



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000309187





# Wirtschaftsbilder

vom

# Oberrhein.

---

Reisebriefe für die „Frankfurter Zeitung“.



Sonderabdruck aus der „Frankfurter Zeitung“

II. Morgenblatt vom 14. Juli, I. Morgenblatt vom 20. und 26. Juli und 1. August 1912.



11-351777

~~11-7886~~

OES Konstanz, 12. Juli.

## Nach dem Bodensee!

Wen machte diese Losung nicht glücklich! Glücklich, auch wenn man zum hundertvierten Male nach den Schönheiten des schwäbischen Meeres, den ungezählten und ewig neuen, unterwegs ist. Wer mit einem „Sezug“ über den Schwarzwald nach Konstanz reist, der wird jeweilen von Fahrtgenossen, die ihn schon kennen, den Bodensee preisen und rühmen hören, in den Augen derer aber, die ihm als einem ungekannten Wunder entgegenstreben, Freude und frohe Erwartung lesen. Und gestehen wir's: auch unser Blut begann schneller und frischer als gewöhnlich seinen Lauf zu absolvieren, da wir vor drei Tagen in Offenburg von der Hauptlinie Mannheim-Basel abbogen, über das Gebirge den See zu erreichen. Obendrein: die Schwarzwaldbahn vermag zu entzücken, so oft man sich ihr vertraut.

Ortenberg. Vom jäh aufspringenden Schloßberg grüßt die stark bewehrte Burg. An den Nebhängen wächst ein köstlicher Rotwein. Am alten Gengenbach vorüber. Oberhalb Hausach gewinnt die Bahn den rechten Talhang. Weiterzettelnd liegen da unten die Gutacher Bauernhöfe mit ihren wuchtigen Dächern. Nach Hornberg, dem betriebsamen Städtlein, folgt Tunnel auf Tunnel. Triberg, das seinen alten Bahnhof freundlich herausgeputzt hat, da ihm der Wunsch nach einem neuen vorerst nicht erfüllt worden ist. Weite und enge Kurven. Dann: Kehrtunnels. Es kostet Mühe, diese Höhen mit der Lokomotive zu erklettern. Schaut man zu Tal, sieht man die Trace zweimal in der Tiefe und am Hang. Niemanden duldet es auf dem Sitz: jeder möchte an das Kupefenster. Man hört allerlei technische Gespräche und Erwägungen, kluge und weniger geschickte. Und ernst und freudig singt einer dem Schöpfer dieser meisterlichen Bahnlinie ein Volklied: „Jaja, G e r w i g hat etwas verstanden von derlei Dingen.“

In St. Georgen haben wir die Höhe gewonnen und nun rast der Zug dahin über das Hochplateau. Willingen, Donau-

erschingen und hinab nach Immendingen. Schnell abwärts. Mit einmal tauchen die Hegaukegel auf. Der Zwiel neben den Gleissträngen in rauhem Fels aufragend. Singen, die Fabrikstadt, die die Grenzen ihres Weichbildes immer weiter hinauschiebt. Jetzt schimmert es silbern auf zur Rechten. Der Zellersee liegt spiegelglatt in der Sonne. Radolfzell. Vor das schweizer Ufer des Untersees, das in einem feinen Dunst träumt, schiebt sich die Reichenau. Aber über sie hinweg schaut vom Thurgauer Gestade der weiße Landsitz Arenenberg. Die Gedanken wollen abirren: Napoleon III., Eugenie . . . Da donnert unter uns die Konstanzer Rheinbrücke. Wir rafften unser Gepäck zusammen und suchten unweit des Hafens einen gastlichen Unterstand. Der Abend aber gehört dem See.

---

## Konstanz.

Die Ueberschrift dieser Zeilen verrät, daß sie nicht der Schilderung der Natur und der Kunstschätze gelten, die wir an den Ufern und in den Städten am Oberrhein bewundern, sondern sich beschäftigen wollen mit den Verhältnissen und Beziehungen von Handel und Wandel, Industrie und Gewerbe der Siedelungen an dem schönen Strom und in seinen Hinterländern. Dabei wird es allerdings nicht möglich sein, eine lückenlose, ununterbrochene Darstellung des modernen oberrheinischen Wirtschaftslebens und seiner Zukunft zu geben, wollten wir mit unseren Ausführungen nicht allzu sehr in die Breite geraten: nur in einigen Einzelbildern soll gezeigt werden, was sie Tag für Tag schaffen, und welche Pläne sie bewegen und in Bann halten.

Konstanz: der Bodensee hat seine Ufer eng zusammengezogen, in einem verhältnismäßig schmalen Durchfluß sammeln sich, gurgelnd und schnell treibend, die blaugrünen Wasser und jagen dahin, um nach einem kurzen Stück regelrechten Stromlaufes sich zum Untersee wieder zu dehnen und zu glätten. Erlebt also der Bodensee hier gewissermaßen in verjüngter Auflage noch einmal eine Erneuerung und gewinnt, genau genommen, der Rhein erst am Ende des Untersees, bei Stein a. Rh., seinen Flußcharakter, so lehrt ein Blick auf die Karte, daß man dennoch berechtigt ist, den sogenannten Oberrhein schon bei Konstanz beginnen zu lassen und den Untersee nur als eine ungewöhnlich behagliche, aber wie man weiß, landschaftlich schön geratene Weitung des Stromes zu betrachten, der sich nach dem Bodensee noch nicht ohne jeglichen Widerstand in ein festes Bett möchte zwingen lassen.



Konstanz liegt deshalb an der Geburtsstätte des Oberheins, diesem und sich selbst zur Ehre: man könnte sich für das schwäbische Meer keinen schöneren Beschluß, für den Strom keinen schöneren Anfang denken. In dieser alten, herrlichen Stadt wirtschaftlichen Fragen und Problemer nachzugehen, fällt nicht eben leicht. Unter den Bäumen der Strandalleanen läßt sich tagelang nach dem See hinaus träumen. Ruderboote und Segeljachten locken. In den Straßen: Bauten mit feinen Giebeln, Türen mit reichgegliederten Stürzen, das Münster mit seinen kühlen hochgewölbten Schiffen, Altären und Bildwerken. Gleichwohl: sucht man nach einer Wanderung durch die innere Stadt in die freiere Umgebung zu gelangen, so läuft man der Industrie von selbst in die Hände. Gegen Westen stoßen wir da, wo die Häuserzeilen sich zu lockern beginnen und ins Wiesenland sich zu verlieren anfangen, auf das Gaswerk. Gegenüber der Lärm, das helle Klingeln und dumpfe Dröhnen einer Maschinenfabrik. Weiter durch eine Vorstadt, die Brühl-Straße nach dem Rhein. Gärtnerei neben Gärtnerei: was hier, so sagt man uns, gesät und gezeget wird, wandert in schweizerische Hotels und Gasthöfe. Saftige Beete mit feinen Gemüsesorten. Man erhofft ein gutes Jahr.

Zwischen sauberen Gehöften hindurch gewinnen wir dann das Rheinufer. Man ist erstaunt über den Anblick, den das jenseitige Gestade des sich hier mählich verbreiternden Stromes bietet. Eine kleine Fabrikstadt. Schmuck, eigenartig. Stromeyerdorf hat der Volksmund den Komplex von Industriebauten getauft. Die bekannte Zelt- und Segeltuchfabrik: wer hat nicht schon einmal unter einem Konstanzer Zeltdach gesessen, auf einer Ausstellung oder einem großen Volksfest! Die Gebäude, die sich um ein altväterliches Stammhaus mit grünen Läden und in einem Rosengarten gruppieren, erheben sich hart am Strand und erstrecken sich weitläufig ins Wiesengrün, sie stören im weißen Verputz ihrer Mauern und mit dem warmen Rot ihrer Ziegeldächer die schöne Landschaft nicht. Auch einen Turm hat Stromeyerdorf, zu dem hinüber wir auf einer Fähre uns tragen lassen, jetzt erhalten; einen hochgewachsenen schlanken Wasserturm, der eine vorbildliche Leistung und Lösung solcher Bauten darstellt. Vor uns steigt nun eine Hügelkette in den blauen Himmel. Sanft an ihren Fuß geschmiegt, präsentiert sich eine Kleinhäufersiedelung. Es ist der Arbeiterort Fürstenberg bei Wollmatingen: eine freundliche kleine Gartenstadt. Ihre Bewohner sind Besitzer der von ihnen bewohnten Häuser. Aus dem Dorfe Wollmatingen selbst ragen ein paar Fabrikshornsteine auf: dort hat sich u. a. die Kunstseidenindustrie angesiedelt, die aus der Schweiz herüberkam, wie die Kunststickerei, die desgleichen im Bannkreis der Stadt Konstanz festen Fuß zu fassen begonnen hat.

Wir lenken unsere Schritte zurück. Auf der Reichenaustraße nach dem auf dem rechtsrheinischen, badischen Ufer (das wir bei Stromeyerdorf betraten) gelegenen Petershausen, einer schnell wachsenden Vorstadt. Links des Wegs ein Duroplattenwerk, eine Papierwarenfabrik, weiter zurück eine große Dampfziegelei und eine Eisengießerei. Rechts die Anstalten der Holzverkohlungs-Industrie. Wir treten ein. Eines großen Unternehmens Sitz befindet sich hier. In Ungarn und Bosnien stehen die Werke, aus denen in die deutschen Fabriken der rohe Holzgeist geliefert wird. Aus dem Rohstoff wird, wie in Konstanz, der reine Holzgeist gewonnen, der durch die Berliner Vorgänge zu einer gewissen Berühmtheit gelangte „Methylalkohol“. Dem rektifizierten Holzgeist aber entstammt das Formaldehyd, das in den letzten Jahren fast zu einem „Mädchen für alles“ geworden ist.  $\text{CH}_2\text{O}$  wird zu Desinfektionen aller Art und Gattung verwendet: in der jüngsten Zeit versucht es die Landwirtschaft und die Brauerei- und Gerbereigerbe für sich zu gewinnen. Die Beziehungen der Holzverkohlungsgesellschaft, die mit einem Aktienkapital von vierzehn Millionen arbeitet, sind weitverzweigt, sie ist, so berichtet man uns, an dreiundzwanzig Fabriken interessiert und unterhält auch rege Verbindungen mit der chemischen Industrie Frankfurts. Weiter. Neue Schornsteine, neue Schetdächer. Ein flinkes Motorboot bringt uns unterhalb der Rheinbrücke wieder hinüber nach der alten Stadt. Hart am Ufer das städtische Schlachthaus. Daneben das große Technikum, in dem die für die Industrie notwendigen, nicht akademischen Ingenieure ihre Ausbildung erfahren. Auf unserem Rückweg kommen wir dann noch an einer Konservenfabrik vorüber, die früher auf der Reichenau ihren Betrieb hatte und beschließen in den freundlichen Räumen der Handelskammer unseren ausgedehnten Rundgang.

Der Präsident der Handelskammer für den Kreis Konstanz Herr Geheimer Kommerzienrat Ludwig Stromeyer, der zusammen mit dem Syndikus Herrn Hans Braun in freundlichster Weise unsere Studien unterstützte, ist einer der tatkräftigsten Förderer der Industrie und des Handels in dem „Konstantinopel des Oberlandes“, wie der Mönch Buzelin von Weingarten Konstanz genannt hat. Er darf sich freuen an dem Aufschwung, den Handel und Wandel im letzten Vierteljahrhundert in der größten Bodenseestadt am Anfang des Ober-rheins genommen haben. Schwere Zeiten waren zu überstehen, schwere Zeiten sind für einzelne Zweige der Industrie heute noch zu bestehen. So weicht die *M ü h l e n i n d u s t r i e* immer mehr der, weil unter besseren Bedingungen arbeitenden starken Konkurrenz der Großmühlenwerke im Unterland. Man erhebt dringlich die Forderung einer Mühlenumsatzsteuer: doch würde nach sachkundiger Meinung auch die Erfüllung dieses

Verlangens den Rückgang kaum aufhalten können. Die Verkehrsbedingungen sind teuer, eine Klage, die man auch in anderen Branchen vernimmt. Schiffbarmachung des Oberrheins heißt deshalb die Losung, wo immer man sich darnach erkundigt, wie eine Besserung durchführbar sei. Doch davon später.

Die Textilindustrie steht in Konstanz und seiner Umgebung an erster Stelle. Neben der Fabrikation von Zelten, Säcken und Segeltuch begegnen wir derjenigen von Trikotagen, Taschentüchern, ferner Webereien und Kleiderfabriken. Die Hausindustrie ist in allen diesen Zweigen noch stark entwickelt. Dann nennen wir die Maschinenindustrie und Eisengießerei, Papierwarenindustrie, Zigarrenfabrikation und große Brauereien. Von der Bedeutung des Gartenbaus war bereits die Rede. Die Fischerei im Bodensee und Untersee sei nicht vergessen: das Jahr 1912 bescherte bis jetzt reiche Blaufelchensänge.

