

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

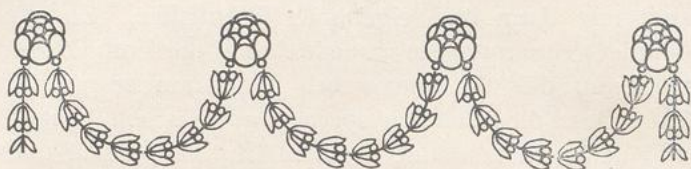
## **Badens edlem Fürstenpaare zur goldenen Hochzeit**

**Rösiger, Ferdinand**

**Neurode, 1906**

Von Handel und Gewerbe

[urn:nbn:de:bsz:31-334113](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-334113)



## Von Handel und Gewerbe.

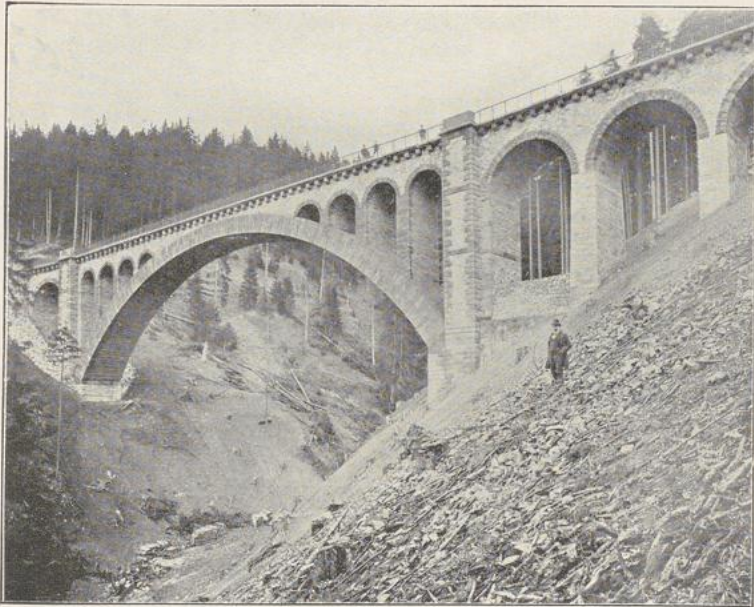


Auf keinem Gebiete hat die Regierungszeit unseres Grossherzogs soviel Umschwung gebracht als in Verkehr und Industrie. Denn erst in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts hat die neu gewonnene Herrschaft über die Kräfte der Natur, Wasser, Dampf und Elektrizität ihre grossen Eroberungen für das wirtschaftliche Leben der Menschheit gemacht. Als die erste Lokomotive von Heidelberg nach Mannheim auf der neuen Eisenbahn lief, da rief ein zuschauender Arzt: „Die Welt will sich umgestalten.“ Diese Umgestaltung hat sich in diesen 50 Jahren vollzogen, und da galt es, das kleine Land nicht nur rechtzeitig anzugliedern in das neue Verkehrsnetz, das sich über Deutschland legte, sondern es auch in den grossen Verkehrsstrom einzuspannen, der von Weltteil zu Weltteil geht.

1852 hatte die eine Eisenbahn noch nicht die Schweizer Grenze bei Basel erreicht, und heute reicht sie bis zu allen Grenzstädten des badischen Landes

