

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die kommerzielle und industrielle Entwicklung der Stadt Karlsruhe

Goldfarb, Otto

Frankfurt a.M., 1924

1. Der Holzhandel

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

Mit dem stetigen Anwachsen der Industrie hat sich ein ausgedehnter Grosshandel in Karlsruhe entwickelt, dessen mächtiges Aufblühen in erster Linie dem Rheinhafen als günstigem Umschlagsplatz zuzuschreiben ist. Mit Eisen und Metallwaren, landwirtschaftlichen Maschinen, Nahrungs- und Genussmitteln, Textil- und Schuhwaren und vor allem mit Holz und Kohle wird ein schwunghafter Handel betrieben.

Das Speditionsgeschäft weist bedeutende Firmen auf, die sich fast alle im Hafengebiet angesiedelt haben, so die Karlsruher Schifffahrts A.G., Rheinreedereien, Menzinger-Fendel, Mathias Stinnes, Thyssen, Mannheimer Schifffahrts- und Lagerhaus-Gesellschaft Raab-Karcher & Co., Stachelhaus & Buchloh, Fr. Haniel, August & Emil Nieten, Rheinreederei Strohmeyer, Carl Lassen, Schenker & Co., Dagné & Co., Hansen Neuerburg & Co., Gondrand & Mangili, Eugen von Stefflein, Moritz von Carnap.

1. Der Holzhandel.

Die Entwicklung des Holzhandels in der badischen Hauptstadt beginnt mit dem Auftreten des sogenannten Holländer-Holzexportes aus den durch natürliche Wasserwege erschlossenen Wäldungen der Harz und des Schwarzwaldes nach den Niederlanden zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Das Holz, das von

Mit dem stetigen Anwachsen der Industrie hat sich ein ungeheurer Grosshandel in Europa entwickelt, dessen mächtiges Aufblühen in erster Linie dem Rheinlande als günstigem Ausgangspunkte auszusprechen ist. Mit Eisen und Metallwaren, landwirtschaftlichen Maschinen, Wagnen- und Geküchmitteln, Textil- und Schwestern und vor allem mit Holz und Kohle wird ein schwunghafter Handel betrieben.

Das Speditionsgeschäft weist bedeutende Firmen auf, die sich fast alle im Rheingebiet angesiedelt haben, so die Karlsruher Schiffahrts A.G., Rheinfahrer, Mannheim-Frankfurt, Mathias Blum, Trossen, Mannheim-Schiffahrts- und Lagerhaus-Gesellschaft, Reederei A.G., St. Pauli, Hamburg, Fr. Haniel, August & Emil Hieser, Rheinfahrer Schiffahrt, Carl Lamm, Schenker & Co., Dage & Co., Hannen Werft & Co., Gendreau & Haniel, Eugen von Steffeln, Moritz von Carnap.

I. Der Holzhandel.

Die Entwicklung des Holzhandels in der badischen Hauptstadt beginnt mit dem Auftreten des sogenannten Holländer-Holzexportes aus den durch natürliche Wasserwege erschlossenen Kälungen der Hardt und des Schwarzwaldes nach dem Niederlande zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Das Holz, das von

den Schwarzwaldhöhen auf der Murg, Alb und Kinzig mittelst der "Trift", jener einfachsten aller Transportmethoden, bei der das Holz in einzelnen Stücken dem fließenden Wasser anvertraut und am Bestimmungsort aufgefischt wird, heruntergebracht wurde, stellten die in Karlsruhe ansässigen holländischen Holzfirmen zu Flößen zusammen und sandten es so unmittelbar nach den Niederlanden.

Als sich das Konsumtionsgebiet von Holland immer mehr nach den industriell aufblühenden Rheinprovinzen verschob, verschwanden allmählich die ausländischen Exportfirmen, und an ihre Stelle traten zumeist württembergische und mittelrheinische Holzgrosshandlungen. Mit der Regelung der Rheinschiffahrt durch die Rheinschiffahrts-Akte, mit den verbesserten Verkehrsverhältnissen und dem Ausbau des Eisenbahnnetzes erlangte Karlsruhe eine stetig wachsende Bedeutung für den Holzhandel und die Holzspedition.

Mannheim, das vor der Regulierung des Oberrheins durch seine natürliche Lage am Endpunkt des Grossschiffahrtsweges und durch ein planvoll ausgebautes Eisenbahnnetz zum Hauptumschlagsplatz und gleichzeitig zum Sammelpunkt für den Warenverkehr Süddeutschlands geworden war, hatte seine dominierende, monopolartige Stellung nach und nach verloren.

Seit 1901, dem Jahre der Eröffnung des Karlsruher Rheinhafens, gelangte ein immer grös-

den Schatzkammern auf der Burg, die und die
 als Mittel der "Trit", Jener einflussreichsten
 der Transportmethoden, bei der das Holz in ein-
 seinen Stücken dem fließenden Wasser anvertraut
 und am Bestimmungsort aufgelöst wird, darunter
 gebracht wurde, steifen die in Karlsruhe ansässige
 der holländischen Holztimmer zu Flüssen zusammen
 und änderten es so umwälzend nach den Niederlan-
 den.

