

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Rheinau-Hafen

Landgraf, Josef

Mannheim, 1896

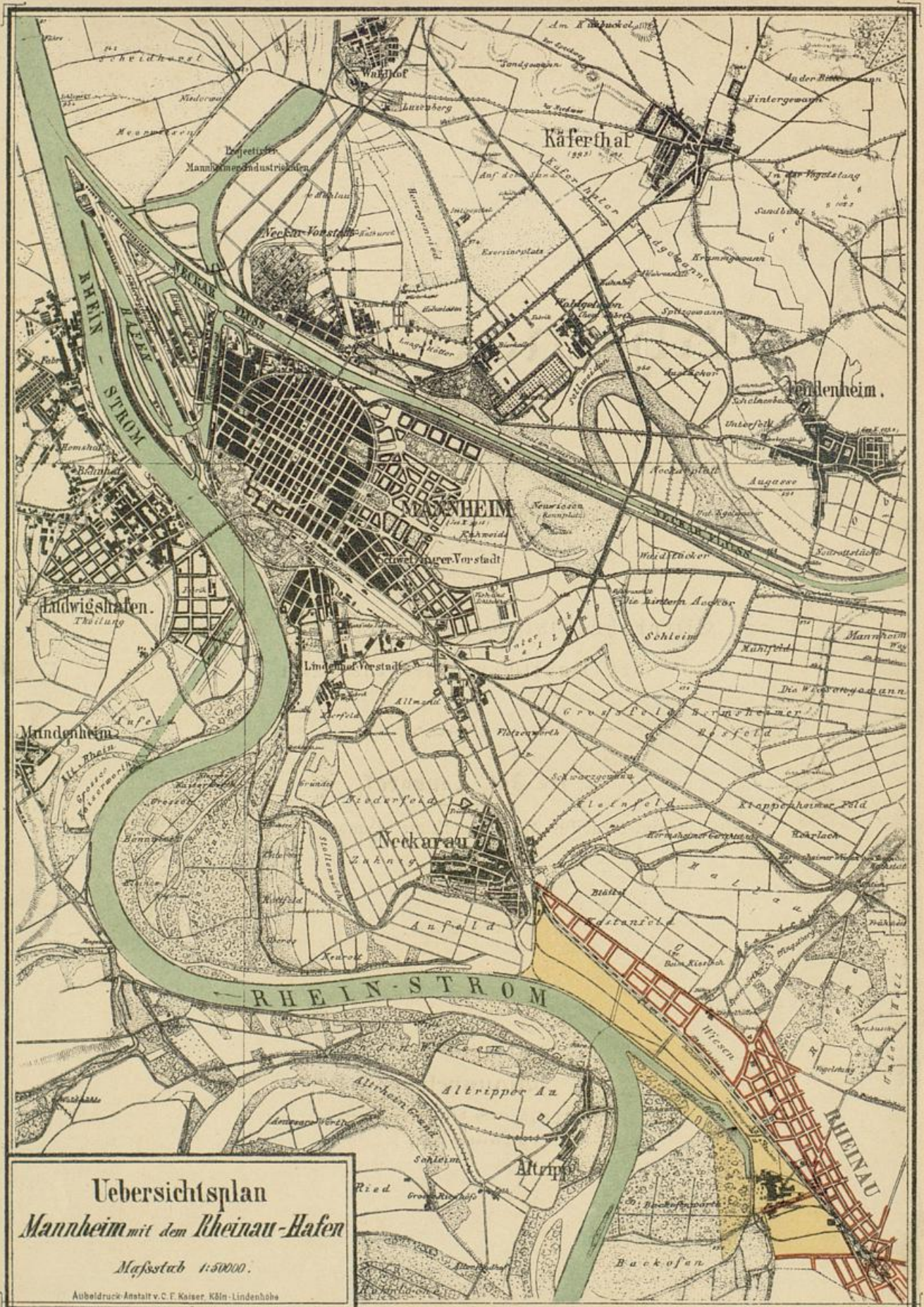
urn:nbn:de:bsz:31-33207

Der
Rheinau - Hafen



XV 1174

XV



**Uebersichtsplan
Mannheim mit dem Rheinau-Hafen**

Maßstab 1:50000.