Einer aufstrebenden Stadt harren auf dem Gebiete des Verkehrs und neben anderen auf dem der Schule zumeist große Aufgaben. Sie fehlen auch Konstanz nicht. Die Industrie ist in raschem Wachstum begriffen. Die Einwohnerzahl schraubte sich von 24 807 Seelen im Jahre 1905 auf 27 582 im Jahre 1910 empor. Vom neuen Technikum haben wir gehört. Außerdem brachte die jüngste Zeit: eine neue Volksschule, eine neue Höhere Mädchenschule, ein neues Gymnasium, Bauten von anerkannter Einfachheit und Schönheit. Ein Brand vor ein paar Jahren, bei dem es an Wasser fehlte, ließ die Idee eines Wasserwerks und seine Verwirklichung schnell reif werden. Ein Elektrizitätswerk erwies sich als notwendig. Der Verkehr: Am nachdrücklichsten wird neben der Schiffbarmachung des Oberrheins die Forderung nach einem neuen Bahnhof erhoben. Seit Jahren plädiert der Konstanzer Abgeordnete im badischen Landtag für die Erfüllung dieses Wunsches. Man mag die Anlagen, wie sie heute sich bieten, mit einem noch so wenig kritischen Auge betrachten, sie sind in der Tat unerfreulich und im höchsten Grad besserungsbedürftig. Drüben in Petershausen soll der neue Güterbahnhof entstehen, übrigens wird jedenfalls auch der Rheinhafen von Konstanz einmal auf die badische Seite kommen. Der Plan, diesen Güterbahnhof vom Personenbahnhof zu trennen, scheint gut, wenngleich man sich vielleicht noch einmal überlegen sollte, ob man ihn, Wünschen aus der Schweiz folgend, nicht südwärts des jetzigen Bahnhofes legen sollte, um nicht eine badische und eine schweizerische Anlage zu erhalten, was den Zollverkehr sehr erschweren würde. Weiter: Die Rheinbrücke, die einzige, auf der neben der Eisenbahn der Fuhr- und der Fußverkehr sich vollzieht, genügt nicht mehr. Man muß ordentlich aufpassen, um nicht unter die Räder zu ge-

raten. Eine zweite Brücke täte not. Auf einer solchen zweiten Brücke, unterhalb der bestehenden, könnte man die Schienenstränge südwärts um die Stadt herum nach dem Bahnhof führen. Zweierlei ließe sich dadurch erreichen: die alte Brücke könnte ganz dem Wagen- und Passantenverkehr dienen, und dann: die Gleise, die jetzt die Stadt gegen den See hin absperrten und wegen des Rangierens auf dieser Strecke oft auf lange Zeit unüberschreitbar sind — ein schwerer Mißstand — könnten ganz wegfallen oder würden doch wesentlich entlastet.

Freudig begrüßt wurden von der Konstanzer Industrie die Eröffnung der Mittelthurgaubahn nach Weinfelden und Wil sowie die Abkürzungslinie von Romanshorn nach St. Gallen. Man verfolgt im ganzen Oberland die schweizerischen Eisenbahnpläne unablässig mit dem größten Interesse. Zur Zeit wird die Frage, ob Greina- oder Splügenlinie, lebhaft erörtert. Die Konstanzer Handelskammer votierte für die Splügentrace, die von Chur nach Chiavenna führen soll, während das andere Projekt einen Anschluß an die Gotthardbahn bis Biasca vorschlägt. Gegen „die Greina“ macht man geltend, daß sie in einen Strang münde, der an und für sich schon überlastet sei, „der Splügen“ sei deshalb vorzuziehen.

Die Lage von Konstanz ist in wirtschaftlicher Hinsicht nicht eben rosig. Die Stadt liegt, wie man sagt, weit ab. Die Transportkosten sind teuer. Gebt uns den schiffbaren Oberrhein: wir sehen, man stößt immer wieder auf diesen Ruf. Die alte Stadt liegt auf der schweizer Seite, hart an der Grenze. Das eigene heimische Hinterland fehlt: die neue Industrie ist deshalb auf das rechte Ufer des Rheines marschiert und hat dort ihre „Zelte“ aufgeschlagen. Die unmittelbare Nähe der Schweiz aber zeitigte auf dem Gebiete des Kleinhandels Erscheinungen, die für die aus unserem deutschen Hochschußsystem resultierten Wirtschaftsverhältnisse außerordentlich bezeichnend sind. Da geht es drüben bei Kreuzlingen, dem Ort unmittelbar über der Grenze, vor allem am späten Nachmittag, von Konstanz aus mit leeren Körben und Gemäßen hinüber und mit gefüllten herüber. Was soll das geschäftige Treiben! Was läuft die Bürgerin oder ihr Dienstmädchen, was eilt die Arbeiterfrau an den Bäckereien in der Heimatstadt vorüber nach dem nachbarstaatlichen Dorf? Numeri docent!

Es kostete nach den Mitteilungen der Konstanzer Handelskammer für das Jahr 1910:

ein Kilo Weißbrot in Konstanz	34 Pf.,	in Kreuzlingen	26 Pf.
ein Kilo Mehl No. 0 „ „	24 „ „	„ „	20 „
ein Kilo Salz „ „	20 „ „	„ „	12 „
ein Liter Petroleum „ „	24 „ „	„ „	16 „

In kleinen Quantitäten trägt der Einzelne seinen Brot-, seinen Mehl-, seinen Salz- und seinen Petroleumbedarf herüber. In kleinen Quantitäten: Riesenmengen werden daraus. Nach der angezogenen Quelle werden täglich 2684 Kilo Brot aus der Schweiz geholt, das sind im Jahr beinahe 1000 Tonnen. „Das kommt davon“: sagte mir ein Handwerksmann, den ich ansprach, um mit ihm über diese Dinge zu reden. „Das kommt davon“: ein Kommentar scheint überflüssig. In diesem Zusammenhang sei auch noch auf ein anderes Kuriosum, dem man in der Konstanzer Industrie begegnet, hingewiesen, das ebenfalls von der Nähe der Schweiz herrührt. Einige Aktiengesellschaften, deren ganzer Betrieb und Verwaltung auf deutschem Boden sich befinden, sind unter Angabe eines schweizerischen Ortes als Sitz des Unternehmens gegründet, obwohl nachweislich ihre ganze Geschäftsgebarung auf der badischen Seite vor sich geht. Sie genießen aber, so sagt man uns, die Vergünstigungen des schweizerischen Aktienrechtes und der schweizerischen Steuern, die nicht unbedeutend seien, eine Abhilfe tue hier Not. In unserer zweiten Skizze über die Schiffbarmachung des Oberrheins und ihre wirtschaftlichen Vorteile werden wir endlich auch noch von einer Bevorzugung der schweizerischen Werke in Kreuzlingen und der weiteren Umgebung von Konstanz gegenüber den badischen durch die Auslands-Tarife zu reden haben.

Die Studien über die Konstanzer Industrie und die seiner Nachbarstädte führen, wie die vorstehenden Darlegungen zeigen mögen, vor interessante Fragen und weitreichende Probleme. Daß das Erwerbsleben in dieser Gegend trotz der zum Teil harten wirtschaftlichen Bedingungen nicht stagniert, sich vielmehr tapfer regt und auch bedeutende Erfolge zu verzeichnen hat, rührt daher, daß der ansässige tüchtige Menschenschlag, bei dem sich kluge Weitsicht und Fleiß in schöner Weise verbinden, stark genug ist, sich durchzukämpfen und zu behaupten. Diesen erfreulichen Eindruck nehmen wir mit auf die Fahrt den Oberrhein hinunter.

---

II.

O E S Basel, 17. Juli.

## Die Rheinstraße bis zum Bodensee.

Am großen Rheinknie: der Strom gibt die westliche Richtung auf, in der er sich seit dem Verlassen des schwäbischen Meeres zur Hauptsache gehalten, und wendet sich in einer entschiedenen, resoluten Biegung nordwärts. Der Ebene zu! Wir sind ihm von Konstanz ab, dort, wo es möglich ist, auf seinen Fluten, dort, wo dies einstweilen noch mit einigen Umständlichkeiten verknüpft ist, unweit seiner Ufer gefolgt. Eine landschaftlich ungewöhnlich schöne Gegend haben wir durchgemessen, ein wirtschaftlich interessantes Gebiet. Alte industrielle Anlagen sahen wir und neue, Fabriken, Unternehmungen großen Stils und kleine, ja kleinste, Wasserwerke von gewaltiger Bedeutung und mit stattlichen Aktionsradien. Großartige Erfolge moderner Technik, Wunder neuzeitlicher Ingenieurkünste: Bauten, die im Umfang und der Kühnheit ihrer Konstruktionen an die Wucht alt-ägyptischer Schöpfungen gemahnen. Wir werden über einzelne von ihnen zu sprechen haben. Ehe wir aber versuchen, von ihrem Wesen und ihrer ökonomischen Wirksamkeit ein Bild zu entwerfen, wollen wir uns beschäftigen mit jenem Gedanken, dem wir in unserem ersten Artikel schon begegnet sind, und von dessen Erfüllung die gesamte Entwicklung des weitverzweigten Wirtschaftslebens am Oberrhein abhängt, mit der Idee der Schiffbarmachung unseres Stromes von Basel an aufwärts, der Erschließung des Bodensees.

„Der See sollte eine Zukunft haben . . . Es lagen Projekte vor, die den Rheinlauf korrigieren und den See aufstauen wollten, wodurch dem Hochwasser gesteuert und die Schifffahrt von Holland bis zum Bodensee erschlossen wäre. Ingenieure hatten Pläne ausgearbeitet, wonach der See durch einen Kanal mit der Donau verbunden und durch Wasserstraßen unter dem Splügen durch mit Genua in Berührung gebracht würde. Das bedeutete, er war Sammelpunkt für die Wasserwege von Nordsee, Schwarzem- und Mittelmeer, Binnenbecken der europäischen Schifffahrt. Wie eine große Spinne würde er Fäden ziehen nach allen Seiten und den Verkehr an sich saugen. Das waren keine Luftschlösser; die Ausführung war möglich und hing lediglich vom Geldbeutel ab; zum ersten Abschnitt öffneten die Staaten bereits ihre

Säckel; aber wie es sich auch entwickelte, es lag etwas in der Luft: die nächsten Jahrzehnte mußten mit dem Bodensee rechnen, anders als vorher; er schickte sich an, eine Weltstellung anzutreten.“ Diese und ähnliche Meditationen pflegt der junge Bootsbauer Georg Buz in der köstlichen Erzählung „Die Reise nach Tripstrill“ von Ludwig Finckh, der an den lieblichen Gestaden des Untersees sein Haus stehen hat. Und solcherlei Ueberlegungen, wenn auch nicht immer in einem dichterischen Gewande, begegnet man, wenn man am Oberrhein den Meinungen über die Schiffbarmachung des letzten Stückes, das der Rheinschiffahrt bisher versagt geblieben, nachgeht. Zuversicht allenthalben. Freude über das Projekt. Begeisterung und Opferfreudigkeit für seine Durchführung. Wir sprachen mit Großindustriellen über den Plan, unterhielten uns mit den Direktoren großer Wasserkraftwerke, mit Handwerkern und Kleingewerbetreibenden, Kaufleuten und Technikern über das Problem: überall gestand man uns, daß man viel von der Verwirklichung des Gedankens erwarte, erklärte, diese sei die große Zukunft der Oberrheingau. So hüben wie drüben, rund um den Bodensee herum, auf deutscher Seite und in der Schweiz.

Uebrigens: die Idee hat ihre Geschichte. Schon 1285 dachte man daran, wenigstens bis Schaffhausen zu kommen. Dort wollte man die Fahrzeuge über Land ziehen. Dann 1609: eine belgische Handelsgesellschaft beschäftigt sich eingehend mit der Beseitigung der natürlichen Hindernisse bei Laufenburg, Beuggen und Schaffhausen und will dadurch den Wasserweg nach dem Schwäbischen Meere freilegen. Holzhändler von Säckingen und Schiltach nehmen um 1830 diesen Gedanken wieder auf. Aus Brügge und Antwerpen will man Luche nach Konstanz und den Rheinstädten bringen, vom Niederrhein Getreide und Eisen, Drogen und Pelze. Zur Talfahrt seien Leinwand und Zwilch bestimmt, Schafwolle und vor allem Holz. Aber diese kühnen Pläne fanden wohl unter den Anwohnern des Stromes selbst wenig Anhänger. Utopien: dachte man. Nur von der Einmündung der Aare abwärts hatte die Schiffahrt einige Bedeutung erlangt, die sie sich bis gegen die Mitte des letzten Jahrhunderts erhielt. Aus der Schweiz von Bern und Freiburg, Luzern und Zürich und von anderwärts kamen Fahrzeuge, die ungefähr 50 Tonnen aufnehmen konnten. Oberhalb der Stromschnellen bei Laufenburg brachte man Ladung und Schiffe an Land. Die ehemals berühmte Funtz der Laufenknechte brachte beide hinab zur Stelle, wo man sich dem Fluß wieder anvertrauen konnte. Daß der geniale badische Wassertechniker Ingenieuroberst Johann Gottfried Zulla sich mit dem Studium der Frage befaßte, ob es nicht nützlich sei, den Rhein ganz zu kanalisieren, versteht sich von selbst. Doch ist er über die Vorarbeiten nicht

hinausgekommen. Das Jahr 1856 erst brachte einen umfassenderen Beitrag zu der nun allmählich immer mehr erörterten Materie. Der badische Kameralist, Wiesenbaumeister W. Lauter, der später als Oberbürgermeister von Karlsruhe Unvergängliches geleistet hat, rückte mit einer Schrift heraus, die betitelt war: „Der Schienen- und Wasserweg. Der Rheinverkehr, seine Erweiterung bis Karlsruhe und durch einen Kanal an den Bodensee.“ Man erkennt, welche Lösung Lauter vorschlägt. Einen Kanal will er durchs badische Land hinauf ziehen. Mit dem Rhein als Schifffahrtslinie glaubt er nichts beginnen zu können. Es ist interessant genug, des Wiesenbaumeisters Darlegungen und gewissenhafte Argumentationen zu lesen. Eines liegt Lauter besonders am Herzen: Welch ein Knotenpunkt für den Verkehr könnte Konstanz werden, ruft er begeistert aus. Gegen Lauters Schrift wurde von verschiedenen Seiten opponiert. Man glaubte überhaupt nicht an eine ununterbrochene Wasserverbindung von Mannheim bis Konstanz, man hielt eine solche selbst bis Karlsruhe für unnötig.

