

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die kommerzielle und industrielle Entwicklung der Stadt Karlsruhe

Goldfarb, Otto

Frankfurt a.M., 1924

1. Seine wirtschaftliche Bedeutung für Handel und Industrie

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

1. Seine wirtschaftliche Bedeutung für Handel

und Industrie.

Die Lage am Rhein ist eine Gunst, die Karlsruhe mit vielen anderen Städten zuteil ward, und "es ist keine Übertreibung, wenn man den Rhein als die Hauptverkehrsader des wichtigsten Wirtschaftsgebietes der Erde bezeichnet."¹⁾

Worin liegt nun diese belebende Wirkung auf Handel und Industrie? Sie lediglich nach ihrem Einfluss auf den Gemeindehaushalt zu beurteilen - im Jahre 1914 betrug die Einnahme M 570 000 - wäre kurzsichtig, wichtiger als sein unmittelbarer Ertrag ist sein Wert für die Wirtschaft der Einwohner der Stadt. Dieser Wert für Handel und Industrie drückt sich aus in der verkehrsmässigen Erleichterung der ganzen wirtschaftlichen Betätigung, in der Senkung der Transportkosten und damit der Preise aller Güter, die auf dem billigen Wasserwege bezogen bzw. verfrachtet werden können und dadurch in der Förderung der Konkurrenzfähigkeit der Produkte auf dem inländischen wie auch ausländischen Märkte, mithin in volkswirtschaftlicher Beziehung allen Teilen der Bevölkerung, den Konsumenten wie den Produzenten zum Vorteil gereichen. Für einzelne Fälle soll dieser Gewinn nachgewiesen werden.

1) Paul Arndt, Antwerpen, Rotterdam und die Deutsche Rheinmündung, S.1,

und Industrie.

Die Lage am Rhein hat eine große, die Lage
traha mit vielen anderen Städten Anteil wird, und
"es ist keine Überhebung, wenn man den Rhein
als die Hauptverkehrsader des wichtigsten Wirt-
schaftsgebietes der Erde bezeichnet." (1)
Wohl liegt nun diese bedeutsame Wirkung
auf Handel und Industrie die lediglich nach ih-
rem Einfluss auf den Gemeinwohlstand zu beurteil-
ten - im Jahre 1914 betrug die Einkünfte
M 870 000 - wäre kurzweilig, wichtiger als sein
unmittelbarer Ertrag ist sein Wert für die Wirt-
schaft der Einwohner der Stadt. Dieser Wert für
Handel und Industrie drückt sich aus in der ver-
kehrsmässigen Ersicherung der ganzen Wirt-
schaftlichen Betätigung, in der Senkung der
Transportkosten und damit der Preise aller Güter,
die auf dem billigen Wasserwege bezogen bzw.
verfrachtet werden können und dadurch in der För-
derung der Konkurrenzfähigkeit der Produkte auf
den internationalen wie auch nationalen Märkten,
nicht in volkswirtschaftlicher Beziehung allein
Teilen der Bevölkerung, den Konsumenten wie den
Produzenten zum Vorteil zu erzielen. Für einzelne
Teile soll dieser Gewinn nachgewiesen werden.

(1) Paul Arnold, Antwerpen, Rotterdam und die
Deutsche Rheinlandschaft, S. 1.

1) Im Jahre 1914 betrug die Verbilligung der in Karlsruhe verwendeten rund 300 000 Tonnen Kohlen M. 195 000 und die Ersparnis bei dem im gleichen Zeitraum verbrauchten rund 45 000 Tonnen Kies M. 30 000. Ähnliche Feststellungen sind für Getreide gemacht worden, bei dem die ersparten Beförderungskosten durch den Umschlag im Hafen noch höher als die für Kohlen waren.

Ein Beispiel soll aber noch angeführt werden für ein Gut, das in Karlsruhe selbst erzeugt bzw. bearbeitet auf dem Wasserweg seinen Bezug und Absatz findet:

2) Die Aktiengesellschaft für Brauerei, Spiritus und Presshefenfabrikation vormals Georg Sinner bezieht erhebliche Quantitäten Sprit aus dem Innern der Provinzen Posen und Ostpreussen. Diese Ware wird mittels Kähnen auf der Oder, Warthe, Netze, dem Bromberger Kanal und der Weichsel nach Danzig versendet und dort in Seedampfer umgeladen, die dann die Ladung nach Amsterdam bringen, von wo der Sprit auf Rheinschiffen nach Karlsruhe gelangt. Nun betragen bei einer ungefähren Entfernung der Hafenplätze

		die Frachtkosten inkl. Überla-
<u>Posen</u> (Stadt) und <u>Danzig</u>	620 km	dungsspesen pro t M. --.25 Vor-
<u>Danzig</u> und <u>Amsterdam</u>	1700 "	" " " " --.35 mark
<u>Amsterdam</u> und <u>Karlsruhe</u>	660 "	" " " " --.25 "
<u>Posen</u> bis <u>Karlsruhe</u>	2980 km.	M. --.85

-
- 1) nach Mitteilung des städtischen Hafenamtes
2) " " " " der Sinner A.G.