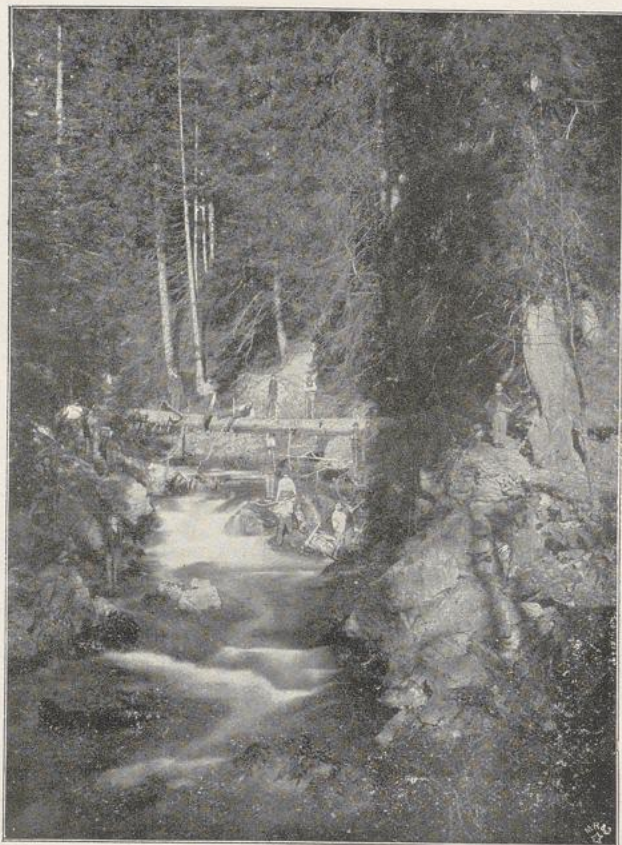


Gauchbachbrücke.



Schwändholzbrücke.

von Wertheim bis zur Bodenseestadt Konstanz, und das Bahnnetz des Grossherzogtums hat eine Betriebslänge von über 2000 Kilometern, so dass die Landstrassen nur um ein Drittel Länge mehr haben. Nach



Die Gutachschlucht.

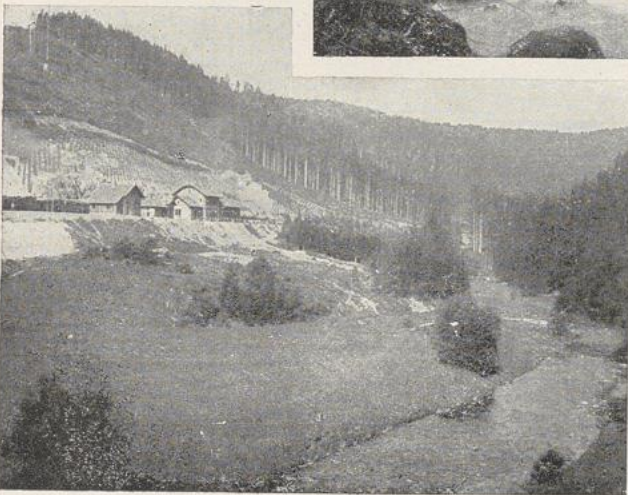
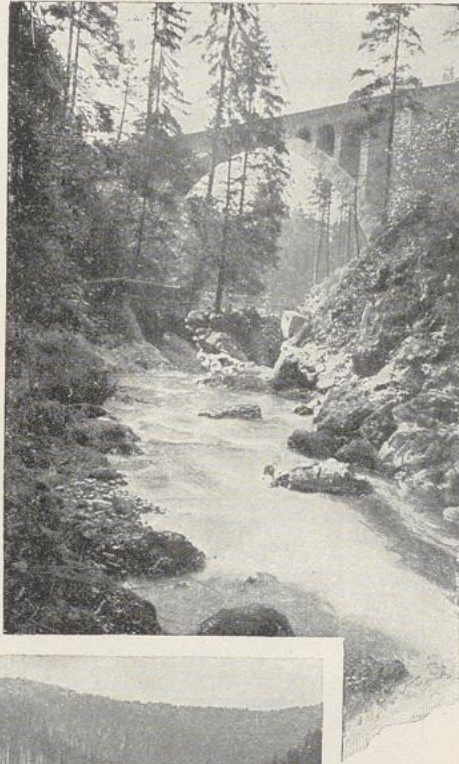
allen Richtungen durchqueren sie jetzt das Land. Von den Städten, die am Ausgang der Gebirgstäler liegen, führen die Schienenwege durch die Ebene hinüber an den Rhein, um mit den bedeutenden Städten der bayrischen Pfalz oder des Elsass den

nächsten Verkehr anzuknüpfen. Andere führen ostwärts, wo Main, Neckar, Donau und ihre Nebenflüsse seit alters verkehrsreiche Strassen gebildet haben, oder auf die Hochebene,

die zwischen Jura und Schwarzwald liegt. Sie verbinden die Gegenden, wo Ackerbau und

Viehzucht vorherrscht, mit den grossen Märkten des Westens, sie gestatten oben im Gebirge, wo schon immer auf kärglicherem Boden die

Industrie den Menschen Nahrung schaffen musste,



Gutach-  
brücke  
bei Station  
Kappel.