Außendruck-Anstalt v. C. F. Kaiser, Köln - Lindenhöhe

- Bauplätze für industrielle Unternehmungen.
- Projectirter Bebauungsplan.

ges. v. Ratzeck, Geometer

Der
Rheinau-Hafen.

Ein neuer Industriehafen bei Mannheim

zwischen

den Eisenbahn-Stationen Rheinau und Deckarau
der Badischen Rheinthalbahn

von

Dr. Jos. Landgraf,

vorm. Syndikus der Mannheimer Handelskammer.

Mannheim.

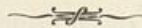
Im Selbstverlag des Herausgebers

September 1896.

98 B 76 656 RH

5

Der Rheinau-Hafen.



Nach einem bekannten Kaiserworte steht unsere Zeit „im Zeichen des Verkehrs“. Fern sei es von uns, an diesem geflügelten Worte mäkeln oder deuteln zu wollen; wir glauben es nur und gerade angesichts der bekannten Anschauungen des deutschen Herrschers richtig zu interpretiren, wenn wir sagen: im Zeichen des gesammten Verkehrs, der vor allem die Wasser- und die Eisenstraßen gleichwertig vor Augen hat, die beiden mächtigen Bundestruppen speciell der deutschen Volkswirtschaft, von welchen noch vor wenigen Wochen bei der Eröffnung des jüngsten rheinischen Hafens in Düsseldorf der Präsident des deutschen Reichseisenbahnamtes die wohlberechtigte Bemerkung gemacht hat: „Die Wasser- und die Eisenstraßen sind nicht bestimmt, einander zu befehlen“, wie man es beinahe nach den Schriften einiger leidenschaftlicher Eisenbahn-Schriftsteller der neuesten Zeit vermuten, noch mehr nach den finanziellen Bestrebungen von hochmögenden Auguren des preußischen Staates befürchten möchte.

Über glücklicher Weise sind die Verhältnisse gar oft mächtiger als menschliche Pläne und selbst Staats- und Reichsgesetze. All die vielen großen und kleinen Versuche, die bei den Eisenbahnen begreiflicher Weise etwas in Mißcredit gekommenen, weil immer leistungsfähiger werdenden Wasserstraßen in engere Grenzen zurück zu dämmen, sind vielmehr den Wasserwegen zu gute gekommen und haben erst recht die volle öffentliche Aufmerksamkeit auf dieselben gelenkt.

Ein recht unverdächtiger Zeuge dessen ist die neueste, wenn auch verhältnißmäßig kleine, aber wie wir später des näheren darzuthun bestrebt sein werden, in ihrer Art ganz vorzügliche Hafen-, Kanal- und Bahnanlage unmittelbar vor den Thoren der oberrheinischen Handelsmetropole zwischen den badischen Eisenbahn-Stationen Neckarau und Rheinau, welche in wenig Monaten dem allgemeinen Verkehr eröffnet werden wird.

Wo immer bisher derartige Anlagen sich als wünschbar zeigten, da glaubte man, das deutsche Reich, einzelne Bundesstaaten oder doch sicher städtische Gemeinden finanziell dafür verantwortlich machen zu sollen. Sonst haben auch staatliche oder private Eisenbahn-Gesellschaften, speciell früher am Rhein, aber auch in Oesterreich, ferner Zoll-, Berg- und Salinen-Verwaltungen derartige Projekte verwirklicht.

Hier aber haben wir erstmals ein Unternehmen vor uns, welches lediglich durch private Initiative, ohne alle staatliche oder gemeindliche finanzielle Subvention, in's Leben gerufen wurde.