1) Im Jahre 1914 betrug die Verbilligung der in Karlsruhe verwendeten rund 300 000 Tonnen Kohlen M. 195 000 und die Kohlen bei den im gleichen Zeitraum verbrauchten rund 45 000 Tonnen Kies M. 30 000. Ähnliche Feststellungen sind für Getreide gemacht worden, bei dem die größten Beförderungskosten durch den Umschlag im Hafen noch höher als die für Kohlen waren.

Ein Beispiel soll aber noch angeführt werden für ein Gut, das in Karlsruhe selbst erzeugt bzw. bearbeitet auf dem Wasserweg seinen Bezug und Absatz findet:

2) Die Aktiengesellschaft für Brennstoffe, Spiritus und Presssaftfabrikation von Herrn Georg Sinner besitzt erhebliche Quantitäten Spiritus aus dem Innern der Provinzen Posen und Ostpreußen. Diese Ware wird mittels Kähnen auf der Oder, Warthe, Kette, dem Bromberger Kanal und der Weichsel nach Danzig versendet und dort in Seedampfer umgeladen, die dann die Ladung nach Amsterdam bringen, von wo der Spiritus auf Rheinschiffen nach Karlsruhe gelangt. Nun betragen bei einer ungefähren Entfernung der Hafenzentren

Posen (Stadt) und Danzig	630 km	ausgegeben pro t M. -- 25	Ver-
Danzig und Amsterdam	1700 "	"	die Frachtkosten inkl. Über-
Amsterdam und Karlsruhe	650 "	"	frachten
Posen bis Karlsruhe	2980 km.	M. -- 65	kriegs-

1) nach Mitteilung des städtischen Hafenamtes
2) der Sinner A.G.

Die Eisenbahnfracht dieser Ware von Posen nach Karlsruhe bei einer Geleislänge von 934 km, das ist ca. ein Drittel des Wasserweges kostet dagegen pro t zumindest M.2.50, das ist ungefähr das Dreifache des Wassertransportes inkl. Umladung der Güter.

Rein organisatorisch hat der Verkehr im Rheinhafen zwischenstaatliche Gesellschaften ins Leben gerufen, grosse Industrieunternehmungen, besonders Handelsgesellschaften, industrielle Ein- und Ausfuhrgesellschaften hierher gefesselt und für tausende von Menschen eine neue Erwerbsquelle geschaffen. Man kann sogar behaupten, Karlsruhe verdankt seinem Rheinhafen im wesentlichen alles, was ihm zu seiner jetzigen Grösse verholfen hat.

1901	125 370				
1902	200 700				
1903	545				
1904	425				
1905	925 700		510 340	1 438 030	
1906	514 590		489 211	1 442 309	
1907	599 087	+ 8,6	526 023	1 458 523	
1908	642 643	+ 14,9	617 276	1 472 172	
1909	870 825	+ 29	772 361	1 869 087	
1910	846 470	+ 1,9	861 087	1 749 166	
1911	1 019 577	+ 20	1 059 746	2 035 934	
1912	1 309 356	+ 29	1 294 028	2 311 212	
1913	1 463 607	+ 13,3	1 384 374	2 496 331	
1914	1 222 611	- 17,6	1 336 549	2 345 735	
1915/15da	1 236 000	+ 1,5	1 470 000	2 567 000	
1916	958 287	- 24,9	1 427 874	2 382 311	
1917	920 063	- 4,1	1 453 220	2 722 170	
1918	516 627	- 55,8	1 304 780	1 754 240	
1919	1 043 277	+ 202,8	1 304 780	2 352 277	

Die Eisenbahnrecht dieser Werte von Posen
 nach Karlsruhe bei einer Güterlänge von 934 km,
 das ist ca. ein Drittel des Wasserweges kostet
 dagegen pro t mindestens M. 2.80, das ist ungefähr
 das Dreifache des Wassertransportes inkl. Un-
 dung der Güter.

Kein organisatorisch hat der Verkehr im
 Rheinhafen wirtschaftliche Gesellschaften im
 Leben geföhrt, große Industriewerksamungen,
 besonders Handelsgesellschaften, industrielle
 Ein- und Ausfuhrgesellschaften dieser Gesellschaft
 und für Zwecke von Menschen eine neue Erwerbs-
 quelle geschaffen. Man kann sogar behaupten,
 Karlsruhe verdankt seinem Rheinhafen im wesent-
 lichen alles, was ihm zu seiner jetzigen Größe
 verholfen hat.