Bilder von der Höllentalbahn im Schwarzwald. (Bahnhof Kappel.)

Fabrikanlagen, sie führen auch die reichen Schätze der Waldungen, die jetzt erst sich vollauf ausnützen lassen, hinab zu den Städten oder zum Rheine, wo

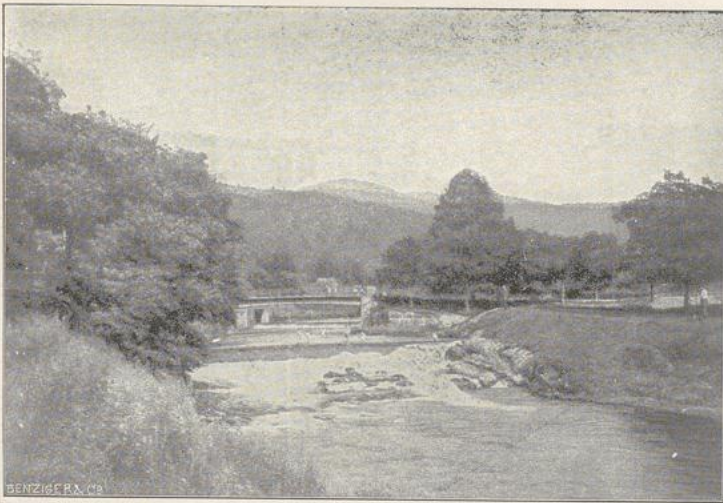


Ein Schwarzwaldriese.

sie seit alten Tagen die Fahrt nach Holland machen, und endlich, sie bringen immer mehr von der Arbeitslast der Grossstädte ermüdete Menschen hinauf in die reine klare Luft der Höhen, in den Frieden der

köstlich frischen Wälder, in den verjüngenden Zaubergarten der ewig herrlichen Natur.

Namentlich auch aus dem Norden Deutschlands pilgern in heissen Sommertagen viele Tausende nach dem schönsten der deutschen Gebirge und freuen sich bald an der südlichen Pracht der Edelkastanien und mächtigen Nussbäume, der Weingärten und Obst-haine bald droben an den duftigen Wiesen und den Waldriesen der Forste. Wie viel Lebenslust und -kraft

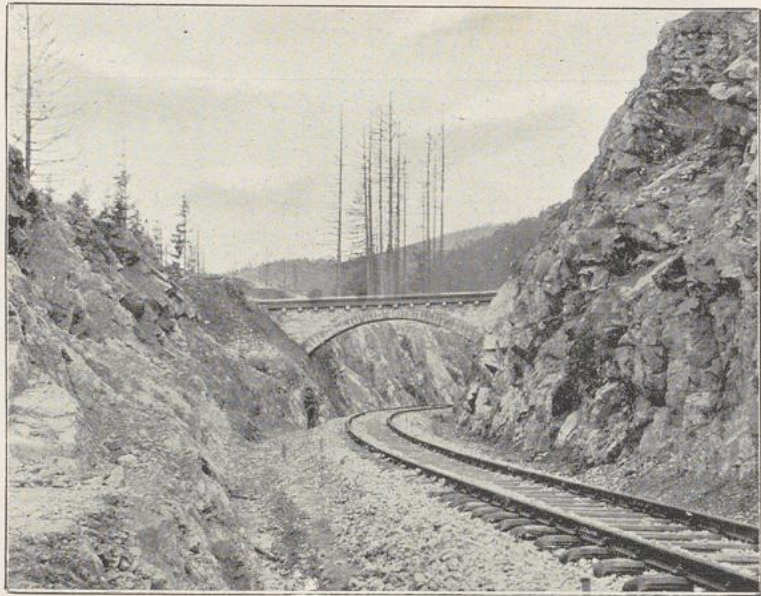


Partie der Dreisam bei der Karthause.