Die zwei in Rheinau bestehenden großen chemischen Fabriken haben schon seit einem Jahrzehnt sich mit dem Gedanken getragen, ihre Betriebe in unmittelbare Verbindung mit der Wasserstraße zu bringen. Dieser Gedanke findet jetzt nach Überwindung vielfacher Schwierigkeiten Verwirklichung durch Gründung der Gesellschaft „Rheinau, G. m. b. H.“, welche große Geländekomplexe erworben hat und dieselben im Verein mit den genannten beiden Fabriken zu einem chemischen Industrie-Centrum zu gestalten im Begriffe ist. Daneben soll natürlich auch für einen sehr bedeutenden Umschlagsverkehr in Wasser-Massengütern aller Art, einmal zur Speisung der zu erwartenden industriellen Betriebe, aber auch davon ganz unabhängig, Sorge getragen werden.

Dieser neue Hafen ist auch zugleich ein recht beredtes Wahrzeichen dafür, welche guten Früchte eine besonnene und wohlwollende Staatswirtschaft zu zeitigen vermag, wenn sie, wie das die Großherzoglich Badische Staatsregierung in so reichlichem Maße in den letzten zwei Jahrzehnten in Mannheim gethan, einige 30 Millionen Mark für die, allerdings großartigsten, Binnenhafen-Anlagen des Europäischen Continents aufwendet. An solcher Stätte bedarf es dann freilich keines besonderen Wagemutes, auch ein paar weitere Millionen Mark aus Privatmitteln zu ähnlichen Zwecken zur Verfügung zu stellen.

Der Rheinau-Hafen, dessen Einführung in die weiteren industriellen und commerciellen Kreise dem Verfasser dieses Schriftchens zu einer ebenso ehrenden wie dankbaren Aufgabe gestellt wurde, zeigt auch, wie gewaltig vorwärts drängend in wirtschaftlichen Unternehmungen aller Art die Gegenwart ist. Noch vor 25 Jahren waren die Gelände südlich von Neckarau mit einem dürftigen Wald bestanden; man hatte sich mit der ertensivsten Wirtschaft begnügt. Erst Anfangs der siebziger Jahre kamen zwei weitsichtige Mannheimer Bürger auf den Gedanken, an dieser Stelle eine größere Fläche zu erwerben, abzuholzen und ein großes chemisches Etablissement herzustellen, zu einer Zeit, wo man an die Verbindung mit der nahen Wasserstraße kaum gedacht hatte. Eben diese beiden Männer, der eine der nachmalige Gründer eines Weltunternehmens bei Sandhofen unterhalb Mannheim, der andere zur Zeit der Leiter eines der bedeutendsten Farbwerke der Welt, haben auch den Namen „Rheinau“ erfunden, einfach als Gegensatz zum nördlicher gelegenen Neckarau. Und heute sehen wir hier eine in ihrer Art hochbedeutende Verkehrsanlage modernster

Art, ein für die nächste Zukunft sicher höchwichtiges Vorwerk von Mannheim-Ludwigshafen, zugleich einen außerordentlich praktischen Vorläufer und Bahnbrecher dessen, was in der badischen Handelshauptstadt demnächst als Industriehafen zur Verwirklichung gebracht werden soll.

Was verlangt man denn heute von einem Hafen? dürfte die erste zu beantwortende Frage sein. Ein Berliner Hafenbaumeister hat vor wenig Monaten in der Hauptversammlung des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Canalschiffahrt, allerdings beschränkt auf den Begriff Handels-Hafen dafür einen Ort verlangt,

„welcher den Schiffen Raum und Gelegenheit bietet, ihre Güter in sicherer Weise zu löschen und zu laden. Ein Handels-hafen, muß, fuhr derselbe fort, in technischer Beziehung bei den heutigen Ansprüchen, welche die Landwirtschaft, die Industrie und der Handel stellen, versehen sein mit allen erprobten Mitteln, die eine Verkehrserleichterung und somit Verkehrsverbilligung verschaffen. Er muß ferner und das ist ebenso wichtig, wenigstens für die in einem Hafen zu löschenden Produkte eines Ortes genügenden und sicheren Raum zum Stapeln darbieten.“

Ungleich weiter haben diese Aufgabe der eigentliche Areopag für die Beantwortung solcher Fragen und zwar für Binnenschiffahrt schlechtweg, einige der internationalen Binnenschiffahrts-Congresse, jener in Paris 1892 und jener im Haag 1894 gefaßt, die wir, soweit sie für Privat-Häfen passen, hier in Kürze wiedergeben.