Karlsruhe hat, wie man weiß, heute seinen Rheinhafen, Kehl hat einen Hafen, Basel besitzt umfangreiche Anfangsanlagen zu einem solchen, und schon denkt man daran, in Rheinfelden Anlegeplätze zu schaffen, da bis zu diesem Punkte nach Eröffnung der Augster Schleuse der Strom bezwungen ist. Es ist gewaltig schnell vorwärts gegangen. Der Sturmschritt der Technik und tapferer Unternehmungsgeist: mit ihrer Hilfe ist Ungegläubtes Wahrheit geworden. Auch die Zauderer sind bekehrt worden. Die Tat hat alle besiegt. Und so wächst mit jedem Tag der laute Ruf: Laßt uns das Begonnene krönen. Bis zum Bodensee!

Man hat große Verbände zur Durchsetzung dieses Wunsches ins Leben gerufen, in denen die oberrheinische Industrie Badens und der Schweiz sowie diejenige an den Ufern des schwäbischen Meeres sich zu gemeinsamem Vorgehen vereinigt. An der Spitze des internationalen Rheinschifffahrtsverbandes mit dem Sitz in Konstanz steht Geheimer Kommerzienrat Ludwig Stromeyer, der Nordostschweizerische Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee wird von Dr. A. Haultle-Hätterschwiler geführt, in dem ebenfalls schweizerischen Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein, der in Basel ein eigenes Bureau unterhält, ist Ingenieur Rudolf Gelpke die treibende Kraft, den man als den tatkräftigsten Förderer der ganzen Frage bezeichnen muß. Wir hatten Gelegenheit, gerade mit Herrn Gelpke in eingehender Weise über die Schiffbarmachung des Oberrheins und ihre wirtschaftlichen Aussichten zu sprechen: dieser Mann beherrscht in allen Einzelheiten den von ihm geliebten und unablässig propagierten Gedanken. Welche Arbeit er für die Verfolgung der Oberrheinpläne geleistet, weiß



nur derjenige in vollem Umfange zu würdigen, der sein Wirken in den „Rheinquellen“, dem Publikationsorgan der erwähnten Verbände, kennt. In den Akten über das Projekt Basel-Konstanz, die u. a. in dem Handelskammersekretariat zu Konstanz in gewaltigen Stößen aufgestapelt sind, begegnet man seinen Studien und seinem Schaffen auf Schritt und Tritt. Ueberhaupt vermögen die Faszikel des Rheinschiffahrtsverbandes in Konstanz ein Bild davon zu geben, mit welchem Nachdruck und mit welcher Hingabe man allenthalben am Werke ist.

Es erscheint kaum nötig, über die wirtschaftliche Bedeutung des Projektes große Worte zu machen. Wer einmal die Karte aufmerksam sich ansieht, der wird ohne weiteres gewahr, daß die Eröffnung eines Wasserweges vom Meer bis nach dem Bodensee für die Industrie und jegliches Gewerbe am Oberrhein von der allergrößten Bedeutung ist. Auf allen Teilstrecken, auf denen im Laufe der Zeit der Rhein für die Schifffahrt dienstbar gemacht wurde, stellte sich alsbald eine lebhaftere Güterbewegung ein. Man braucht neben Mannheim nur auf Kehl hinzuweisen und jetzt auf Basel, wobei man in Betracht zu ziehen hat, daß zwischen Kehl und Basel sich dem Verkehr noch schwere Hindernisse bieten und zwar hauptsächlich in den Kehlern Rheinbrücken und den sattsam bekannten Verordnungen über die völlig unzureichenden Deffnungszeiten der Hünninger Schiffsbrücke. Nun hat man geltend gemacht, daß in Basel die für die Schifffahrt günstige nord-südliche Richtung des Rheins ein Ende habe: der Weg Kehl - Konstanz über die Schwarzwaldbahn sei um vieles kürzer als der Wasserweg Kehl - Basel - Bodensee. Das stimmt. Die Schifffahrtslinie ist um 94 km länger als die zu Lande. Gleichwohl haben die Berechnungen Gelpkes und anderer ergeben, daß vermittelt des Wasserweges sich wesentliche Ersparnisse an Transportkosten erzielen lassen. Den Rheinumschlagsverkehr in Basel für das Jahr 1910 zu Grunde gelegt, beliefen sich die Frachtersparnisse auf der Strecke Straßburg-Basel bei einem Verkehr von insgesamt 41 000 Tonnen auf 70 000 Frs., was für die Gütertonne 1.70 Frs. ausmacht. Bei der Weiterentwicklung der Schifffahrt werden sich Frachtermäßigungen auf 2.50 bis 3.00 Francs erreichen lassen. Selbst wenn man aber für den Teil Basel-Konstanz die Ermäßigung nur auf 2.00 Frs. pro Gütertonne als Durchschnitt annimmt, ist diese immerhin noch recht beachtenswert. Wird es möglich, von Mannheim bis Konstanz den Wasserweg zu wählen, so wird das für die Konstanzer Industrie noch eine ganze besondere Bedeutung haben. Wir hatten in unserem ersten Artikel auf verschiedene wirtschaftliche Erscheinungen hingewiesen, die an der badisch-schweizerischen Grenze zu Tage treten. Den von uns er-

wähnten ist noch eine weitere zuzufügen. Nach Ermittlungen der Handelskammer Konstanz kosten 10 Tonnen Getreide von Mannheim nach Konstanz 110 Mark, von Mannheim nach dem Konstanz unmittelbar benachbarten Kreuzlingen aber infolge des Exporttarifs nur 114 Frs. oder 92.34 Mk. Fracht. Sobald die Schiffbarmachung des Oberrheins erreicht ist, würde der Vorteil, den heute die Schweiz gegenüber Konstanz und dem Seekreis hat, durch den billigeren Wasserweg aufgewogen.

Man soll die leichten Rähne einer Reiseschilderung, selbst dann, wenn sie sich wie die unferige mit wirtschaftlichen Fragen nachhaltig zu beschäftigen hat, nicht allzusehr mit der schweren Fracht von statistischen und vergleichenden Zahlen beladen: so unterlassen auch wir es, auf die vielfachen Berechnungen weiter einzugehen, die man angestellt hat, um die Forderung der Kanalisierung des Oberrheins ökonomisch zu begründen. Es mag genügen, darauf hinzuweisen, daß, wer sich für die genauen Resultate jener interessiert, sie findet in den Veröffentlichungen der oberbadischen Handelskammern, der bereits angezogenen „Rheinquellen“ und in den Schriften Gelpkes.

Eines aber muß konstatiert werden: so schwer und gewichtig die Tatsache ist, daß die Schiffbarmachung der Strecke Basel-Konstanz zusammen mit dem notwendigen Ausbau der Linie Kehl-Basel für die oberrheinische Industrie außerordentliche Ersparnisse an Transportkosten bringen, sie also in ihrer Produktion und in allen mit dieser zusammenhängenden Bedingungen stärken wird, so ist es dieser Umstand doch nicht allein, der jene Forderung rechtfertigt. Die Kanalisierung wird auch nach anderen Richtungen hin günstig wirken. Alte Verkehrsadern werden gehoben, neue erschlossen werden. Schon heute werden von Basel aus italienischer Wein, italienische Öle, Hanf und Flachszu Schiff weiter befördert, die früher von Genua aus den Seeweg benützten. Eben dies gilt von kondensierter Milch aus dem Vorarlberg und von anderen Erzeugnissen. Neue kombinierte Wasser- und Eisenbahnlinien werden sich gewissermaßen von selbst bilden. Allenthalben neue Perspektiven. Den deutschen Rheinreedereien eröffnen sich hier ungeahnte Aussichten. Bedenkt man ferner, daß der neue Wasserweg neue Güter anlockt, aber auch neue Güter von den Rheinanlegeplätzen nach den deutschen und schweizerischen Hinterländern abgibt, — nach Singen und ins Wiesenthal, nach Winterthur usw. — so brauchen sich, wie uns dünken will, die Eisenbahnen nicht allzu sehr zu sorgen, daß in dem Wasserweg ihnen eine ungeheuerliche Konkurrenz erwachse. In hohem Maße schöpferische, anregende Einflüsse darf man demnach von dem schiffbaren Oberrhein erwarten. Und noch ein Moment: der Ausbau der oberrheinischen Großkraftwerke wird nur dann neue Industrien zur Ansiedelung anregen, bestehende auf die Dauer mit den unterländischen, geographisch vorteil-

hafter situierten Unternehmungen im erfolgreichen Wettbewerb bleiben lassen, wenn sie neben den hydroelektrischen Energiequellen auch die Chancen wohlfeiler Transportwege genießen. So wird nach sachkundiger Ansicht die elektrochemische Industrie der Schweiz nur dann auf die Dauer sich erhalten können, wenn sie in absehbarer Zeit mit der Bergünstigung billigerer Frachten rechnen kann.

Die Ueberlegung dieser und an sie anknüpfender weiterführender Gesichtspunkte macht den starken, hartnäckigen Widerstand gegen die Schifffahrtsabgaben erklärlich, der im Oberland allerwärts besteht und sich äußert. Es ist bitter, einen neuen Weg, noch ehe er gangbar oder hier befahrbar ist, schon mit Zöllen belastet zu sehen. Der Schmerz über die Annahme des Schifffahrtsabgabengesetzes wurde nur dadurch einigermaßen gelindert, daß es wenigstens gelang, die Schiffbarmachung des Oberrheins in das Gesetz hineinzubringen.

Von den fünf Bodenseeuferstaaten sind an der Verwirklichung des Gedankens, um den es sich handelt, natürlicherweise nicht alle in gleich hohem Maße interessiert. Am besten sind die Schweiz und Baden daran. Auch Bayern und Oesterreich erwarten sich Gutes und planen aus dem Herzen ihrer Länder Anschlüsse an das neue internationale Schifffahrtsbecken. Württemberg nur gehört nicht zu den bedingungslosen Anhängern der Idee: es fürchtet eine Konkurrenz für die Neckarkanalisation. Indessen hat sich, zumal unter der Einwirkung der dem Projekt zustimmenden Erklärungen der oberschwäbischen Industrie, auch in Württemberg die Zahl der Freunde gemehrt. Und man darf wohl erwarten, daß in dem Augenblick, in dem es ernst gilt, die württembergische Regierung an ihrem Teil mithelfen wird, das große Werk zu vollbringen, da dessen Vollendung in der Tat auch für Handel und Wandel ihres Landes nur als glücklich sich erweisen wird.

Im Zusammenhang mit der praktischen Durchführung des Oberrheinprojektes wäre auch die Frage der Regulierung der Bodenseewasserstände zu lösen. Es handelt sich darum, durch künstliche Auffpeicherung und regulierbaren Abfluß dafür zu sorgen, daß der Strom auf eine längere Zeit des Jahres, als dies gewöhnlich der Fall zu sein pflegt, schiffbar bleibt und zugleich die Gefahren der Hochwässer gemindert werden. Indem wir dieses Problem kurz streifen, haben wir uns bereits der technischen Seite des Werkes zugewendet. Ueber sie in Details zu reden, würde uns außerhalb des Rahmens unserer Betrachtungen bringen und ist auch deshalb unnötig, weil wir in unserer nächsten Skizze Veranlassung haben werden, an schon bestehenden und projektierten Stauanlagen wesentliche Bestandteile der Schiffbarmachung kennen zu lernen. Die

Rheinkraftwerke, die wir nach ihrer wirtschaftlichen Seite hin zu schildern haben, sind ja bekanntlich die vorzüglichsten Schrittmacher und Förderer des „Oberrheinwunsches“: dies klar zu erfassen, werden wir Gelegenheit haben. An und für sich liegen die hydrographischen Verhältnisse für die Schifffahrt auf der Strecke oberhalb von Basel bis zum Bodensee besser als unterhalb. Der Strom hat zwar auch in dem Abschnitt zwischen Konstanz und dem Knie bei Basel eine starke Geschiebeführung, allein die unangenehmen Erscheinungen, wie wir sie in den Sandbänken und ihrem unablässigen, zum Teil noch geheimnisvollen Wandern sehen, sind in diesem Stück viel weniger störend als von Basel abwärts. Die Freihaltung der Fahrtrinne wird also hier keine unverhältnismäßig großen Kosten verursachen. Und der Rheinfluss? Er wird keinen wesentlichen Schaden in seiner landschaftlichen Schönheit erleiden. Ein unübersteigbares Hindernis ist er nicht, wünschon seine Umgehung — und nur um eine solche handelt es sich — einen tiefen Griff in den Geldbeutel nötig machen wird. Abnorm große Schwierigkeiten gibt es überhaupt in dem vorwürfigen Projekt keine. Interessante technische Lösungen allerdings wird man erleben, da und dort. Die modernen Ingenieurkünste werden ihr ganzes Können entfalten dürfen. Selbst wenn man die von Gelpke auf 30 Millionen Frs. geschätzten Gesamtkosten um ein Drittel höher annimmt, sind sie relativ noch immer als niedrig zu bezeichnen. Aufzubringen wären diese durch die fünf Bodenseestaaten und zwar so, daß die Schweiz und Baden den Löwenanteil zu tragen hätten, wobei erstere noch etwas stärker zu belasten wäre als letztere.

„Wie denken Sie über die Erfüllung des Planes? Glauben Sie, daß wir noch zu Schiff nach Konstanz kommen, oder wenigstens Ihre Kohlen und Ihr Eisen?“ Wem immer wir diese Fragen vorlegten, antwortete mit einem zuversichtlichen Ja. Leicht wird der Endkampf nicht sein: darüber ist man sich nirgends im Unklaren. Aber er wird zum Sieg führen. Und die Skeptiker, die man vereinzelt noch finden soll, werden Büßen gestraft werden, wenn der erste Schleppzug in den Konstanzer Hafen einfährt oder an der Stadt vorbei über den Bodensee zieht. Daß die Schweiz und Baden sich über die Ausschreibung einer internationalen Konkurrenz zur Erlangung von Entwürfen für ein Generalprojekt der Strecke Basel-Konstanz geeinigt haben, hat man mit Benutzung aufgenommen. Einzelne Fachleute allerdings vertreten die Meinung — zu ihnen gehört u. a. Herr Gelpke —, ein solcher Wettbewerb sei keine Notwendigkeit, er schiebe die entscheidende Znangriffnahme der Sache hinaus. Es wäre besser gewesen, man hätte ein paar bewährte Ingenieurbureaus mit der Ausarbeitung von Teilschnitten betraut und die Vorschläge dann

Frankfurt a. M., Datum des Poststempels.