haben schon die Bergwälder Badens dem deutschen Volke gespendet. Schon eine Bahnfahrt durch diese Täler ist ein hoher Genuss, und vielbewundert ist die Schwarzwaldbahn, die 1866—1873 unter der Leitung des genialen Gerrig gebaut wurde, dem später der Durchstich des Gotthard gelang. In Deutschland hat sein erstes Werk seinesgleichen nicht, wie sie bald kühn über Abgründe, über wildschäumende Gebirgs-wasser braust, bald im dunkeln Schosse der Granit-

berge verschwindet, um zur Höhe emporzuklimmen, und dann wieder entzückende Aussichten über die emporstrebenden Weisstannen und hinab in das traumliche Idyll baumumrauschter Täler gibt.

Von grosser Schönheit ist auch die Höllentalbahn, die von Freiburg die Dreisam entlang zu wilden schroffen Felswänden, düstern Felsentoren



Aquädukt bei Kappel.

und ergreifend grossartiger Erhabenheit enge eingeschlossener Schluchten führt und wieder zu freundlich lachenden Talgründen mit malerischen Häusergruppen, dann auf Zyklopenmauern auf die Höhe getragen wird, hinab sich zum Titisee senkt und ins Gutachtal eintritt, wo noch manche kühne Bauten errichtet sind, damit die Lokomotive sicher nach Donaueschingen weiter ihre Fahrt vollenden kann. Auch die Bahnen durch das Elzachtal, durch das



Wiesental, an den Ufern des Bodensees könnten wir noch erwähnen, die alle eine Fülle von landschaftlicher Schönheit erschlossen, und dazu den Wohlstand und die Arbeitskraft entlegener Gegenden entwickelt haben. Wie vielen dieser Bahnen hat der Grossherzog selbst das weihende Wort gesprochen; wie hat er mit den Anwohnern dieser Wege die Hoffnungen geteilt, die diese selbst an die Erfüllung lang gehegter Wünsche knüpften, wenn sie erst rascher an die grossen Punkte des Handels fahren könnten.

Nicht mindere Arbeit war nötig, um auf der Hauptlinie, die aus Deutschland nach der Schweiz führt, das Eisenbahnwesen auf der Höhe der Technik zu erhalten, um den gewaltig anschwellenden Güter- und Personenverkehr zu bewältigen. Wie viel hier geleistet worden ist, zeigt schon ein Blick auf die mächtigen Lokomotiven, welche die Schnellzüge der grossen Fahrtverbindungen von Norden nach Süden bringen. Baden behauptet auch auf diesem Gebiete eine vornehme Stelle im Riesenverkehr unserer Zeit und hat mit manchem Fortschritt den übrigen Ländern den Weg der Vervollkommnung zeigen können.

Für den Bodensee ist eine Dampferflotille geschaffen, die von Konstanz aus den Verkehr nach dem Überlinger See und nach den Plätzen der nicht-badischen Uferstaaten vermittelt. In Sommertagen suchen viele Reisende diese Fahrtgelegenheit, um an dem Wellenspiel des grünlichen, klaren schwäbischen Meers, an seinen Burgen und Städten, an seinen lachenden grünen Ufern, an dem Treiben fröhlicher Menschen, an dem hehren Anblick der leuchtenden Alpenwelt sich zu freuen, und unvergessliche Bilder der südlichen Schönheit und Farbenpracht in die Seele zu prägen.

Seit das deutsche Reich erstanden ist, hat die alte Wasserstrasse der oberrheinischen Tiefebene erst

recht seine natürliche Bedeutung gewonnen. Die weise, weitschauende Regierung hat auch auf diesem Gebiete die Forderung der Zeit richtig erkannt und dem aufstrebenden Unternehmungsgeiste tüchtiger Bürger ihre Hilfe geliehen. Das ist besonders der Stadt Mannheim zugute gekommen, die eine Zeit lang sich nicht umgestaltete, sondern das Bild einer sich völlig gleichbleibenden Stadt bot, wie ein Stück aus dem



Station Unteruhldingen.