1. „Überall da, wo ein Lösch- und Ladebetrieb sich vollzieht, sei es an der Wasserstraße selbst, sei es in besonderen Hauptbecken, sind die Ufer in der Weise zu gestalten, daß die möglichste Beschleunigung des Lösch- und Ladebetriebs befördert wird. Wo die Natur der Wasserstraßen die Anlage besonderer Hafenbecken zum Schutze der Fahrzeuge gegen Hochwasser- und Eisgefahren erheischt, empfiehlt es sich, diese gleichzeitig auch zu Verkehrszwecken auszubilden.“
2. „Zur Förderung der Binnenschiffahrt und zur volkswirtschaftlichen Ausnützung ihrer Leistungsfähigkeit bedarf es ausgiebiger und bester maschineller Einrichtungen für den Lösch- und Ladebetrieb, geräumiger Lagerplätze, sowie Lagerhäuser und Speicher, mit einer den Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Ausstattung.“

„In jedem Hafen muß der Umfang der Ausrüstung selbstverständlich von der Wichtigkeit und den wirklichen Bedürfnissen desselben abhängig sein. Für wichtige Häfen, welche

eine vollkommene Ausrüstung (Eisenbahngeleise, Schuppen, Magazine, Lagerplätze, Betriebskränen) erhalten, soll diese Ausrüstung nach einem einheitlichen Plan, welcher das vollständige Ineinandergreifen aller Teile derselben sicher stellt, ausgeführt werden.“

„Es empfiehlt sich immer, der Privat-Initiative, soweit dieses in den Grenzen der Möglichkeit liegt, durch wesentliche Vereinfachung der für die Ausnützung der Ausrüstung erforderlichen Förmlichkeiten zu Hilfe zu kommen.“

3. „Der Austausch der Waren zwischen Eisenbahn und Wasserstraße ist möglichst zu erleichtern. Die hierfür bestimmten Einrichtungen sind als ein wesentlicher Bestandteil der Ausrüstung der Häfen, einschließlich der Winter-Häfen, anzusehen. Es ist die Aufgabe der Regierungen, nötigenfalls mit den ihnen zu Gebote stehenden Mitteln bei den Eisenbahn-Verwaltungen und Gesellschaften dahin zu wirken, daß der Bau und Betrieb solcher Anschluß-Bahnen bei Privathäfen unter denjenigen Bedingungen erfolgen, die aus den allgemeinen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für Privat-Anschlußbahnen sich ergeben.“

Wir brauchen zunächst hier kaum noch besonders zu betonen, daß gerade in dem deutschen Musterlande für Hafen-Bauten, in Baden, den Unternehmern des Rheinau-Hafens sowohl bei der technischen Vorprüfung des Projekts, wie bei der technischen Ausführung desselben, von Seiten der Behörden die nachhaltigste Hilfe gewährt wurde, und auch sicherlich in Zukunft bei der Verbindung mit dem badischen Staatsbahnen-Netz zu Teil werden wird.

Was aber die anderen vorstehend angegebenen Anforderungen an einen Binnenhafen betrifft, so dürfte die nachfolgende Beschreibung der neuen Anlage in ihren Einzelheiten zur Genüge ergeben, daß denselben im weitesten Maße entsprochen ist.