P. P.

Wir laden Sie hiermit zum regelmässigen Bezuge der „Frankfurter Zeitung“ höflichst ein.

Durch die Reichhaltigkeit ihres Inhaltes, durch den prompten und umfassenden Nachrichtendienst und ihr freimütiges Urteil ist die „Frankfurter Zeitung“ eines der angesehensten und einflussreichsten Blätter des Kontinents und das erste Handelsblatt Deutschlands geworden.

Falls Sie eine Zeit lang die kostenlose Zustellung der „Frankfurter Zeitung“ wünschen, bitten wir um Ausfüllung der beifolgenden Karte. Wünschen Sie dagegen unser Blatt ständig zu beziehen, so belieben Sie bei dem dortigen Postamte auf die „Frankfurter Zeitung“ zu abonnieren und sich zu diesem Zwecke des anhängenden Bestellzettels zu bedienen.

Hochachtungsvoll

**Die Expedition der Frankfurter Zeitung.**

An die

Expedition der Frankfurter Zeitung

Frankfurt a. M.

Infolge Ihres Angebotes ersuche ich mir  
wir uns

Ihre Zeitung eine Zeit lang kostenlos zu-  
zusenden.

Firma: .....

Genauere Adresse: .....

**Drucksache.**

An die



**Expedition der Frankfurter Zeitung**  
Abonnement.

**Frankfurt a. M.**

Große Eschenheimerstraße 33/37.

Für das ..... Vierteljahr 191 bestellt  
 Für den Monat ..... 191

Herr .....

Grem- place	Benennung der Zeitungen u.	Bezugs- zeit	Betrag Mark Pf.	Bestellgeld Mark Pf.
	<b>Frankfurter Zeitung und Handelsblatt</b> Frankfurt a. M. (Bezugspreis für 1 Vierteljahr Mk. 9.— „ „ 1 Monat „ 3.—)			

**Quitung.**

Obige ..... Mark ..... Pfg. sind heute richtig bezahlt.  
 ..... den ..... 191

**Post = Annahme.**





in einer aus Autoritäten zusammengesetzten internationalen Kommission beurteilt und untersucht. Uns nun will es scheinen, daß eine Konkurrenz hier wohl gerechtfertigt werden kann (wenngleich es auch der Ansicht Gelpkes und anderer nicht an Begründungen fehlt): das Werk, das hier geschaffen werden soll, ist seinem ganzen Wesen und Gehalt nach so reizvoll und großartig, daß man weitesten Kreisen gerne die Möglichkeit einräumt, ihre Anschauungen zu vertreten, nach Lösungen zu suchen.

Soviel zum Gedanken und den Aussichten der Schiffbarmachung des Oberrheins. Es geht um einen gewaltigen Plan. Um einen Plan, der es wohl verdient, daß tausende von Köpfen sich mit ihm befassen, sei es nun, daß sie ihn ernstlich fördern oder zunächst nur als von einer schönen, nicht zu ferneren Zukunft von ihm reden. Eines jedenfalls ist gewiß: am ganzen Oberrhein hat sich der Glaube festgewurzelt, daß die Zeit angebrochen sei, in der der Bodensee und der ihm entströmende Fluß sich anschicken, in eine neue Aera, in eine „Weltstellung“ einzutreten.

---

### III.

**OES** Basel, 19. Juli.

## Im Seekreis.

Auf der Fahrt über den Schwarzwald und die Baar hinab nach dem Bodensee hatten wir **Singen** gestreift. Neubauten zu beiden Seiten des Schienenstrangs: also zog es uns von Konstanz noch einmal zurück, der Entwicklung dieser schnell heranwachsenden Stadt nachzuspüren. Ueber dem Bahnhof drüben erweitert das große Maggi-Werk seine Anlagen. Ein moderner, freundlicher Fabrikbau wird aufgeführt. Die elektrische Energie, deren dieses Unternehmen bedarf, bezieht es vom Elektrizitätswerk des Kantons Schaffhausen und anderen Kraftwerken: ein weiteres Beispiel dafür, wie an der schweizerisch-badischen Grenze das Wirtschaftsleben der beiden Nachbarstaaten mannigfaltig ineinandergreift. Singens Industrie kann sich sehen lassen: Textilbetriebe, Filialen eines Schaffhausener Stahlwerkes, eine Drahtseilfabrik. Im Entstehen begriffen ist ein Aluminium-Walzwerk. Man denkt daran, durch eine zweckentsprechende Verarbeitung dieses Metalls

einen Ersatz für Staniol zum Einschlagen von Schokoladen usw. zu schaffen.

Mit den Wasserkraftbesitzern von Singen sind diejenigen von Radolfzell, in dem neben einer Pumpenfabrik eine Trikotagenweberei u. a. angegliedert sind, zum Verband der Interessenten an der Hegauer Aach zusammengetreten. Man kennt die berühmte Geschichte der Donauversickerung, weiß, wie heftig der Kampf um eine allseitig befriedigende Lösung der Angelegenheit geführt wird. Diese wasserreichste Duelle Europas: den einen ist sie Geschenk, den anderen verlorenes Gut. Als man die Einsenkflöcher in der Donau 1908 einmal verstopfte, da hatten die Werkeigentümer an dem Pseudofluß eine halbe Million Schaden zu verzeichnen. Es stehen also bedeutsame Werte auf dem Spiele.

Neben Singen und Radolfzell, das nach der Oberrheinregulierung ein wichtiger Hafenplatz werden wird: Zmmendingen mit den fürstlich Fürstenbergischen Basaltwerken, Stockach mit Mülerei-Industrie, Gottmadingen mit einer Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen und einer großen Brauerei. Ein Hinterland also, das an dem, was mit dem Oberrhein in hydroelektrischer Hinsicht wie zum Nutzen des Verkehrs und des billigeren Transportes geschieht, ein selbstverständliches Interesse hat.

---

## Eine schöne Fahrt.

In einem eleganten Bogen verläßt der kleine Raddampfer „Neptun“, den das schweizerische Wappen ziert, den Konstanzer Hafen und gewinnt, von der schnellen Strömung der ausfließenden Wasser getrieben, unter der grauen Brücke hindurch den Oberrhein. Eine schöne Fahrt nimmt ihren Anfang. Der Untersee. Dichter haben ihn je und je verherrlicht, Maler ihn geliebt.

Wir bewundern aufs neue den Wasserturm vom Stromenordorf. Dann aber vergessen wir Fabriken und Schornsteine. Gehören ganz der Landschaft. Gottlieben mit dem behäbigen Schloß, hinter dessen dicken Mauern Huf, Hieronymus von Prag und der abgesetzte Papst Johann XXIII. gefangen saßen. Die Reichenau. Dann schiebt die „Höri“ rechter Hand ihre Gestade nach dem See. Die Bewohner dieser Gegend petitionieren und agitieren für einen Bahnanschluß nach Singen oder Radolfzell. Das heute nicht übermäßig dicht bewölkerte Ländlein bedürfe einer Erschließung, es müsse sonst wirtschaftlich verkümmern: der Fischer, der in Gaienhofen

den „Neptun“ verläßt, hat in bewegten Worten die Bahnschmerzen seiner Gemeinde und ihrer Nachbarinnen uns vorgetragen. Der Untersee beginnt zu schwinden, wird nun schnell wieder zum regelrechten Strom. In dem alten, ummauerten Schloß von Oberstaad hat sich eine Trikotfabrik eingemistet. Distret: der Schornstein schmiegt sich innig dem schweren Turm an, überragt ihn nicht und tut dem Bild deshalb keinen Schaden an. Es geht eben alles, wenn man Geschick hat und erfinderisch ist.

Und nun: das malerische Stein am Rhein. Auch zu ihm hat die Industrie ihren Weg gefunden. Hart am Ufer ragt ein neuer Bau auf, dessen Aufschrift und Reklameschild ankündet, daß er die Menschheit mit Schuhen aller Gattung versehen will. Unter der alten Holzbrücke hindurch. Links und rechts jezt waldbige Höhen, nach Baden hinüber manchmal ein Ausblick nach dem Hegau. Dieffenhofen, das feine altertümliche Städtchen. Büsingen. Das Paradies, vordem ein Nonnenkloster und kurz darnach Schaffhausens Burg Munot.

## Schaffhausen und Neuhausen.

Wir besuchen zuerst das interessante Elektrizitätswerk der Stadt Schaffhausen. Mit einer Reserve von 550 PS liefert es insgesamt 5800 PS. Es ist aus einer alten primitiven Anlage von 700 Pferdekraften, die ihre „Energie“ mittels einer Seiltransmission, eines „Krafttelegraphen“, weitergab, entstanden. In zwei Zentralen mit drei und fünf Turbinen wird das durch den sogenannten Moserdamm, ein festes hölzernes Wehr, gestaute Wasser verwertet. Eine dritte Zentrale wird aus einem Stauweiher im Engewald gespeist, der durch Pumpen, die elektrisch durch eine der erstgenannten Stationen angetrieben werden, versehen wird. Das städtische Werk versorgt die Straßenbahn nach Neuhausen und außerdem das kommunale Gebiet mit Licht und Kraft. Der Kanton Schaffhausen, der wie wir gehört haben, ebenfalls ein eigenes Elektrizitätswerk unterhält, bezieht die Energie von der Zentrale Beznau und zweigt sie umgeformt weiter.

Schaffhausen, Neuhausen, in dessen Gemarkung der Rheinfall liegt, und ihre Umgebung haben bedeutende Industrien: eine Waggonfabrik, die Aluminiumwerke, eine Bindfadefabrik im benachbarten Feuerthalen, das schon zum Kanton Zürich gehört, Kammgarnspinnereien, Eisengießereien, Stahlwerke, Maschinenfabriken und Mühlen. Große Hoffnungen jezt Schaffhausen auf die Erschließung des neuen Industrie-

geländes nördlich auf einer Höhe über der Stadt, dem Ebnat, auf dem sich schon zwei Werke niedergelassen haben.

Die Schifffahrt vom Bodensee her findet heute oberhalb Schaffhausens, an den östlichen Grenzen des Weichbildes, ihr natürliches Ende. Zwei Hindernisse müssen hier überwunden werden, um den Weg weiterzuführen. Aufstau und Schleuse, deren Errichtung mit dem Umbau und der Erweiterung des schaffhausenstädtischen Elektrizitätswerkes erfolgen werden, müssen den sogenannten „Lächen“, Stromschnellen unterhalb des Mosergammes, überwinden, ein Umgehungs kanal mit Schleusentreppe oder Hebewerk — vor kurzem wurde als dritte Lösungsart eine schiefe Schiffschleife vorgeschlagen — wird den Rheinfluss bezwingen. Endlich aber hat die alte hölzerne Bogensprengwerkbrücke, bei der heute der Schifffahrt Einhalt geboten wird, zu weichen.

## Caufenburg.

Will man hinab nach Basel nicht eine umständliche und teilweise nicht ganz ungefährliche Flußreise am flachen „Weidling“ wagen, so bleibt einem in Schaffhausen nichts anderes übrig, als mit der Eisenbahn weiterzufahren. Der Schienenstrang rückt, bald nachdem wir vom hohen Hang noch einmal das brausende Schauspiel des Rheinflusses gesehen, vom Strome ab. Wir verfolgen seinen Verlauf eine Zeit lang nur auf der Karte. Da finden wir zunächst die große Schleife bei Rheinau. Ein Kraftwerk, das an dieser Stelle projektiert wird — unter anderem ist ein die Schleife abschneidender Durchstichkanal vorgesehen — soll im Mittel 17 500 Pferdekkräfte liefern, seine Anlagen werden, mit Schleusen ausgestattet, zugleich der Schiffbarmachung dienen. Weiter: Eglisau. Der Ort wird eine große Zukunft haben. Ueber elftausend Pferdekkräfte wird man bei ihm dem Strom entreißen, und sein Anlegeplatz wird den Umschlagsverkehr nach Winterthur, das nur zweiundzwanzig Kilometer entfernt ist, zu übernehmen haben. Am schweizerischen Ufer dann Fuzach mit großen Sticker- und Weißzeugfabriken. Und badischerseits der Eingang ins Rütachtal, Unter- und Oberlauchringen und Thien-gen. In Felsenau in der Nähe von Koblenz, bei dem man, zugleich der Regulierung dienend, in einem Stau etwa 20 000 Pferdestärken gewinnen kann, bestehen Kalk- und Zementwerke. Die Eisenbahnlinie kommt nun wieder an den Rhein heran. Wir halten kurz danach in Waldshut. Die Stadt, von der aus ein Automobilverkehr den Fremden über Höchen-

schwand nach St. Blasien bringt, hat neben Brauereien einige Maschinenfabriken. In Klein-Lausenburg machen wir Station.

Der erste Blick: die neue Brücke. Eine Enttäuschung. Bis jetzt wenigstens. Sie steht stielzig im Flußbett; mag sein, daß dieser Mißstand behoben wird, wenn das Wasser infolge des Staus höher hinaufreicht. Aber auch sonst: dieser Uebergang ist zu glatt, zu nackt und fahl. Auch zu geometrisch in der Form für die malerische Umgebung. Es mag indessen zugegeben werden, daß das Planprojekt sich weit wirkungsvoller bot. Eines jedenfalls ist nötig: die Mittelpartie, in der die beiden flachgekrümmten Bogen aus dem Pfeiler herauswachsen, muß durch Bäume und womöglich durch eine Figur so stark als angängig betont werden.