Märchen von Dornröschen, nur die verfallende Pracht der alten Pfälzer Kurfürsten bewahrend. Heute hat Mannheim, an der Mündung des Neckars in den Rhein gelegen, den grössten Binnenhafen Deutschlands, es übertrifft im Wasserverkehr Köln und Berlin und es reiht sich im Gesamtgüterverkehr zunächst hinter Hamburg ein. Betrug dieser im Jahre 1860 nur  $4\frac{1}{2}$  Millionen Doppelzentner, so stieg er bis zum Jahre 1900 auf über 92 Millionen, und der Wert der ein- und aus-

geführten Güter belief sich auf über 700 Millionen Mark. Alle Schiffe nahezu, die auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen verkehren, besuchen auch Mannheim, und immer ausgedehnter sind seine Hafenanlagen, seine Lagerhäuser und Speicher geworden, die europäischen Ruf genießen und ihresgleichen nur in Hamburg finden. Man hat ein Gefühl, als ob noch der Wellenschlag des Ozeans diese Gütermenge

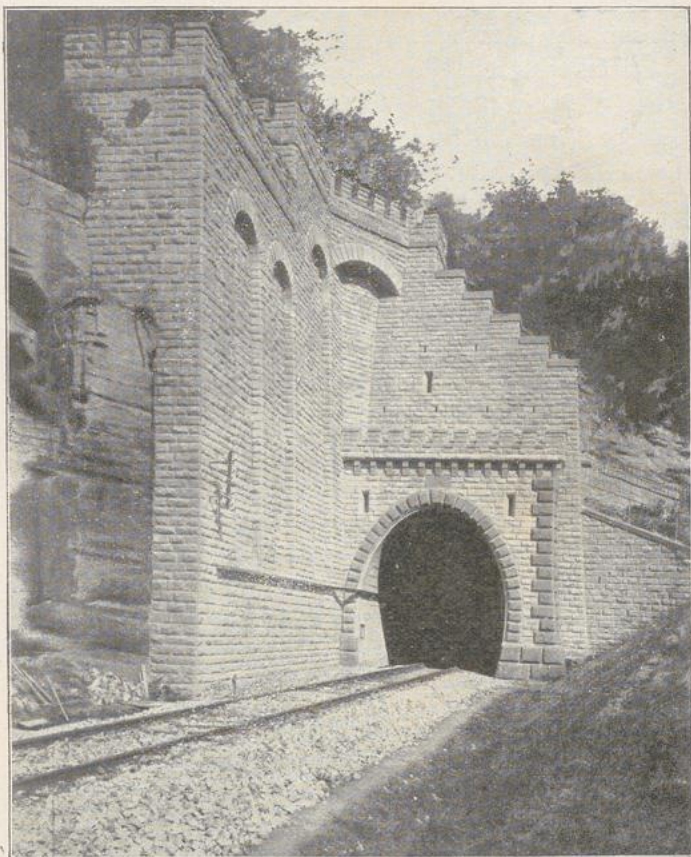


Tunnel bei Überlingen, Ostportal.

hinaufträgt. Man kann stundenlang in dem Rhein-, Mühlen-, Binnen-, Neckar, Floss- (Industriehafen), an deren Verbindungskanal entlang gehen und die endlose Menge der Kähne und Schiffe bewundern, die bis zu 4000 Zentner laden können. Mächtige Krane und Elevatoren (über 60) heben die Güter aus den Räumen der Schiffe hinauf in die Speicher, zumal den goldenen Weizen und Mais aus Amerika. Denn