In einzelnen Beziehungen gehen aber die neuen Anlagen sogar ganz erheblich über jene Anforderungen, die auch nur in der Hauptsache auf bloß und zumeist öffentliche Handels-Häfen passen — eigentlich vorwiegend Industriezwecken und speziell einer bestimmten Industrie dienende Häfen waren bei dem bisherigen Mangel der Arbeitsteilung im Hafenbau unbekannte Dinge — erheblich hinaus. Das ist namentlich der Fall, insoweit die beiden längst bestehenden chemischen Fabriken in der Lage sind und sich ausdrücklich dazu erbieten, mit den von ihnen erzeugten Roh- und Hilfsstoffen neuen Ansiedlern in umfassendstem Maße zur Verfügung zu stehen. Die Transportkosten für solche Rohstoffe nach den neu zu errichtenden Fabriken sind nach Lage der Verhältnisse minimal; Flüssigkeiten, z. B. Säuren, lassen sich mittelst Röhrenleitungen den einzelnen zu errichtenden Anlagen unmittelbar zuführen.

Das Rheinauer Etablissement der Chemischen Fabrik Rhenania in Nachen erzeugt Schwefel, Salz- und Salpetersäure, Chlorkalk, chloresaures Kali, Natron-Sulfat u. s. w. Die Rheinauer Fabrik der Aktiengesellschaft für chemische Industrie in Mannheim aber stellt eine große Menge von chemischen Hilfsstoffen aller Art her. Das Werk ist eine der größten Ammoniak-Fabriken Deutschlands. Es wird flüssiges wasserfreies Ammoniak und Salmiakgeist hergestellt, ferner sämtliche Ammoniak-Salze (schwefelsaures, salzsaures, salpetersaures Ammoniak u. s. w.) Von den anderen Artikeln erwähnen wir: flüssige Gase, Borfäure, Glaubersalz, Schwefelnatrium, Schweflige Säure, Schweflige Säure Salze, Kohlensäuren und salpetersauren Strontian, Chlorzink, chemisch reine Mineralsäuren. — Es braucht also kaum besonders markirt zu werden, daß die neuen Verkehrsanlagen auf der Rheinau für Düngerfabriken, für Seifensiedereien, Lichter- und Stearinkerzen-Fabriken, für Farbwerke und zahlreiche andere Betriebe gerade wie dazu geschaffen betrachtet werden müssen und in geschäftlichen Kreisen auch sicherlich werden betrachtet werden. Das aber umsomehr, als auf dem Hafen-Gelände selbst eine der leistungsfähigsten Dampfziegeleien im Besitze der Rheinau, G. m. b. H., befindlich, zur Verfügung steht, welche das billigste und beste Baumaterial jederzeit anzubieten vermag, ganz davon abgesehen, daß, falls dieser Betrieb in seiner Leistungsfähigkeit einmal zu stark in Anspruch genommen werden sollte, sich in nächster Nähe zahlreiche andere leistungsfähige Ziegeleien befinden. — Die zur Bestiedlung offenstehenden Gelände selbst bedürfen keiner weiteren technischen Vorbereitung, wie es sonst bei Gründung neuer Etablissements notwendig ist; man könnte beinahe mit einem bekannten Bilde sagen, das Bett für die Industrie und speciell für die chemische ist hier gemacht.

Im übrigen sind ja die mehrerwähnten Hafen-, Bahn- und Kanal-Anlagen keineswegs auf die chemische Industrie notwendig beschränkt; speciell auch die Hilfsindustrien der chemischen Gewerbe werden sich gern hier niederlassen, wir denken z. B. der Gießereien, Maschinenfabriken, Großböttchereien, Emballagefabriken und anderer einschlagender Hilfsbetriebe. Ebenso sind aber diese Anlagen auch nicht auf die Industrie ausschließlich berechnet. Wie in der späteren Beschreibung des Hafens und aus dem beigegebenen ausführlichen Plan ersichtlich, ist ein ganz bedeutender Platz dazu bestimmt, einem sehr erheblichen Umschlagsverkehr Raum zu gewähren. Welche Bedeutung gerade auch diesem Teil der neuen Anlagen in geschäftlichen Kreisen ersten Ranges in Deutschland schon heute beigegeben wird, zeigt die Thatsache, daß wohl das größte Handelsetablisement von Deutschland, das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndicat bereits 75000 □Meter Gelände auf längere Jahre fest gepachtet hat; während dasselbe Syndicat in den Mannheimer Hafenanlagen inhaltlich der „Denkschrift der Mannheimer Handelskammer vom Juni 1896: Die Mannheimer Hafenanlagen“ sich mit einem Flächenraum von nur 30000 □Meter begnügte. Die außerordentlich glückliche Lage des Rheinau-Hafens gestattet

