 mehr erst 180 Jahre alten Stadt kann man im be-
 sten durch einen kurzen Einblick in die Entwick-
 lung

1) Mitteilung der Betriebsbedingungen

se ihres Steuerwesens urteilen.1)

An Gewerbesteuer wurde aufgebracht: 55 268 Gulden aus ca. 12 750 000 Gulden Gesamtsteuerkapital; bei 3 881 Steuerpflichtigen kam demnach auf den Kopf 14,24 Gulden; gewerbesteuerpflichtig waren 9,4 % der Einwohnerzahl. Ferner geht aus der Darstellung hervor, dass 1 697 Gewerbetreibende 14 700 Hilfskräfte beschäftigten (Karlsruhe zählte damals 36 582 Seelen.)

An Grundsteuer wurde aufgebracht: 1 574 Gulden aus 1 363 000 Gulden Gesamtsteuerkapital. Ihr unterlagen 811 Grundbesitzer, also kamen auf den Kopf 1,9 Gulden. Steuerpflichtig waren 2,2% der Einwohner.

An Häusersteuer wurde aufgebracht 59 269 Gulden aus 23 677 425 Gulden Gesamtsteuerkapital. Ihr unterlagen 1 67 Hauseigentümer, somit kamen auf den Kopf 35,6 Gulden. Steuerpflichtig waren 4,6% der Einwohner.

An Kapitalrentensteuer wurden aufgebracht: 75 879 fl. aus 50 586 700 Gulden Gesamtsteuerkapital. Ihr unterlagen 1 994 Steuerpflichtige; somit kamen auf den Kopf ungefähr 38 Gulden. Steuerpflichtig waren 5,4% der Einwohner.

Ein Kapital

von	500 -	2 000	Gulden besaßen	206	Kapitalsteuer-
"	2 000 -	6 000	" "	475	pflichtige
"	6 000 -	12 000	" "	419	"
"	12 000 -	20 000	" "	267	"
"	20 000 -	40 000	" "	350	"
"	40 000 -	70 000	" "	145	"
"	70 000 -	100 000	" "	63	"
über		100 000	" "	69	"

1) Statist. Jahrbuch des Grossherzogtums Baden, 1. Jahrgang 1868.

ne ihren Steuerwesen anstellen.)
 An Gewerbesteuer wurde aufgebracht: 58 888 Gulden aus der
 in 750 000 Gulden Gesamterwerbskapital; bei 5 881 Steuer-
 pflichtigen kam demnach auf den Kopf 14,24 Gulden; Ge-
 werbesteuerpflichtig waren 9,4 % der Einwohnerzahl. Per-
 sonen aus der Bevölkerung hervor, dass 1 897 Steuer-
 pflichtige in 700 Hektar besessenen (Karlshaus 1881)
 zu damals 38 888 Seelen.)

An Grundsteuer wurde aufgebracht: 1 574 Gulden aus
 1 383 000 Gulden Gesamterwerbskapital. Ihr unterliegen 811
 Grundbesitzer, also kamen auf den Kopf 1,9 Gulden. Steuer-
 pflichtig waren 2,2 % der Einwohner.

An Einkommensteuer wurde aufgebracht 59 289 Gulden aus
 23 877 425 Gulden Gesamterwerbskapital. Ihr unterliegen 1 87
 Hauseigentümer, somit kamen auf den Kopf 25,8 Gulden.
 Steuerpflichtig waren 4,8 % der Einwohner.

An Kapitalrentensteuer wurden aufgebracht: 75 879 fl. aus
 30 888 700 Gulden Gesamterwerbskapital. Ihr unterliegen
 1 994 Steuerpflichtige; somit kamen auf den Kopf ungefähr
 38 Gulden. Steuerpflichtig waren 5,4 % der Einwohner.

Ein Kapital	
von	500 -
"	1 000 -
"	2 000 -
"	3 000 -
"	4 000 -
"	5 000 -
"	6 000 -
"	7 000 -
"	8 000 -
"	9 000 -
"	10 000 -
"	11 000 -
"	12 000 -
"	13 000 -
"	14 000 -
"	15 000 -
"	16 000 -
"	17 000 -
"	18 000 -
"	19 000 -
"	20 000 -
"	21 000 -
"	22 000 -
"	23 000 -
"	24 000 -
"	25 000 -
"	26 000 -
"	27 000 -
"	28 000 -
"	29 000 -
"	30 000 -
"	31 000 -
"	32 000 -
"	33 000 -
"	34 000 -
"	35 000 -
"	36 000 -
"	37 000 -
"	38 000 -
"	39 000 -
"	40 000 -
"	41 000 -
"	42 000 -
"	43 000 -
"	44 000 -
"	45 000 -
"	46 000 -
"	47 000 -
"	48 000 -
"	49 000 -
"	50 000 -
"	51 000 -
"	52 000 -
"	53 000 -
"	54 000 -
"	55 000 -
"	56 000 -
"	57 000 -
"	58 000 -
"	59 000 -
"	60 000 -
"	61 000 -
"	62 000 -
"	63 000 -
"	64 000 -
"	65 000 -
"	66 000 -
"	67 000 -
"	68 000 -
"	69 000 -
"	70 000 -
"	71 000 -
"	72 000 -
"	73 000 -
"	74 000 -
"	75 000 -
"	76 000 -
"	77 000 -
"	78 000 -
"	79 000 -
"	80 000 -
"	81 000 -
"	82 000 -
"	83 000 -
"	84 000 -
"	85 000 -
"	86 000 -
"	87 000 -
"	88 000 -
"	89 000 -
"	90 000 -
"	91 000 -
"	92 000 -
"	93 000 -
"	94 000 -
"	95 000 -
"	96 000 -
"	97 000 -
"	98 000 -
"	99 000 -
"	100 000 -

1) Statistik. Jahrbuch des Grossherzogtums Baden.
 I. Jahrgang 1888.