Als sich das Konventionsgebiet von Holland
 immer mehr nach der industriell aufblühenden Rhein-
 provinzen verschob, verschwand allmählich die
 ausländischen Exporttendenzen, und an ihre Stelle
 traten zunächst württembergische und mittelrhein-
 lische Holzgroßhandlungen. Mit der Regelung der
 Rheinschiffahrt durch die Rheinschiffahrts-Akte,
 mit den verbesserten Verkehrsverhältnissen und
 dem Ausbau des Eisenbahnnetzes erlangte Karlsruhe
 eine stetig wachsende Bedeutung für den
 Holzhandel und die Holzexportation.

Mannheim, das vor der Regulierung des Ober-
 rheins durch seine natürliche Lage am Übergang
 des Großschiffahrtsweges und durch ein planvoll
 angelegtes Eisenbahnnetz zum Hauptumschlagplatz
 und gleichzeitig zum Sammelplatz für den Waren-
 verkehr Süddeutschlands geworden war, hatte
 seine dominierende, monopolartige Stellung nach
 und nach verloren.
 Seit 1901, der Jahre der Eröffnung des
 Karlsruher Rheinhafens, gelangte ein immer grö-

serer Teil des früher nach Mannheim gebrachten Holzes nach der badischen Hauptstadt, um schon dort zu Schiff verfrachtet zu werden. Diese Verschiebung erhellt deutlich aus nachstehender Tabelle:

Im Jahre	versandte	Karlsruhe	Mannheim	Holz
1900	,.....	-----	t 105 275	t "
1901	4 446	" 77 255	" "
1902	46 561	" 83 363	" "
1903	80 511	" 77 483	" "
1904	78 830	" 58 565	" "
1905	75 634	" 44 256	" "
1906	76 998	" 56 367	" "
1907	74 212	" 52 990	" "
1910	196 808	" 53 663	" "
1913	227 624	" 55 094	" "
1916	289 710	" 41 378	" "
1919	206 329	" 37 277	" "
1922	213 082	" 36 320	" "

Im Laufe der Zeit bildeten sich am hiesigen Platz zwei Arten des Holzgrosshandels heraus. Entweder kauft der Grosshändler die gesamte Produktion verschiedener auswärtiger Sägewerke auf, in der Weise, dass er Abschlüsse auf mehrere Monate hinaus, vereinzelt auch auf ein ganzes Jahr, macht, und die Schnittware dann im Rheinhafengebiet in grossen Sammelagern aufstapelt. Von hier werden sie, sortiert und zu verkaufsfertigen Posten zusammengestellt, dem Kleinhandel oder dem Konsum

Dieser Teil des Urtheils nach Mannheim gebrachten
 Holzes nach der badischen Hauptstadt, im Jahre
 dort zu Schiff verpackt zu werden. Diese Ver-
 packung erhielt deutlich aus nachstehender Ta-
 belle:

Im Jahre verpackte Kisten nach Mannheim Holz

1900	.....	105 275	*
1901	.....	77 255	*
1902	.....	83 388	*
1903	.....	77 485	*
1904	.....	88 555	*
1905	.....	44 255	*
1906	.....	88 387	*
1907	.....	88 990	*
1908	.....	105 508	*
1909	.....	88 994	*
1910	.....	41 378	*
1911	.....	37 377	*
1912	.....	88 320	*

Im Laufe der Zeit bilden sich am hiesigen
 Orte zwei Arten des Holzhandels heraus. Ent-
 weder kamt der Großhändler die gesamte Produk-
 tion verschiedener einzelner Sägewerke auf, in
 der Weise, dass er Abschlüsse auf mehrere Monate
 hinaus, vereinbart auch auf ein ganzes Jahr, macht,
 und die Schnittware dann im Rheinhafengebiet in
 großen Sammelkisten ansetzt. Von hier werden
 sie, sortiert und zu verkaufsfähigen Packen zu-
 sammengesetzt, dem Kleinhandel oder dem Konsum

zugeführt. Für den Absatz an letzteren unterhalten die Grosshändler an allen wichtigen Industriepätzen Verkaufslager oder bestellen zumindest einen Vertreter, Agenten oder Kommissionär.

Die zweite Art des Holzgrosshandels schliesst neben dem eigentlichen Handelsgeschäft noch den Betrieb von Sägereien und Hobelwerken ein, d. h. er ist gleichzeitig Industriebetrieb. Diese typische Grossunternehmung, in der Regel eine mit grossen Kapital ausgerüstete Aktiengesellschaft, hat durch ihre grössere Leistungsfähigkeit immer mehr den vorerwähnten Zwischenhandel verdrängt.

Viele Grosshändler sind zugleich Reeder, d. h. sie führen den Transport des Holzes auf dem Rhein durch eigene Dampfschlepper und Lastkähne ganz oder zum Teil selbst aus.

2. Der Kohlenhandel.

Unter den Massengütern im Karlsruher Eisenbahn- und Schiffsverkehr, nehmen die Kohlen die erste Stelle ein. Schon das rasche Emporkommen der neuen Verkehrsmittel, wie Eisenbahn und Dampfschiff, hatte die Produktion und den Versand von Kohlen gegen früher ausserordentlich gesteigert. Im Verlauf der folgenden Jahrzehnte wuchs der Bedarf an Kohlen zu riesigen Summen infolge der überall emporblühenden Maschinenindustrie, die nun unabhängig von der Nähe der Kohlenbergwerke ihren Standort je nach dem Vor-