eben von hier aus, den gesammten Kohlen-Verkehr nach Mittel- und Oberbaden wie nach Württemberg, Bayern, Elsaß-Lothringen und der Schweiz zu speisen; können sie doch von hier aus um die Tarifersparniß von 8 km Eisenbahnstrecke billiger gefahren werden, als von Mannheim selbst. Gleichzeitig aber ist gerade diese Ansiedelung ein weiterer, wichtiger Anziehungspunkt für hier zu beschaffende neue gewerbliche und industrielle Anlagen aller Art: die Möglichkeit des Bezugs reichlicher und billigerer Kohlen als sonst irgend wo in der nächsten Umgegend des Oberrheins.

Auch die Erbauung eines Electricitätswerks im Hafengebiet, welches zu sehr mäßigen Sätzen Kraft und Licht abgeben wird, ist ein nicht zu unterschätzender Vortheil für neu zu errichtende Anlagen. Es entfällt hierdurch die Nothwendigkeit, Kraft und Licht selbst zu erzeugen, was eine erhebliche Verminderung der Anlagelkosten bedeutet.

Vielleicht darf auch hier noch eines anderen bedeutenden Factors im industriellen und commerziellen Wettkampf gedacht werden: der Arbeit. Gerade in der Umgegend der Rheinau gibt es eine Reihe von kleinen Ortschaften, deren Bewohner seit langen Jahren Beschäftigung in nicht zu großer ferne suchen und zum Teil schon jetzt finden, also eine einigermaßen bereits geschulte, und wie von der Pfalz bekant sehr intelligente, geweckte, anstellige Bevölkerung. Wir erwähnen hier nur die Orte: Ketsch, Brühl, Plankstadt, Friedrichsfeld, Edingen und wenn die im Bau begriffene neue Fähre über den Rhein an der Einmündung des neuen Hafens fertig gestellt sein wird*), auch aus bayerisch-pfälzischen Orten, wie Altrip u. s. w. Dieser Arbeiterstamm ist aber nicht nur intellektuell und körperlich sehr leistungsfähig und von der seitens der Unternehmer nicht immer sehr beliebten städtischen „Kultur“ noch unangekränfelt, er ist auch vielleicht eben deshalb mit bescheideneren im industriellen Wettbewerbe concurrenzfähigen Löhnen zufrieden. Zeuge dessen: die ortsüblichen Taglohnsätze im Sinne unserer socialen Gesetzgebung in den beteiligten Amtsbezirken. Wenn auch gern zugegeben werden will und darf, daß diese Lohn-Festlegung vielleicht nicht durchaus allen wirtschaftlichen Anforderungen zu entsprechen vermag, so ist doch sicher, daß die gleichen Fehlerquellen jedenfalls im allgemeinen bei der Festlegung aller in Betracht kommenden Lohnraten gemacht sein werden, so daß wohl eine Vergleichung verschiedener derartiger Löhne an sich ein annähernd richtiges Bild der verschiedenen Preis-Bewertung der Arbeit in den beteiligten Bezirken immerhin zu bieten vermag.