im Getreidehandel nimmt Mannheim eine der ersten Stellen in Deutschland, im Weizenhandel ist es der erste Platz. Dann betrachte man die aufgetürmten Berge der Steinkohlen, die Petroleumbehälter (Tanks), die aufgestellten Mengen der Bretter, Balken, Pfähle, man betrachte die endlosen Reihen der Schuppen und Speicher an den Verladeufern, die 20 Kilometer lang sind, und man wird mit höchster Andacht staunen über die rastlose Arbeit, die im Laufe von drei Jahrzehnten solche Werke schaffen und solchen Reichtum aufhäufen konnte. Zwei mächtige, aus Eisen gefügte Brücken überspannen die beiden Flüsse, zwischen denen Mannheim liegt, die Friedrichsbrücke den Neckar (1891) und eine andere den Rhein mit seinem flutendem Verkehr, die hinüber zum Ludwigshafen führt, das mit Mannheim zusammen eigentlich eine Stadt bildet, beide fabelhaft rasch nach dem Masse amerikanischer Städte gewachsen. Der grosse Handelsplatz hat zugleich eine Menge Fabriken entstehen lassen, von denen wieder einige geradezu Weltruf haben, wie die chemischen Werke, die Tausende von Arbeitern beschäftigen. Aber auch die Maschinenfabriken müssen Bestellungen befriedigen, die aus allen Teilen Europas ankommen; noch in der letzten Zeit haben die Automobile aus Mannheim mit Erfolg den Wettkampf um den vordersten Rang aufgenommen. Dazu die Zellstoff- und Spiegelfabriken, die Öl-, Wagen- und Tonwarenfabriken und so viele andere, die durch die Bedürfnisse und Erfindungen moderner Zeit ins Leben gerufen sind. Wie in Mannheim, so sind auch sonst am badischen Rheinufer grossartige Hafenanlagen geschaffen, so in Kehl an der wichtigen Stelle, wo Strassburg gebaut liegt, vor allem bei Karlsruhe, der Hauptstadt des Landes, die nun durch einen Kanal mit dem Verkehrsstrom des Rheines verbunden ist und auch mit einem Kranze kraftvoll auflühender

Fabriken sich umgeben hat. Prachtvolle neuangelegte Strassen und anmutige Villenviertel in duftenden Gärten verkünden überall dem Reisenden, dass die Arbeit der Städte zu freudigem Wohlstand gedeiht.

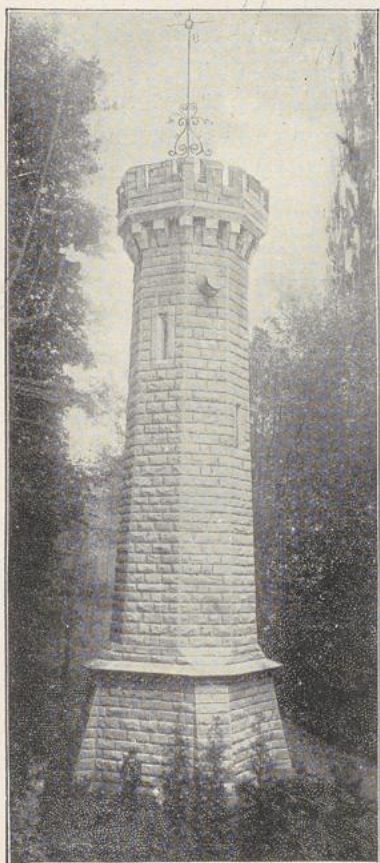


Tunnel bei Überlingen, Westportal.

In Baden sind manche Industrien altansässig, und haben von je den Ruhm der einheimischen Geschicklichkeit und Erfindungsgabe, weit über die Grenzen des Landes getragen, so in Pforzheim die Herstellung von Goldschmuck aller Art, die nicht weniger als 24000

