

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die kommerzielle und industrielle Entwicklung der Stadt Karlsruhe

Goldfarb, Otto

Frankfurt a.M., 1924

c) Der Verkehr

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

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 Gebieten in
 Unkenntnis blieben.
 Die volkswirtschaftliche Bedeutung der
 Landesgewerbetriebe lag z. B. auch darin, dass es
 schon mancher Exportier-Unternehmer, 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 gewallt 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 Rigan, 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 welcher Ernst und welcher Energie die
 Stadtverwaltung gewillt war, nun endlich die
 Residenz über den beschiedenen Rang einer stii-
 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 Resident an einer weisen Hauptstadt des
 Landes zu machen. *) (a)

Da das Projekt auch von dieser Behörde ab-
 schließig beschlossen wurde, lässt die Stadtgemein-
 de, durch den Grossherzog und die Kaiserliche Han-
 delsverordnung angelegt, den Ratenschluss, 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 hergestellten Verkehrslinie im Jahre 1865 wur-
 den nahezu 600 000 Etr. Steinkohlen aus dem Berg-
 gebiet über die neue Rheinbrücke transportiert. 1)

1) 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 massen-
 reich Holz verschifft wird, eine Postelung, die
 ungeschwächt heute noch anhält. Über die aber
 ein späteres Kapitel (Hainbalden) berichten soll.
 Angesichts dieses ungemessenen Erfolges lies-
 sen sich eine große Zahl schwärziger Speditionen
 geschäfte, Holz- und Kohlen-Grasabhandlungen im
 Lande nieder. Auch im gewerblichen und kom-
 mercialen Leben der Stadt war neue Lebenskraft
 erwacht. Zweck der Gründung einer Karlsruher Hain-
 schiffahrtsgesellschaft lies man durch den be-
 kannten Schiffahrtsdirektor Tögel aus Mannheim
 u. d. Ruhr einen Plan zu einer Dampfschiffahrts-
 Maxas - Rottweil anzustellen; das hierzu erfor-
 derliche Anlagekapital in Höhe von 700 000 Gulden
 für Anschaffung von 4 Dampfschiffen und 32
 Schiffsbesatzungen 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, Bockenheim 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 lies die ganze
 Unternehmung 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	702 772
4.) Faldsbach	323 902	329 188	652 091
5.) Konstanz	62 489	137 728	201 197
6.) Pforzheim	53 609	132 262	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.