Wir nehmen hier zum Ausgangspunkt nur die Löhne der erwachsenen männlichen Arbeiter, um die bei den in Betracht kommenden Anlagen es zunächst sich auch allein handeln dürfte:

Amtsbezirk der Stadt Mannheim Mk. 2.30

in den übrigen Gemeinden des Amtsbezirks aber nur „ 2.—

Zu letzteren zählen die vorher aufgeführten Orte sämmtlich.

*) Dieselbe wird noch in diesem Monat dem Verkehr übergeben.

Soweit aber bayerische Gemeinden der benachbarten Pfalz in Frage kommen, wie Ultrip (hier kommt also der Bezirk Ludwigshafen in Betracht) ist an Durchschnittslohn nur Mk. 1,70 notirt.

Man vergleiche damit einmal Löhne etwas weiter unten am Rhein z. B.:

in Mülheim a. d. Ruhr	Mk. 2.40
in der Stadt Oberhausen	" 2.50
" " " Bonn	" 2.20
" " " Köln	" 2.50
" " " Mülheim a. Rhein	" 2.50
" " " Bingen	" 2.—
" " " Mainz	" 2.20
" " " Oppenheim	" 2.—

Was aber die Verbringung dieser Arbeitskräfte nach den neuen Verkehrsanlagen auf der Rheinau betrifft, so bestehen auch hierfür die denkbar günstigsten Verhältnisse. Schon jetzt werden in den Fabriken von Neckarau (bedeutende Gummi- und Celluloidwarenfabrik — große Fabrik für Gummi-Wäsche — leistungsfähige mechanische Seilerei — eine der größten Tabak-Fermentations-Werkstätten) sehr viele Arbeiter aus den genannten Ortschaften beschäftigt, die täglich nach Neckarau fahren. Die Großherzogliche Staatseisenbahn-Verwaltung in Baden hat ja auch das unbestreitbare Verdienst, die ersten ständigen Arbeiterzüge eingerichtet zu haben. Diese Arbeiterzüge in der Nähe großer badischer Plätze vermehren sich von Jahr zu Jahr. Die Fahrpreise sind minimal; die Anpassung an den Arbeitsbeginn und Arbeitsluß der beteiligten Fabriken ist eine möglichst thunliche, wie sie nur immer mit dem allgemeinen Fahrplan vereinbar ist.

Ebenso ist gar nicht zu zweifeln, daß sobald nur die neuen Gelände einigermaßen von neuen Industriebetrieben bestedelt sein werden, dieselbe Staatseisenbahn-Verwaltung auch den weitgehendsten Conzessionen für einen, wie schon gesagt, geradezu speciell und vorwiegend „badischen Eisenbahnhafen“ gerne Raum gewähren wird*).

* * *

Welche geographische Lage hat unser Hafen? dürfte die weitere Frage sein und wir müssen auch hier etwas weiter ausholen, weil ja diese kleine Einführungsschrift für weitere Kreise bestimmt ist, denen diese Verhältnisse nicht so geläufig sein können, wie sie etwa den Bewohnern der bayerischen, badischen und hessischen Pfalz, also des nächsten Umkreises, sein dürften. Der Rheinau-Hafen ist — was die Wasserstraße betrifft — 9,3 Kilometer von der Mannheimer Rheinbrücke entfernt.

*) Noch während der Drucklegung haben wir die Genugthuung, in dem Entwurf zum Winterfahrplan für 1896/97 eine Vermehrung der zwischen Mannheim und Rheinau verkehrenden Kurs- und Localzüge — in jeder Richtung — von 11 auf 19 konstatiren zu dürfen.