Durch das alte, buckelige schweizer Städtchen Lausenburg wandern wir zu den gewaltigen, im Werden begriffenen Anlagen des Kraftwerkes, unterhalb der einander gegenüberliegenden badischen und aargauischen Ortschaften. Das mächtige Baufeld bietet einen imposanten Anblick. Herr Oberingenieur Gruner von der deutsch-schweizerischen Wasserbau-Gesellschaft führt uns und gibt in liebenswürdigster Weise Auskunft. Es handelt sich kurz um folgendes: Das Gefälle der bekannten Kataraktstrecke, in der die Lausener Schnellen lagen — „lagen“, denn sie sind zum größten Teil schon herausgesprengt — wird an einer günstigen Stelle in einem senkrecht zur Flußachse gestellten Wehr mit elektrischer Zentrale ausgenützt. Das Duerprofil des felsigen Strombettes mußte vielerorts erweitert und korrigiert werden. Dreihunderttausend Kubikmeter festen Gesteins waren oder sind zum Teil noch — das Wesentlichste ist an der Regulierungsarbeit geleistet — zu lösen. Der Aufbau wird zehn Kilometer talauf sich erstrecken bis Schwaderloch. Vom schweizerischen Ufer beginnend, folgen sich in der Staulinie das Kraft- und Schalterhaus, das Wehr und eine Schleuse, die später der Großschiffahrt leicht dienstbar gemacht werden kann. Die Masse aller Bauten ist schlechtthin riesenhaft. Man muß, jetzt während des Entstehens, die Pfeiler des Wehres, die mittelst Caissons abgesenkt werden, aufwachsen sehen! Im Krafthaus wird in zehn Turbinen eine Energie von 50 000 Pferdekraften gewonnen, worunter 30 000 Pferdekraften ständig sind. Es möchte zuweit uns ableiten, wollten wir im Einzelnen über die interessante Anlage, wie sie sich heute präsentiert, reden. Die wenigen Daten müssen genügen.

Das „Kraftwerk Lausenburg“ wird errichtet durch eine von deutschen und schweizerischen Bankinstituten und vor allem durch die A. E. G. finanzierte Gesellschaft, die mit dem Entwurf und der Leitung der Bauten eine zu diesem Zwecke besonders ins Leben gerufene Tochtergesellschaft, die deutsch-

schweizerische Wasserbaugesellschaft mit dem Sitz in Frankfurt beauftragt hat. Diese wieder hat die eigentliche Ausführung den Firmen Grün und Bilsinger und Rschofke in Aargau übergeben. Schon heute bezieht das „Kraftwerk Laufenburg“ Strom, so von Beznau, und liefert ihn weiter, um sich langsam einen Kundentkreis zu schaffen. Auch wird die Gesellschaft gleich nach der Eröffnung des Werkes in Wohlen hier Abnehmerin werden. Zu ihren zukünftigen Abonnenten gehört u. a. die Schwarzwälder Elektrizitätsgesellschaft in Billingen. Man sieht, mit welchem Weitblick solche Riesenkraftwerke tätig sein müssen, um sofort nach Aufnahme des Betriebes — für Laufenburg im Jahre 1914 — stark beschäftigt zu sein. Auch für die unständigen 20 000 Pferdekkräfte ist bereits Verwendung gefunden: neue elektrochemische Fabriken werden sich auf dem stattlichen Industriegelände auf badischer Seite ansiedeln und auf ihr Risiko diesen Strom abnehmen. Mit welchen „Nebenausgaben“ der Ausbau dieses Rheinwerkes, das natürlich auch wieder in weitestem Sinne der Schiffbarmachung dient, verbunden ist, mag klar werden, wenn man erfährt, daß zur Entschädigung der Salmensischer 200 000 Mark für Baden und 160 000 Franken für die Schweizer erforderlich waren.

## Rheinfelden.

Wir streifen Sädingen mit seiner Baumwoll- und Seidenstoffindustrie. Auf einer auch vom Staat subventionierten Webschule werden dieser Branche neue Kräfte herangezogen. Das Tal ist nun mit Fabriken zahlreich besiedelt. Die Wehra mündet ein. Ihrem Lauf entlang: Webereien und Färbereien und in Döflingen die Fabrik der bekannten Webschen Einkochapparate. Bei Niederschwörstadt ist ein weiteres Kraftwerk projektiert. Kraftwerk an Kraftwerk: der Oberrhein ist ein unerschöpfliches Energiereservoir. Nach Angaben, die wir Rudolf Gelpke verdanken, können bei Niederschwörstadt 35- bis 45 000 Pferdekkräfte erschlossen werden.

Und nun: Badisch-Rheinfelden. Vor ein paar Jahren noch hat es den Wirtschaftspolitiker wenig interessiert, wenn er, mit dem Zuge von Konstanz das Rheintal herabkommend, die Station „Bei Rheinfelden“ passierte. Heute ist das anders geworden: Badisch-Rheinfelden, das ist ein großes Wort. Auf seinem Boden ist eine bedeutende Industrie ansässig geworden: Aluminiumwerke (Neuhausen), Filialanlagen vom Elektron Griesheim, Natrium-Gesellschaft, um nur diese zu nennen. Weiter: ungefähr 130 Gemeinden werden von hier aus mit elektrischer Energie versehen, Städte und kleinste Ortschaften. Im

markgräfler Weinland besteht eine von Rheinfelden mit Strom alimentierte Genossenschaft. Die Waldelektro, eine Genossenschaft auf dem Hozenwald, hat ihren Mitgliedern die „neumodische, aber feine Kraft“ an die Webstühle geführt. Die „Posamenter“, die Hausweber in Görwihl und Herrischried bis hinauf nach Bortobdtmoos haben ihre kleinen Betriebe modernisiert. Und in Ställe und Futterkammern ist die Elektrizität eingebrochen, anstelle des alten schwerfälligen Göpels surrt jetzt der Motor, dem sich der Bauer befreundet hat. Der Handwerker hat sich die kleine Maschine neben die Drehbank gestellt. Rund 17 000 Pferdekkräfte werden in Rheinfelden dem Strome entlockt: 63 Millionen Kilowattstunden erhalten die drei großen Werke, 75 Mill. gehen an Kommunen, Genossenschaften und Einzelabnehmer. Bald schon reichte der aus dem Rhein erschlossene Strom nicht mehr aus. Die mit einem Kapital von 10—12 Millionen arbeitende Aktiengesellschaft „Kraftübertragungswerke Rheinfelden“ sah sich gezwungen, neben einer Dampferreserve 5000 Pferdekkräfte von der Beznau, 1500 Pferdekkräfte von Wangen zu beziehen, um den an sie gestellten Ansprüchen gerecht zu werden. Wie man weiß, hat das Unternehmen auch das Werk in Bihlen erbaut, das demnächst seine Turbinen anlassen kann. Das gesamte Versorgungsgebiet der „Kraftübertragungswerke“ ist sehr groß, begrenzt auf der schweizerischen Seite als nach Baden. Ein Hauptstrang läuft hinüber nach dem Elsaß bis Gebweiler, den oberrheinischen Kraftwerken gehörend.

Die Entwicklung von Badisch-Rheinfelden — wir verweisen auf die sehr lesenswerte Studie von Dr. Hans Kampffmeyer „Die Entwicklung eines modernen Industrieortes“ (Braun, Karlsruhe) — ist nicht immer in gesunden Bahnen vor sich gegangen. Wenn man heute, aus dem eigentlichen Industrieviertel am Rhein kommend, die Straßen der neuen Siedelung durchwandert, erkennt man, mit welcher rasenden Expansionslust hier alles emporgeschossen sein muß. Die allerletzten Jahre erst haben eine reifere Bautätigkeit gebracht. Ein zum Teil skrupelloses Spekulantentum hat in Badisch-Rheinfelden gewirkt und — Schiffbruch erlitten: ein Kapitel, das man gerne überblättert. Wer aber diesen Dingen nachgeht, wird staunen, mit welcher Frivolität und welchem Uebermut hier eine Krise heraufbeschworen wurde.

Rheinfelden ist im Plan der Schiffbarmachung, an dem seine Industrie natürlich weitgehendst teilnimmt, ein Sorgenkind. Wer dachte an solche Projekte, als man das Kraftwerk baute. Jetzt ist ein Umgehungskanal nötig: keine ganz leichte Aufgabe bei den lokalen Verhältnissen. Die hölzerne Brücke nach dem alten, vieltürmigen Schweizerstädtlein Rheinfelden ist gefallen, eine neue aus Beton, wie diejenige in Laufenburg von Mailart in Zürich übernommen, geht ihrer Vollendung

entgegen. Sie scheint jetzt — vielleicht nur mit dem Behrgerüst der Bogen — etwas gedrückt, für die Schifffahrt nicht gerade zu splendid in der lichten Höhe. Ueber die Schaffung eines geeigneten Anlegeplatzes in Rheinfeldern sind bereits umsichtige Erwägungen getroffen. Denn: sobald Augst-Whhlen staut, kann man bis zu dieser Stelle von Basel aus heraufkommen. Die Spannung ist allerwärts groß.

---

## Augst-Whhlen.

Wer für die Aesthetik technisch schöner Werke ein Auge hat, der wird geneigt sein, nach einer Besichtigung dieses Werkes sie in freudigen Worten zu rühmen. In der Tat: eine glänzende Leistung. Wir können uns kurz fassen, da vor kurzer Zeit die „Frankfurter Zeitung“ eine ausführliche Darstellung der Anlage veröffentlicht hat. Herr Oberingenieur Kaech ist uns ein sachkundiger Führer. Badischerseits das Turbinen- und Schalthaus (beide für sich) der Rheinfelder Werke, zusammen mit einer Dampfreserve; drüben die Zentrale von Baselstadt. Und die erste große Oberrheinschleuse. Neunzig Meter auf zwölf Meter. Tausend Tonnen-Rähne kann sie aufnehmen. Die Freunde des Oberrheinprojekts sind stolz auf die Augster Schleuse: aus freiwilligen Mitteln hat u. a. der Rheinschifffahrtsverband in Konstanz 80 000 Mark aufgebracht zu den Mehrausgaben, die dadurch entstanden, daß man gleich etwas Ganzes schaffen wollte.

Jedes der beiden Werke gewinnt durch das gemeinsame Wehr 15 000 PS. Basel führt die Kraft nach seinem alten Werk und verteilt sie in der Hauptsache von dort aus, die Rheinfelder Gesellschaft hat ein großes, in seiner inneren Einrichtung höchst bewundernswertes Schalthaus erbaut, von dem aus die Stränge nach allen Richtungen gehen. Von Eisenbetonmasten getragen überklettern die Drähte die Vorberge, steigen in die Täler und bringen die neue Zeit. Das alles im Einzelnen zu verfolgen, ist reizvoll genug. Neben anderen Lieferungen bringt das Werk in Whhlen auch den Strom auf für die Elektrifizierung der Wiesentalbahn Basel-Schoppsheim-Zell, von der wir noch zu reden haben werden. Ende dieses Monats soll das Wehr von Augst-Whhlen zum ersten Male in Funktion treten: die große Erwartung soll sich erfüllen.

---



## Der Rheinhafen Basel.

Unterhalb von Augst besteigen wir wieder das Schiff. Hinab nun nach Basel. Auf badischem Ufer eine große Sodafabrik. Die Grenzacher Industrie. Dann aber nimmt uns das herrliche Städtebild ganz in Beschlag: die Brücken, das Münster, die Universität, die Ufer anderwärts. Fürwahr zwei schöne Städte am Beginn und Ende des Oberrheins: Konstanz und Basel. Und beider langgehegter Wunsch wird Wahrheit werden: der Wasserweg wird sie verbinden.

„Das goldene Tor der Schweiz.“ Die neu erwachte Handelsstadt Basel. Sieben Kranen arbeiten heute schon. Wir zählen zehn schwerbeladene Rähne mit Kohlen, die „Fendel“ von Mannheim heraufgebracht. Zwei andere Schiffe werden beladen. Mit sauberen Kistchen, die Büchsen mit kondensierter Milch enthalten, großen Korbfaschen mit chemischen Flüssigkeiten, Filz und Papier. Wer hätte vor wenigen Jahren noch an eine solche Entwicklung der Dinge denken mögen. Jetzt kündigt ein hübsches Plakat an den Stätten der Arbeit: Wasserweg Basel-Rotterdam. Die Kranen surren und ihre Schöpfer rasseln zur Tiefe. Wie lange noch, dann wird oben bei Birskfelden ein großer Umschlagshafen entstehen. Die Schiffbarmachung des Oberrheins: so heißt die Parole. Die Idee hat gesiegt. Es gilt, sie zu erfüllen.

Ein Wort noch von einem anderen neuen Werk auf Baseler Boden. Der neue badische Bahnhof schreitet seiner Vollendung entgegen. Sechzig Millionen betragen die Kosten. Wenige ästhetische Mängel (die Eisgüterhalle!) abgerechnet, eine glänzende Leistung. Was uns in diesem Zusammenhang am nächsten angeht, ist der Güterbahnhof, ein großzügiger Entwurf, ein Meisterstück technischer Organisationskunst. Durch weitgezogene Schleifen wird der gesamte Verkehr von Norden (und zwar nur von Norden) herein und nach Süden hinausgeleitet, so daß je nur eine Anfahrt-, Richtungs- und Abfahrtsgruppe entsteht und Kollisionen so gut wie ausgeschlossen sind. Da das Areal des gewaltigen Geleisnetzes bis nach Leopoldshöhe und Haltingen hinabreicht, kann daran gedacht werden, hier für den Umschlagsverkehr nach dem Wiesental am Rhein Anlegeplätze herzustellen. Indessen greifen wir mit der Erwähnung dieser Frage unserer nächsten Skizze schon voraus, die einen Abstecher in das industriereiche Tal der Wiese und das markgräfler Weinland schildern wird.

---

IV:

O E S Müllheim, 21. Juli.