Arbeiter in rund 880 Betrieben der Bijouteriefabrikation beschäftigt, und jährlich Ware im Werte von etwa 90 Millionen verfertigt, die zu zwei Dritteln ins Ausland gehen, nach Südamerika, Spanien, England, Italien, ja jetzt nach Paris, das die alte Hochschule der Juweliere gewesen ist. Ebenso ist es im südlichen Schwarzwald, wo Strohflechterei, Uhrenfabrikation, Holzschnitzerei, Kunsttöpferei in hoher Blüte stehen, dazu so manches Gewerbe, das nicht in Fabriken, sondern in der Werkstätte des Handwerkers betrieben wird. Auch für die Vervollkommnung dieser Arbeit hat der Staat treue und einsichtsvolle Fürsorge gehabt. Da sind besondere Ausstellungsräume und Gewerbehallen geschaffen, wo man das Fertige studieren kann. Lange schon erzählen Kuckucksuhren überall in der Welt vom heimlich sinnigen Leben im alemannischen Bauernhaus. Jetzt gibt uns eine glänzende Ausstellung z. B. in Triberg die Geschichte der Uhrenindustrie in den Tälern des Schwarzwaldes, und hundertfaches Tick-tack, Wachtelschlag und Kuckucksruf berichten von dem Flor dieses Gewerbes, und genaue Besichtigung der prachtvollen Gehäuse und Blätter zeigt uns das rastlose Streben, immer Gediegeneres und Schöneres zu schaffen. Die Uhrmacherschule in Furtwangen sorgt, dass die Ausbildung in diesem Gewerbe, das über die ganze Welt ihre Waren vertreibt, nicht ermattet. Die rauschende Musik von Orchestrions in den Gewerbehallen spricht von der fabrikmässigen Ausnützung der musikalischen Begabung, die hier im Gebirge aufgekommen ist und nun für den Bedarf der Grossstadt arbeitet. Je mehr das Gewerbe an Umfang und Wichtigkeit zugenommen hat, desto mehr hat auch die Grossh. Regierung Anstalten dafür geschaffen. Zu den Ausstellungshallen, wo der Gewerbsmann Vorbild oder Anregung für das eigne Schaffen findet, sind Gewerbeschulen und Fortbildungsschulen mannigfacher Art gekommen,

wo der Lehrling und Geselle alles lernen kann, was ihn in seinem Beruf weiterbringen kann. Zeichnen und Modellieren, die Gesetze der Physik, besonders der Dampfmaschinen und der elektrischen Anlagen, neue Methoden der Schlosserei und des Hausbaus kann er dort von tüchtigen Lehrern und Handwerksmeistern lernen. Der Grossherzog hat, zumal in früheren Jahren, wochenlang die grossen Weltausstellungen besucht, um dort fruchtbare Ideen für die Hebung des



Luftschacht über den Tunnel bei Überlingen.