Wenn wir den Durchschnitt nehmen, so kam auf 19 "gewöhnliche" Menschen ein "Kapitalist" mit je 1380 Gulden. Zusammenfassend kann man demnach feststellen, die Gewerbe- Grund- Häuser- und Kapitalrentensteuer ergab im Jahre 1858 einen Betrag von 191 989 Gulden aus einem Gesamtsteuerkapital von 97 377 368 Gulden. Ihr Unterlagen 8356 Steuerpflichtige, somit waren es zur Gesamteinwohnerzahl 20,7 Prozent.

Beim Betrachten dieser Zahlen kann man auf eine sehr gelinde Steuerveranlagung schliessen, eine Steuerpolitik, die von den städtischen Behörden zweifelsohne absichtlich in dem Sinn gehandhabt wurde, um den auswärtigen Handel und die auswärtige Industrie heranzuziehen. Tatsächlich lässt sich feststellen, dass diese Politik in jenen Jahren von Erfolg begleitet war, Gewerbe, Handel und Industrie langsam aber stetig an Bedeutung gewannen. Von einer ausgesprochenen Industriestadt ist indessen noch nichts zu erkennen. Das überwiegende Element in der städtischen Bevölkerung ist an dem Sitz der Krone und der Regierung immer noch das Hof- und Staatsbeamtentum, das Militär und zu einem wesentlichen Teile das der Privatier und der Künstler.

Wenn man auf die verschiedenen Anziehungskräfte eingeht, die bei der Standortwahl von neuen Unternehmungen ausschlaggebend sind, um nur die wichtigsten herauszugreifen, die Nähe der Rohstoffe, das Vorhandensein eines grossen örtli-

Kann wir den Durchschnitt nehmen, so kam
 auf 19 "gewöhnliche" Menschen ein "Kapitalist" mit
 18 1/2 Gulden. Zusammenfassend kann man demnach
 feststellen, die Gewerbe- Grund- Bäcker- und Ka-
 pitalkontingente ergab im Jahre 1858 einen Be-
 trag von 191 989 Gulden aus einem Gesamtver-
 mögen von 97 377 388 Gulden. Ihr Verhältnis
 1858 Steuerpflichtige, somit waren es zur Gesamt-
 einwohnerzahl 20,7 Prozent.

Beim Betrachten dieser Zahlen kann man sich
 eine sehr gelinde Steuerveranlagung anschließen,
 eine Steuerpolitik, die von den städtischen Behör-
 den zweifellos alsbald in dem Sinn gehand-
 habt wurde, um den anwachsenden Handel und die aus-
 wüchsige Industrie herauszuheben. Tatsächlich lässt
 sich feststellen, dass diese Politik in jenen Jah-
 ren von Erfolg begleitet war, Gewerbe, Handel und
 Industrie lagam über stetig an Bedeutung gewan-
 nen. Von einer ausgedehnten Industrielleid ist
 indessen noch nichts zu erkennen. Das Überwiegen-
 de Element in der städtischen Bevölkerung ist an
 dem Sitz der Krone und der Regierung immer noch
 das Hof- und Staatsbeamten, die Militär und an
 einem wesentlichen Teile das der Privater und
 der Künstler.

Wenn man auf die verschiedenen Anlehnungs-
 kräfte eingeht, die bei der Standortwahl von
 neuen Unternehmungen ausschlaggebend sind, um
 nur die wichtigsten herauszugreifen, die Rede der
 Vorteile, das Vorhandensein eines grossen Kräf-

chen Absatzmarktes und gute Arbeitsverhältnisse, die Ausnutzung und Nähe billiger Kraftquellen, günstige Transportbedingungen für Rohstoffe und Fertigfabrikate, so muss man geradezu erstaunt sein, dass sich überhaupt Handel und Industrie in diesem Maße in Karlsruhe entwickeln konnten, wo doch so ziemlich alle Anziehungskräfte mit Ausnahme der günstigen Transportbedingungen fehlten.

Da wo die für einen Industriezweig günstiger Bedingungen zusammentreffen, pflegen sich Betriebe dieser Art von selbst niederzulassen. Da werden Dörfer zu Städten, da verwandeln sich Kleinstädte in Grosstädte, da stampft die Industrie auf freiem Felde neue, blühende Orte aus dem Boden. In unserem Falle waren es höchstens die Bodenrenten als Standortsfaktor und Merkantilistische Maßnahmen zu einem grosszügigen Ausbau von Handel und Industrie, eine Laune, die in einem Wald ein Dorf aufbauen liess.

1) P. Arndt, Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.