## Im Wiesental.

Daß der neue badische Bahnhof in Basel nicht nur einen lange gehegten Wunsch der Oberländer erfüllt, vielmehr auch einer dringlichen Notwendigkeit entspricht, wird niemand zu bestreiten wagen, der vom alten aus eine Reise antritt. Ruhige, dumpfe Warteräume und enge Passagen. Vor allem aber durchaus schlechte Bahnsteigverhältnisse. Man kann sich in der That wundern, daß hier nicht öfters einmal ein Unfall sich ereignet, und es spricht für die zunehmende körperliche Gewandtheit und Sicherheit der Passanten, daß sie heil und schnell über die Gleise hinwegkommen und keinen Fehltritt thun.

Ins Wiesental! Das Tempo, in dem uns die feuchende Lokomotive davon führt, erlaubt, die Landschaft ausgiebig zu betrachten und unseren Studien nachzugehen. Von der Tüllinger Höhe herab grüßt St. Krischona. Zu beiden Seiten abwechslungsreiche Hügelzüge, Ausläufer des Schwarzwaldes. Bald taucht die erste Fabrik auf. Eine zweite folgt. Das annütige Thal der Wiese hat von altersher bedeutungsvolle Industrien bejessen. Zahlreiche Betriebe und große Werke säumen den Schienenweg hinauf ins Feldberggebiet. Um die Amtsstadt **L ö r r a c h**, deren neue Bahnhofsanlagen schon verraten, daß hier Handel und Wandel in Blüte stehen, gruppieren sich Niehen, Stetten, Haagen und Brombach. Nach dem freundlichen Schopfheim, das ebenfalls Sitz eines Bezirksamtes ist, gravitieren Steinen und Maulburg. In Fahrnaun und Hausen sind einige Unternehmungen, besonders der Lederindustrie, ansäßig. Und von Zell aus wird das obere Thal mit dem dritten Oberamt Schönau und mit Ufenfeld und Todtnau erschlossen. Hier hinten am Fuße des gewaltigsten Bergmassivs des ganzen Schwarzwaldes, des Feldbergs, florirte früher der Silber- und Bleibergbau, der schon im 13. Jahrhundert aufgenommen worden sein soll und zur Besiedelung der Gegend außerordentlich viel beigetragen hat. Indessen versiegten die ehemals recht splendid fließenden Erwerbsquellen der Montanindustrie und diese selbst schloß ein. Das einmal erwachte triebfame Leben aber erhielt sich: neue Zweige zum Teil hand-

werflichen, zum Teil maschinellen Gewerbes setzten sich fest und schlugen Wurzeln. Wenngleich nicht gänzlich verschwunden, so doch zurückgegangen ist im Wiesental auch die Hüttenindustrie. Ihr Sitz war Hausen, die Heimat J. B. Hebels, des alemannischen Dichters, der in seinen Kinderjahren hier die Blasebälge ziehen und die Räder drehen mußte und in Erinnerung daran im „Schmelzofen“ das Werk und seinen Betrieb schilderte:

Jetzt brennt er in der schönsten Art,  
und's Wasser ruuscht, der Blasbalg gahrt . . .

In der modernen Industrie der in der Handelskammer Schopfheim vereinigten Kreise Lörrach und Waldshut stehen die Webereien an erster Stelle. Nach Angaben für das Jahr 1910, die wir Herrn Syndikus Wilhelm Waack verdanken, repräsentieren die 13 Baumwollspinnereien des Bezirkes eine Spindelzahl von 335 588, die 23 Baumwollwebereien eine Webstuhlzahl von 10 311, von denen sich ein sehr großer Teil im Wiesental selbst befindet. Aus der Textilindustrie sind dann weiter zu nennen die Tuchfabrikation, die Seidenspinnerei und -Zwirnerei, die Seidenbandweberei und die Färberei. Das Geschäft der Gerberei, das vordem auch in kleinerem Umfang mit Erfolg ausgeübt wurde, wird immer mehr von den Großbetrieben ganz an sich gezogen. Der Produktionsprozeß von der rohen Haut bis zum fertigen Schuh oder Stiefel vollzieht sich in einer Linie und an derselben Stelle. Jahnaus Schuhfabrikation ist bekannt. Eine große Bedeutung in der Wiesentälerindustrie spielt die Papierfabrikation. Auch Maschinenbau und Eisengießerei fehlen nicht. Die seit langem heimische Bürstenmacherei beschäftigt zahlreiche Heimarbeiter. Neben dem — das Markgräfler Weinland ist in der Nähe — nicht unwesentlichen Weinhandel blieben aus der Industrie der Genuß- und Nahrungsmittel zu erwähnen einige Mülereien, Branntweink Brennereien (Kirschwasser!) und die Kakao- und Schokoladenfabrikation. In der Nähe von Lörrach besteht u. a. eine Filiale von Suchard u. Co. Wie man sieht, ist das Wiesental von Basel bis Todtnau eines der industriereichsten Flußtäler des badischen Oberlandes.

Von Rheinfelden herüber wird, wie wir wissen, in diese Gegend elektrische Energie für Kraft- und Lichtzwecke geleitet. Für manchen Betrieb haben damit bessere Zeiten begonnen. Die Städte und Städtlein beleuchten ihre Straßen elektrisch, und auch in einfache, kleine Häuser hat das „neue Licht“ seinen Weg gefunden. Nun setzt man große Erwartungen auf die Elektrifizierung der Wiesentalbahn, deren Betrieb in der Tat eine Verbesserung nötig hat. Bereits stehen die Eisen-gittermasten. Die Drähte sind gezogen. Das Werk geht

seinem Ende entgegen. Sobald die Kraftzentrale in Wghlen flaut und der erste Strom ihr entflieht, werden die Versuche und hoffentlich bald darnach der Betrieb ganz aufgenommen werden. Die Umformungsstation für die Linie wird in Verbindung mit einem Fernheizwerk für den neuen badischen Bahnhof in Basel errichtet und steht vor ihrer Vollendung. „Die neue Zeit pocht also laut an die Türe“, sagt man zukunftsroh.

Doch wird es dem Wiesental auch nach der endgültigen Elektrifizierung seiner Bahn nicht an Verkehrsforgen und Wünschen fehlen. Man braucht nicht von dem etwas abenteuerlichen Gedanken eines Belchendurchstichs zu sprechen. Aber das Verlangen nach der Durchführung einer Vollbahn bis Todtnau durch den Staat anstelle der privaten Sekundärlinie Zell-Todtnau ist berechtigt. Auch die Forderungen, die sich auf eine Verbindung hinüber nach St. Blasien oder Titisee beziehen, sind einer eingehenderen Behandlung wert. Und die Erschließung des sogenannten kleinen Wiesentals von Schopfheim nach Tegernau ist spruchreif. Die Industrieorte des vorderen Tales der schönen Wiese planen einen Anschluß an den Rhein. Zahlreiche Erwägungen hat man schon angestellt, feste Gestalt hat noch kein Projekt gewonnen. Eine Keesde in der Nähe und Höhe von Haltingen oder Leopoldshöhe ließe sich heute bereits ohne relativ allzu große Kosten bewerkstelligen. Ein Sorgenkind schlimmster Art ist die Schiffsbrücke bei Hüningen. Die Schifffahrt beklagt sich darüber, daß die Deffnungszeiten zu knapp bemessen seien, der Fuhrverkehr lamentiert, die der Schifffahrt gemachten, an und für sich recht bescheidenen Konzessionen seien ihm im höchsten Grade hinderlich. Eine feste Brücke, die für die Schifffahrt eine genügend lichte Scheitelhöhe aufweisen müßte, würde alle Klagen verstummen lassen. Vorerst aber scheint dieser Wunsch noch nicht auf Erfüllung rechnen zu können. Der Kanzleigeist ist noch nicht befehrt.

Die schweizerisch-badische Grenze bei Basel und im unteren Teil des Wiesentales bringt es mit sich, daß wir hier Erscheinungen beobachten können, die zu denen droben bei Konstanz und Kreuzlingen Analoga darstellen. Der zollfreie Kleinverkehr erfreut sich bei Lörrach und Riehen eines starken Zuspruches. Und die Mitteilungen der Handelskammer Schopfheim sind der Beschwerden von Gewerbetreibenden und Kaufleuten über diese Verhältnisse voll. In einer Eingabe der oberbadischen Brauereien und Getreidemüller wird neben anderem darauf aufmerksam gemacht, daß im schweizerischen Riehen infolge des Einfuhrscheinsystems 100 kg deutschen Hafers um volle fünf Mark billiger als in einem benachbarten badischen Ort zu kaufen seien. Man kann den Groll verstehen, der aus diesen, jene Petition um Aenderung dieser Zustände schließenden Zeilen spricht: „Das billigste Futter

mittel stellt sich für Deutschland teurer als Deutschlands eigenes im Ausland verschleudertes gutes Getreide — und das in einem Jahre, in dem man in jeder Zeitung eine Rubrik mit der Ueberschrift „Futternoi“ finden kann.“ Sehr zahlreich sind auch im Riesental wie überall entlang der schweizer Grenze und des Oberrheins die Anträge auf Zulassung eines zollfreien Veredelungsverkehrs, vor allem innerhalb der Textilindustrie. Die Handelskammer Schoppsheim hat alljährlich viele solcher Gesuche zu begutachten.

### Im marktgräfler Weinland.

Drunten, in der Tiefe, von Pappeln eskortiert, zieht der Rhein in weiten Windungen dahin. An den felsigen Hängen, denen entlang der Zug seinen Weg sucht, Rebstück neben Rebstück. Auf und ab. Feine alte Dörfer breiten sich dicht von den Ufern des Stromes bis zum Fuße der Hügel. Hohe Giebel steigen auf. Vielgepriesene Weinorte: Estringen mit Kirchen, Schliengen und Auggen. Man horcht auf, so oft eine neue Station ausgerufen wird. Und jeder neue Name weckt Erinnerungen. Wir nähern uns dem Herzen des marktgräfler Weinlandes.

Müllheim. Der Hochsitz dieses altgerühmten Landstriches. Auf einer sauberen Allee unter Linden und hohen Platanen wandern wir nach der Stadt hinein, die, ungefähr eine halbe Stunde vom Bahnhof, in einem Talkessel gebettet liegt. Nach Badenweiler hinauf, dem Baden-Baden des Oberlandes, führt eine kleine gemütliche Sekundärbahn. Von den niederen Höhen schimmert es grünspanfarben: die Rebgärten präsentieren sich in der schützenden Hülle der Schwefelbehandlung. Ein Weggenosse, der, vom hohen Hang herabkommend, durch das Spritzgeschäft zu einer leidhaftigen Patinafigur geworden ist, berichtet uns, daß er in diesem Jahre schon zum vierten Male den Rebschwefler in seinen Stücken herumtrage. Und das Wetter, das nach einer starken Hitze wieder kühle Regen gebracht habe, werde ihn wohl nötigen, auch noch ein fünftes und sechstes Mal, wenn nicht gar noch öfters, zu spritzen. Im übrigen hat der kleine Winzer, der auf eine Viertelstunde unser Begleiter ist, die Erwartungen auf den heurigen Herbst keineswegs begraben; in den unteren Lagen zwar habe der Frost grob gehauft, dafür stehe es in den oberen nicht schlecht. Die Rebbauern seien in den letzten Jahren, „fast während eines Menschenalters“, bescheiden geworden: die große schöne Hoffnung auf einen ganz besonderen und reichen Ertrag, die

müsse man indessen behalten, „sonst soll der Teufel das ganze herbe Geschäft holen.“

Wir schlendern nun durch die Hauptstraße der Stadt Müllheim. Die Zeit hat mit manchem herrschaftlichem Weingutshof aufgeräumt. Seine Dekonomiegebäude sind verödet, verlottern teilweise. Oder es ist auch in dem Wohnhause still geworden. Der reich gezierte Torbogen mit steinernem Nebengerank, Füllhörnern und schäumenden Kelchen schläft im Staub und unter Spinnengeweben. Die Großkellereien aber, die sich erhalten, sind behaglich und freundlich wie ehedem. Sie verstrahlen in ihrer ruhigen, schönen Geschlossenheit, im Schmuck der Oleander- und Granatbäume, in ihrem ganzen Aussehen, daß sie Stätten eines vornehmen Gewerbes sind. Man merkt es ihnen an, daß sie Geschichte, Tradition haben. Die verhaltene, beinahe ernste Fröhlichkeit spricht aus ihnen, die edle Weine zu erzeugen vermögen. Da läßt auch noch jenes alte, im ganzen markgräfler Land in hohem Rufe stehende Gasthaus zu einem Trunk, von dem der Dichter dieses Gaues, J. P. Hebel, gesungen:

Tausigzappermost!  
Trinkt me nit e guete Wiii!  
Goh! er nit wie Baumöl ii.

Müllheim ist der Sitz alter Weingutsfamilien, deren Namen Belstruf haben. Wir treten in das „Kontor“ einer weitbekannteren Kellerei ein. Auch dieses Zimmer, in dem wohl in der Hauptsache mit Zahlen operiert wird, — der Raum, in dem die Kennerzungen schnalzend die Jahrgänge und Ortslagen prüfen, befindet sich nebenan — ist reizvoll. Es hat nichts von der nur aufs Praktische gerichteten Strenge eines modernen Bureaus. Der Wein glättet alle Härten, bringt Behaglichkeit. Er ist ein unergründlicher Schöpfer.