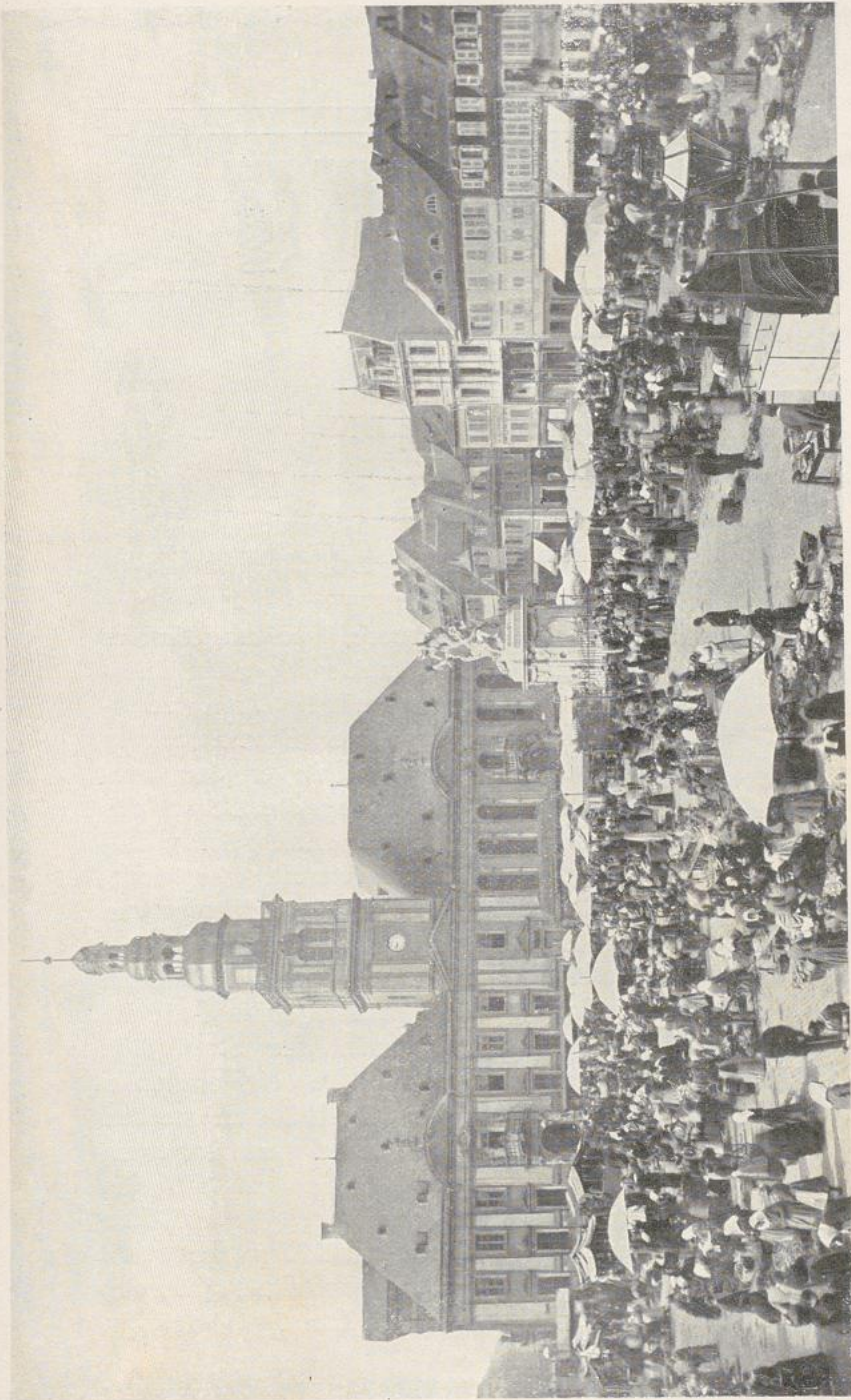
wirtschaftlichen Lebens der Heimat zu erarbeiten; aber auch in den jüngsten Jahren versäumt er selten eine Gelegenheit, sich an den Fortschritten des heimischen Gewerbeleisses zu freuen und den Ausstellern ermunternden Dank und Anerkennung auszusprechen. Auch der Erbgrossherzog hat mit gleich lebendigem Anteil solche Ausstellungen unter sein besonderes Protektoratgenommen und eifrig besucht. Gleichzeitig ist die Regierung sich der Pflicht bewusst gewesen, auch für das Wohl der Arbeiter und Arbeiterinnen zu sorgen. Die Aufsicht

hat eine Fabrikinspektion, und gerade die badische steht durch das hohe Mass wohlwollender Einsicht in verdientem Ansehen. Schon lange ehe das Reich solche Massnahmen gefordert hat, war es für Grossherzog Friedrich eine der vornehmsten Herrscheraufgaben, über das Lebensglück der arbeitenden Klassen treu zu wachen. Und man darf es wohl rühmen, dass die edle menschliche Gesinnung des Fürsten, auf die zahlreichen humanen Einrichtungen, die für das Wohl der arbeitenden Klassen von den Fabrikanten selbst geschaffen sind, in der schönsten Weise eingewirkt hat.

Nicht vergessen wollen wir die treue Ehrung, die Grossherzog und Grossherzogin den Dienstboten und Arbeitern spendet, die längere Zeit in derselben Stellung geblieben sind. Auch das unscheinbare Verdienst treuer Pflichterfüllung und stetiger Arbeitsliebe wird durch Diplom oder Ehrenkreuz belohnt.







Der Marktplatz in Mannheim.