Und nun wird von den letzten Jahren gesprochen, vom neuen Weingesetz, der Not der Kleinwinzer und mancherlei Fragen, die im Gespräche auftauchen. Auf den schwachen Herbst von 1909 folgte ein Fehljahr schlimmster Sorte. Der 1911er ist zwar gut geworden, allein es gab zu wenig von ihm. Die kleinen wohlfeilen Weine fehlen ganz. Das ist die große Not des markgräfler Weinlandes. Es ist bezeichnend für die durch diese Verhältnisse geschaffene Lage, daß heute schon zahlreiche kleine und mittlere Weinhändler, die auf wenig kaufstarke und einfache Kundschaft Rücksicht nehmen müssen, Obstwein sich zulegen mußten. Im Kanderner Tal sagte mir der Besitzer einer Kellerei mäßigen Umfangs, es habe ihm schier das Herz abgedrückt, in die Gewölbe, unter denen seit Urgroßvaters Tagen nur Wein gelagert und gegoren habe und reif und edel geworden sei, Apfel- und Obstmost zu bringen: die Zeit, der Mangel an billigen Weinen, hat ihn dazu gezwungen, wollte er nicht alte Abnehmer verlieren. Und auch die

kleinen Tafeln, die man in Drogerien und anderen Geschäften der Gegend hängen sehen kann und die „erstklassige italienische und spanische Weine zu niedrigsten Preisen“ anbieten, sind Dokumente. Zu dem Mißstand, daß es nur teure Weine gibt infolge der schwachen Herbst, tritt eine Erscheinung, die sich ebenfalls für den Weinhandel als sehr ungünstig erweist. Während die alten Generationen einen Hauptwert auf langgelagerte Jahrgänge legten, verlangen die jungen nur die allerletzten Herbst. Die Geschmacksrichtung hat sich von Grund aus geändert. Die Zeit ist dahin, in welcher der Kenner und Käufer mit Bedacht seine Flaschen für die Söhne und Töchter pflanzte, auf geläuterte, feine, während eines Menschenalters gehegte Weine gibt man nichts mehr. „Spirizige“, junge Weine sind Mode geworden.

**Kleine Herbst, schlechte Jahre.** Die Lage der Winzer ist keine rosige. Ist ihre Arbeit an und für sich schon schwierig und mühsam, so machen sie Fehlschläge zur Last. Der Glaube an den Segen des Händewerks schwindet, sagte uns ein alter Mann. „Und wenn nicht von jeher das markgräfliche Land Wein gebaut hätte und nicht Urgroßvater, Großvater und Vater schon Rebleute gewesen wären, ich wüßte nicht.“ Man sah es dem vom Wetter und der Arbeit Bermürbten an, daß es ihm ernst war. Halbe auf und Halbe ab. Tage lang, Wochen lang. Und im Herbst ein paar Trauben nur! Wenn gleichwohl die mit Neben angepflanzte Fläche im Gesamten kaum einen Rückgang zeigt, so rührt das von verschiedenen Momenten her. Einmal eignet sich der felsige, steinige Boden zu keiner anderen landwirtschaftlichen Nutzung. Die starke Parzellierung macht es schwer, einzelne Löss auszuheben. Was soll mit dem schmalen Streifen zwischen zwei Nachbarsstücken begonnen werden? Endlich aber: die Hoffnung wird nicht untergehen, die großen Herbst, die besseren Jahre müssen wieder einmal kommen. Ein ordentlicher Herbst und vieles wäre wieder gutgemacht!

Bewegliche Klage führen die kleinen Winzer und Weinhändler vor allem über die strengen Vorschriften der Kontrollbuchführung, wie sie das neue Weingesetz gebracht habe. Ordnung müsse sein, Kontrolle könne man gerade beim Umgang mit Wein nicht entbehren. Hier aber habe man vom grünen Tisch Bestimmungen erlassen, deren Durchführung für jeden kleinen Betrieb beinahe eine geschulte Bureaufkraft verlange. Es sei zuviel verlangt, wenn man alle einzelnen Küfergeschäfte genau buchen müsse. Es sollte genügen, wenn neben der bebauten Fläche und dem Ertrag etwaige Zuckungen und Verschnitte, die man mit einem Wein vornehme, und Daten über den Verkauf aufgezeichnet würden. Eine Hand, die den Tag über mit dem Arbeitsgeschirr des Winzers hantiert habe, jet des Abends zu „zitterig“, noch große Episteln zu verfassen.

Indessen erkennt man auch die guten Wirkungen des neuen Weingefetzes rückhaltlos an. Es ist vieles besser geworden. Jene Elemente, die vom eigentlichen Beruf so gut wie gar nichts verstehen, verschwinden aus dem Weinhandel immer mehr. Die Zeit ist noch in aller Gedächtnis, in der Weine an Wirte verkauft wurden, die ihnen die Gäste wegtrieben. Und jene Anekdote ist charakteristisch für die Zustände, wie sie sich im Laufe der Jahre ergeben hatten: Kamen da ein paar Bürger an ihren Stammtisch und erhielten einen neuen Wein vorgesetzt. Als man einen „Doppelliter“ herausgewürfelt hatte, meinte einer der Gäste, es wäre vielleicht zweckmäßig, die Würfel entscheiden zu lassen, wer das „Lumpenzug“ nun trinken solle. Nun fängt es an besser zu werden.

Im Ganzen betrachtet, ist die Lage von Winzern und Weinhändlern im markgräfler Land schwer. Die unbeständigen und unregelmäßigen Sommer der letzten Jahre haben viel Schaden angerichtet. Die Produktionskosten wachsen durch die gesteigerten Löhne und die Aufwendungen für den harten Kampf, den man gegen die Rebkrankheiten zu führen genötigt ist. Man muß wünschen, daß der langersehnte große Herbst endlich einmal sich einstellt. Und das wird man vor allem auch wünschen, wenn man nur Käufer und Trinker ist.

---

V.

O E S Freiburg i. Br., 28. Juli.

## Neue Kalifundstätten.

Der Zweifler gab es nicht wenige, die dem fremden Unternehmer kein großes Glück verhießen, als er, mit den notwendigen Konzessionen der badischen Regierung ausgerüstet, im Oberland in der Umgebung von Müllheim nach Kali zu bohren sich anschickte. Auch an Spottvögeln und losen Zungen fehlte es nicht. Bei Hartheim setzte Dr. Elzbacher zum ersten Versuche an, und die Ungläubigen schienen Recht behalten zu sollen. Bei einer Tiefe von 1143 Metern brach man die Bohrung ab: auf Kali indessen oder Steinsalz war man nicht gestoßen. Aber einmal ist keinmal! Bei Buggingen stach man zum zweiten Male hinab. Siehe da: als der Bohrer ungefähr fünfhundert Meter eingedrungen war, stieß er auf mehrere Schichten von Steinsalz und nach weiteren zweihundert



Meter durchfuhr er ein Kalilager von vier Meter Mächtigkeit. Jetzt waren sie bekehrt und still geworden, die Pessimisten und die Spötter. Die Bohrkolonne rückte weiter nach Hügelheim, einer Ortschaft in unmittelbarer Nähe von Müllheim. Man sieht von der Eisenbahn aus die kleine Anlage mit dem charakteristisch geformten Turm inmitten der gelben Kornfelder der Ebene. Wir wandern von dem einsam gelegenen Stationsgebäude hinüber zu der Bohrstätte. Viel allerdings gibt es hier nicht zu sehen. Man setzt eben ein neues Bohrstück auf. Nach einer halben Stunde wird die Lokomotive wieder angelassen. Der Bohrer wühlt weiter. Man ist mit Auskünften äußerst sparsam, bewahrt über Daten und Angaben des Bohrjournals vorerst Stillschweigen. Zunächst soll die Untersuchung einmal einigermaßen im Gang und vorgerückt sein, dann wird man über die Erfolge reden.

Drüben im Elsaß hat man während acht Jahre über 120 Tiefbohrungen niedergebracht. Mit zumteil erstaunlich glücklichen Resultaten, wie bekannt ist. Die oberelsässischen Kalisalze sind in zwei über einander liegenden Synclinalagern ausgebildet, von denen das obere eine durchschnittliche Mächtigkeit von 1,16 Meter, das untere eine solche von 3,50 Meter besitzt. Das Fördergut kann als hochprozentig angesprochen werden, da es im Mittel 22 Prozent reines  $K_2O$  enthält. Man hat den Kali-Gehalt dieses Bedens auf 300 Millionen Tonnen geschätzt und berechnet, daß eine solche Menge bei gleichbleibendem Weltbedarf diesen auf 493 Jahre hinaus decken könnte. Das Schlußheft des siebenten Bandes der „Mitteilungen der Geologischen Landesanstalt von Elsaß-Lothringen“ macht in einer verdienstvollen Arbeit von Professor Dr. B. Förster eingehende Angaben über die Bohrungen im Norden und Nordwesten von Müllhausen. Diese interessante Darstellung kann zur Lektüre empfohlen werden.

Die günstigen Kunde auf der linken Seite des Rheins ließen es den Geologen wahrscheinlich erscheinen, daß man auch auf der rechten Kali und Steinsalze aufstun könne. Diese Vermutung hat den genannten Unternehmer veranlaßt, bei den badischen Behörden um die Erlaubnis nachzusuchen, auch auf ihrem Boden Bohrungen niederbringen zu dürfen. Bei Buggingen war sein Suchen, wie bereits erwähnt, vom Glück begünstigt. Das zu Tage geförderte Kali erweist sich wie das elsässische als hochprozentig. Ueber die Ausichten und die Entwicklung einer schachtbaumäßigen Erschließung des badischen Kalis aber wird man Sicheres und Zuverlässiges erst sagen können, wenn man noch eine Reihe weiterer Bohrungen angestellt hat.

Viel gesprochen hat man in der letzten Zeit von der neuentdeckten warmen Quelle bei Krozingen. Auch die „Frankfurter Zeitung“ hat in einer humorvollen Skizze

vor kurzem einiges von ihr berichtet. Mit den Arbeiten Dr. Elsbachers hat ihre Auffindung indessen nichts zu tun: nicht nach Kali suchten diejenigen, denen mit einmal der dampfende Strahl entgegenschloß, sondern nach Brunnenwasser, das man zu einer industriellen Unternehmung verwenden wollte. Wir unterbrechen natürlich unsere Reise, um das neueste „Weltwunder“ zu besichtigen. Unweit des Bahnhofes von Krozingen, hart an der Landstraße nach dem Rhein, ragt der Bohrturm auf, aus dem in äußerst primitiver Fassung, aber in starkem, ungestümem Strom der Rena-Sprudel hervorjaqt, um vorerst noch als warmes Bächlein durch grüne deutsche Wiesen davon zu plätschern. Daß die Quelle reich an Eisengehalt ist, geht daraus hervor, daß das kleine Becken, in das sie sich ergießt, rostbraun ausgekleidet ist. Eine gut informierte Seite unterrichtet uns über die Pläne, die sich um die glückliche Entdeckung spinnen. Eine Gesellschaft wird, um in einem Schwimmbad und in 30 Zellenbädern die Quelle zu Heilzwecken auszunutzen, die nötigen Bauten erstellen. Bereits hat man bei der badischen Regierung um die Erteilung eines Schutzgebietes nachgesucht, um nicht durch Bohrungen und Erschließungen weiterer Quellen in der Nachbarschaft oder gar Ableitung des Rena-Sprudels geschädigt zu werden. Die chemische Analyse des „Krozinger Wassers“ hat ergeben, daß dieses eine sehr vorteilhafte Zusammensetzung an gelösten mineralischen Bestandteilen aufzuweisen hat. Und wenn man den Meldungen oberbadischer Blätter Glauben schenken darf, so hat die Quelle bereits Wunder gewirkt. Der „Kastelburger Bote“ — man zeigt uns mit Stolz die freudige Nachricht — weiß zu berichten, daß mehrere gichtige Leute sich dem Rena-Sprudel vertraut und wunderbare Erfolge zu verzeichnen hätten. So sei ein Landwirt, der seit langer Zeit nur mühsam sich mit zwei Stöcken habe fortbewegen können, nach dem Gebrauch der Bäder wieder zur harten Feldarbeit völlig geeignet, und eine von Rheumatismus geplagte Frau nach einer kurzen, im Verborgenen angestellten Kur von ihren Schmerzen ganz befreit. Nun: man wird sehen! Jedenfalls ist man hierorts voller Zuversicht und schwört nichts Höheres als den „Rena-Brunnen“. Es hat allen Anschein, daß das Markgräfler Land zu seinem alten Ruhm, einer der gesegnetsten Weingäue zu sein, den neuen sich gesellt, Kali zu spenden und heilkräftige Quellen.

---

## Freiburg.

Was Konstanz für den Seekreis, ist diese Stadt für den Breisgau. Man hat mit Recht gesagt, Freiburg sei die Hauptstadt Oberbadens. Und wenn man, vom Bahnhof die schönen Anlagen kreuzend, unter Bäumen und neben einem schnellen, sauber gefaßten Bächlein — die hellen, offenen Wasserstränge, diese immer frischen Begleiter vieler Straßen, gehören zu den zahlreichen, schönen Eigentümlichkeiten der „Breisgauperle“ — nach der Altstadt hineinwandert, kommt einem jener Vers des alemanischen Dichters, der uns in dieser Gegend auf Schritt und Tritt zur Seite ist, in den Sinn:

3' Freiburg in der Stadt  
 Sufer isch's un glatt,  
 Riche Here, Geld und Guet  
 Zumpfere wie Milch und Blut:  
 3' Freiburg in der Stadt!

Es zieht uns nach dem Münster, diesem unbeschreibbar herrlichen Bauwerk, und, nachdem wir seine vielfältige Schönheit aufs neue bewundert, führt uns der Abend auf den Schloßberg: nach der Ebene hinaus liegt die Stadt in einem feinen schimmerigen Licht.

Am nächsten Morgen gehen wir der Industrie nach. Sie ist mit wenigen Ausnahmen an den Rändern des Weichbildes angesiedelt, zumal soweit jüngere Gründungen in Betracht kommen. Eigentliche Fabrikviertel größeren Umfangs aber fehlen. Eine bedeutende, schon 1845 ins Leben gerufene Porzellan- und Porzellanfabrik verlegte aus wirtschaftlichen Motiven einen Teil ihres Betriebes nach der Gegend von Nachen. Die Metallindustrie ist vertreten durch Eisengießereien, Maschinenfabriken und mechanische Werkstätten, unter denen im Besonderen zu nennen sind eine Schraubenspindel- und eine Stahlspänefabrik. Die Nähe des tannenreichen Schwarzwaldes bringt es mit sich, daß der Holzhandel in Freiburg seit altersher einen Sitz hat. Eines der holzverarbeitenden Unternehmen versendet nach allen Ländern imprägnierte Leitungsmaste und Eisenbahnschwellen. Wir erwähnen weiter eine Bürstenfabrik, die sich um die Herstellung einheimischer Schneeschuhe Verdienste erworben hat, verschiedene Möbel- und Parlettbodenfabriken, Furnierschneidereien und Holzschleifereien. Eine Papierfabrik benützt das Wasser der Dreisam zu ihren Zwecken. Vor allem nach New-York, wo sie eine Filiale unterhält, und nach allen Weltteilen exportiert eine Orchestrionfabrik, deren automatische Klaviere einen hohen Ruf besitzen. Aus der Nahrungsmittelbranche sind neben großen Brauereien die

Schokoladen- und Backwarenfabriken hervorzuheben. „Freiburger Brezeln“ haben Weltruf. Die Textilindustrie marschiert in den der Handelskammer angeschlossenen Werken an der Spitze. In Freiburg selbst haben sich schon 1785 Seidenfabriken festgesetzt. Dann aber müssen hier angeführt werden die Unternehmen im Elztal, in Waldkirch und Gutach, sowie die erste deutsche Kammiergeellschaft in Emmendingen, die das sogenannte Chinagrass, eine Nesselart, verarbeitet. Für die Waldkircher Gegend, als das industriereiche Hinterland Freiburgs, wäre des weiteren noch aufmerksam zu machen auf die ansässigen alten Orchestri- und Orgelfabriken, deren Erzeugnisse vielfach die musizierenden Freuden spender der Jahrmärkte und Messen sind, und die desgleichen frühe gegründeten Grannatschleisereien. Die Breisgauemetropole selbst aber hat in ihren Mauern außer den namhaft gemachten Unternehmungen noch ein großes Verlagshaus, das im Speziellen sich mit der Edition katholischer Literatur befaßt.

Freiburg ist eine „Fremdenstadt“, ein Eldorado, ein Paradies für Leute, die in einer schönen Stadt, in einer herrlichen Landschaft „von den Zinsen“ leben können und wollen. Man lese und staune: auf 3,4 Erwerbstätige kommt hier ein Privatier. Der Statistiker der Stadt Dr. Josef Ehrler hat zum Vergleiche einige andere bekannte Fremdenstädte neben Freiburg gestellt: es steht ein Privatier in Wiesbaden 4,5, in Dresden 6,9, in Stuttgart 7,4, in Frankfurt a. M. 9,4 und in Düsseldorf 11,2 Erwerbstätigen gegenüber. Glückliches Freiburg! Es versteht sich von selbst, daß in einem Orte von den eben angedeuteten Qualitäten das Baugewerbe eine große Rolle spielt. Es macht in Freiburg ungefähr dreißig Prozent aller Großbetriebe aus. In jüngster Zeit allerdings verlangt der Baumarkt energisch nach einer Hebung, er leidet vorab unter der großen, auch anderwärts nicht unbekanntem Schwierigkeit, selbst gegen gute Sicherheiten Baugelder zu erhalten. Nach dieser Richtung hin eine durchgreifende Besserung zu schaffen, läßt sich neben ihren anderen, zum großen Teil auf dem Gebiete des Verkehrs liegenden Bestrebungen die Handelskammer, deren Geschäftsführer Herr Wilhelm Schlang auch unseren Studien ein lebenswürdiger Förderer gewesen ist, angelegen sein. Die Leitung dieses kommerziellen Verbandes lag immer in den Händen der ersten Industriellen des Breisgaus: wir bezeugen den Namen Eduard Fauler, Julius Mez und Pfeilsticker. Der derzeitige Präsident, Herr Emil Ruef ist gleich seinen Vorgängern dem heimischen Gewerbe und Handel ein zielbewußter Führer und Berater.

Ein Gemeinwesen wie Freiburg, das infolge seiner günstigen und durch die Natur in ausgiebigstem Maße mit Reizen aller Art ausgestatteten Lage von überall her Rentiers und Pensionäre zur dauernden Ansiedelung lockt, hat der Aufgaben

besonders viele und mannigfache zu erfüllen. Der Aufschwung, den die Stadt in kultureller, wissenschaftlicher, künstlerischer und wirtschaftlicher Beziehung während der letzten zwei Jahrzehnten genommen hat, ist schlechterdings als ein glanzvoller zu bezeichnen. Er ist aufs innigste verknüpft mit dem Namen des Mannes, der seit fast fünfundsanzig Jahren unermüdetlich und mit unerschöpflicher Tatkraft ihre Geschicke lenkt. Es ist hier nicht der Platz, die Verdienste des Oberbürgermeisters Dr. Otto Winterer zu würdigen, indessen man kann nicht von dem Aufblühen Freiburgs reden, ohne ihn zu nennen. Man mag auf den Wegen der Stadt selbst oder in ihrer schönen Umgebung wandern, wo immer man will, man wird seinem Wirken begegnen. Es ist der Gedanke Dr. Winterers gewesen, die Wälder des Schloßbergs und des Günterstales durch ein Netz von Fußwegen und vor allem auch durch fahrbare Straßen zu erschließen: so entstanden entlang den Hängen des Vorgebirges bis hinauf nach dem Schauinsland 160 Kilometer Pfade und 48 Kilometer Waldstraßen, ein Besitztum, das man so leicht in einer zweiten deutschen Stadt nicht zu finden vermöchte. Und in der Stadt selbst hat man Grünanlagen geschaffen und Baumzeilen gezogen, wo sich Gelegenheit dazu bot. Die Kommunalverwaltung hat es sich nicht nehmen lassen — um nur ein Beispiel weitsichtiger und kluger Förderung der auf die denkbar freundlichste Ausgestaltung des Städtebildes abzielenden Bestrebungen zu nennen — das Colombischlöschchen (in dem jetzt eine städtische Bildersammlung sich befindet) mit seinem feinen Park und Rebgarten unangetaftet zu erhalten. Von den köstlichen Straßenbächen, die auch in dieses Kapitel gehören, war bereits die Rede.

Das wissenschaftliche Leben der Stadt konzentriert sich in der alten Albert-Ludwigs-Universität, deren neues, von Billing erbautes Kollegiengebäude seinesgleichen sucht. Eine Reihe von neuen Kliniken wird von Staat und Stadt gemeinsam in den nächsten Jahren zu errichten sein. Die Zahl der Studenten ist unablässig gewachsen. Wer möchte nicht ein Semester in Freiburg — studieren! Als um die Wende des neunzehnten nach dem zwanzigsten Jahrhundert die Zahl der Immatrikulierten auf 1500 gestiegen war, dachten viele, diese Grenze werde nie oder doch nur um weniges zu überschreiten sein. Schon 1904 waren es 2000 Studierende und sieben Jahre danach 3000. Und jetzt marschiert man 4000 entgegen. Weiter: ein zweites Gymnasium wurde eröffnet, eine zweite Oberrealschule; mehrere Volksschulen entstanden. Vom neuen Stadttheater spricht man in allen Stadtverordnetenversammlungen, in denen Klagen über allzu karge Subventionen für die städtischen „Bretter, die die Welt bedeuten“, zur Debatte stehen, als von einem Dokument modernen Bürger sinns.

Freiburg ist eine „Fremdenstadt“ sagten wir. Will man aus ihr „Wirtschaftsbilder“ zeichnen, so ist man genötigt, neben der Industrie, neben Handel und Gewerbe auch jene Maßnahmen zu betrachten, die diese Stadt in ihrer ureigensten Bestimmung, wohlhabende Leute anzuziehen und „dingfest“ zu machen, vorwärtsbringen, ökonomisch fördern wollen. Die Schaffung des Waldwegnezes bedeutete für Freiburg eine Hebung seines Wirtschaftslebens. Und unter diesem Gesichtswinkel muß man alles das ansehen und einschätzen, was in den letzten zwanzig Jahren begonnen und zu Ende geführt wurde: die großartige Wasserversorgung, die Gasanstalt, das Elektrizitätswerk mit der Straßenbahn, die unablässig ausgebaut wird, die Straßenunterhaltung und die Kanalisation. An die letztere Anlage ist das fünfhundert Hektar große Rieselfgut Mundenhof angeschlossen, das wir neben einer Reihe anderer städtischen Einrichtungen besichtigten. Zweihundert achtzig Hektar des ganzen Areals sind als Rieselfläche erfasst und beinahe vollkommen drainiert. Die Abwässer werden in einem unterirdischen Kanal etwa zweiundeinhalb Kilometer über die städtische Gemarkungsgrenze hinausgeführt, passieren ein zweiteiliges Abfließbecken, in dem ihnen die gröberen Bestandteile entnommen werden, und werden dann in offenen Gräben zur Berieselung der einzelnen Stücke weitergeleitet. Um diese Rieselfelder wirtschaftlich etwas rentabler zu machen — ein wesentlicher Gewinn war bis heute nicht zu erzielen, allerdings ergaben sich auch mit einer Ausnahme keine größeren Fehlbeträge —, sollten sie eine Vergrößerung erfahren, eine Vorlage, die den Bürgerschaftsrat in allerjüngster Zeit beschäftigte, aber abgelehnt wurde, weil sich die Mehrheit der Stadtverordneten von den vorgeschlagenen Erweiterungen keine Besserung versprach.

Der Pläne und Projekte werden auch auf dem Rathaus in Freiburg viele gehegt und erwogen. Oberbürgermeister Dr. Winterer hatte die Freundlichkeit, über die brennendsten Fragen uns zu unterrichten. Es ist in hohem Maße reizvoll, mit diesem Manne, dem niemand es ansieht, daß er stark auf die siebzig zuschreitet, über die Zukunft „seines Freiburgs“ zu reden: plastisch beinahe entstehen und entrollen sich vor unseren Augen die Bilder der Zukunft. Das Rheinkraftwerk bei Breisach, man rechnet mit 24 000 bis 30 000 PS. Noch gibt es allerlei Schwierigkeiten zu überwinden, technische und solche organisatorischen Charakters. Der Kampf, der geführt werden muß, gleicht dem, den Mülhausen um sein Rheinwerk zu bestehen hat. Aber beide werden kommen! Man sieht, wie immer wieder der Strom in unsere Schilderung hereingreift: er ist der gewaltige Nährvater des ganzen Oberlandes. Die Schauinslandbahn mit der Fortsetzung nach dem Feldberg. Man hat vor kurzem noch fast nur mit Kopfschütteln oder abweisendem

Worten von diesem Gedanken gesprochen. Von Tag zu Tag mehrten sich seine Anhänger. Und die Schloßbergbahn. Schon sind die Vorlagen ausgearbeitet, sie harren der Genehmigung.

Ueber den Werken und Bestrebungen der „Fremdenstadt“, die ein Stützpunkt des Touristenverkehrs und des Wintersports im Schwarzwald ist, hat man die Sozialpolitik auf dem Rathaus nicht vergessen. Als erste badische Stadt hat Freiburg eine Arbeitslosenversicherung nach dem Zuschußsystem eingerichtet; der zum Teil in städtischer Regie gepflegte Kleinwohnungsbau hat gute Erfolge zu verzeichnen. Allein in diesem Jahre werden 64 neue kommunale Kleinwohnungen zu den bestehenden 266 treten.

Eine Reihe von Eingemeindungen wurden in den letzten Jahren vollzogen. Auf Günterstal und Haslach, die 1890 einverleibt wurden, folgten 1906 Jähringen und 1908 Beckenhäusen. Die Seelenzahl der Einwohnerschaft ist von 74 000 im Jahre 1905 auf rund 85 000 im jetzigen Zeitpunkt angewachsen: das illustriert das Wachstum dieser Stadt.

Noch ist es nötig, auf eine Mission Freiburgs hinzuweisen: hier ist das Tor nach dem Herzen des südlichen Schwarzwaldes. Die Höllentalbahn. Doch sind die Aufgaben dieses Schienenstranges mit der Erschließung dieses Gebirges nicht erschöpft. Er führt hinüber nach Bayern: Freiburg-München in wenigen Stunden. Das ist eine große, blendende Perspektive. Zukunftsmusik! Für den Augenblick aber bleibt dies: Freiburg hat nicht nur in der Geschichte jeweilen eine führende Rolle im Breisgau, ja in ganz Baden gespielt, es kommt ihm auch heute noch der Ruhm zu, sich eine Königin unter den Oberrheinstädten nennen zu dürfen.

\* \* \*

Es könnte verlocken, der Bilder, anknüpfend an Bestehendes und übergreifend und hinweisend auf werdendes, Gewolltes und Erstrebtes, noch eine Reihe zu entwerfen. Auch von der Breisgaustadt abwärts. Genug an dem, was zu schildern wir versuchten. Freiburg ist unserer Reise ein guter und freundlicher Abschluß. Wir sind am Ende unserer Fahrt!

Eine Fülle vielgestaltiger Erscheinungen hat sich vom Bodensee entlang dem Strome über Basel und Müllheim bis in den Breisgau hinein uns dargeboten. Ein Stück Land ward uns erschlossen, das zu den erwerbstüchtigsten Deutschlands gehört, dessen Bewohner fast durchweg unter schwierigen, eigenartigen Produktionsbedingungen arbeiten müssen. Man rühmt den Alemannen mit Recht Fähigkeit und Ausdauer nach: besäßen sie diese Gaben nicht in hohem Maße, so

wären ihre landschaftlich so schönen, wirtschaftlich betrachtet aber ungünstig gelegenen Gaue seit langem entvölkert. Die neue Zeit erst hat Erleichterungen gebracht oder in Aussicht gestellt: die hydroelektrische Ausnützung des Oberrheins bringt billigere Kraft. Und dazu kommt der Glaube an die Zukunft: billigere Transportmöglichkeiten oder mit anderen Worten der schiffbare Oberrhein.











Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351777

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000309187