Bei Beginn der Arbeiten am neuen Hafen erschien es noch zweifelhaft, ob die Frachten von holländischen und belgischen Häfen, sowie von der Ruhr nach Rheinau dieselben sein würden, wie nach Mannheim. Der Umstand, daß bekanntlich die Frachten von genannten Häfen nach Mannheim ebenso billig sind, wie nach Mainz, ließ es allerdings mit ziemlicher Sicherheit vermuthen, daß keine Frachterhöhung eintreten werde. Seitdem nun der Hafen im Bau ist, haben sich verschiedene Schifffahrts-Gesellschaften dahin ausgesprochen, daß sie ganze Schiffsloadungen zu denselben Frachtsätzen von holländisch-belgischen und Ruhrhäfen nach Rheinau befördern würden, wie solche für Mannheim in Gültigkeit sind. Aber auch kleinere Sendungen werden im Anschluß an den Straßburger Dienst ohne Aufschlag nach Rheinau befördert werden können. Es kann also mit Bestimmtheit darauf gerechnet werden, daß die Frachtrate nach Rheinau dieselbe sein wird, wie nach Mannheim, umsomehr als der Rheinau-Hafen mit allen den Einrichtungen ausgestattet sein wird, welche ein möglichst schnelles Ent- und Beladen der Schiffe herbeizuführen ermöglichen.

Die Entfernung vom Personenbahnhof Mannheim nach der Station Rheinau beträgt 8 Kilometer. Es ist schlechterdings sicher, daß die bahuseitige Verfrachtung von Gütern ab Rheinau um diese 8 Km. billiger zu effectuiren sein wird, als von Mannheim aus.

Was nun die Lage von Rheinau im Eisenbahn-Netz selbst anbelangt, so ist diese Station, die also bisher lediglich den thatsächlichen Hintergrund zweier allerdings sehr bedeutender industrieller Etablissements hatte, schon jetzt eine der hervorragenderen im ganzen Lande gewesen. Sie kämpft nämlich unter den sämtlichen badischen Eisenbahn-Stationen mit Waghäusel und Konstanz seit langen Jahren um die 8. bzw. 9. und 10. Stelle: das beweist, daß sie schon jetzt zu denjenigen Güterverkehrspunkten gehört, auf welche an sich das Augenmerk der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung gerichtet sein mußte. Werden erst einmal die neuen Anlagen ihrer Bestimmung in vollem Maße zugeführt sein, so wird diese Station eine ganz andere Stellung einnehmen wie bisher und es ist gar nicht ausgeschlossen, daß sie über kurz oder lang die meisten anderen badischen Eisenbahn-Stationen außer Mannheim überholen wird; bei einer Eisenbahn-Verwaltung, die so sorgsam die Interessen des heimischen Verkehrs zu wahren weiß, wie gerade die badische, ist daher vorauszusehen, daß die gleiche Gunst, welche der letzterwähnte Platz mit Recht speziell seit den letzten Jahrzehnten verkehrspolitisch genossen hat, auch der jüngeren Schwester oberhalb Mannheim's gesichert sein wird.

Rheinau liegt zugleich an einer, man könnte sagen, erst ganz kurz in neue Aufnahme gekommenen Linie. Die Rheinthalbahn (61,98 Km. lang) wurde Ende der 60er Jahre von der Stadt Mannheim gebaut, der Betrieb und die Verwaltung aber sofort gegen Zahlung eines festen Pachtzinses dem Staate überlassen; da aber gleichzeitig dem letzteren auch das Ankaufsrecht vorbehalten war, so wurde mit der Betriebs-Eröffnung (4. August 1870) von diesem Ankaufsrecht Gebrauch gemacht. Es sollte

zwar keine bloße Privatbahn sein, sondern mehr eine gewissermaßen im großen Accorde vergebene Staatsbahn. Jedenfalls aber war diese Bahn lange Zeit nur eine sehr ruhige und stille Mitarbeiterin im Gesamtnetze der badischen Eisenbahnen. Erst in neuerer Zeit, als es sich darum handelte, dem Platze Mannheim auch im Personenverkehr diejenige Stellung voll einzuräumen, auf welche derselbe allen Anspruch hat, wurde diese Bahn mehr und mehr auch für den durchgehenden Personenverkehr benützt. Bald zeigte sich aber auch die Notwendigkeit, wenigstens in der Nähe von Mannheim zunächst bis Schwezingen ein Doppelgleise zu legen. Durch den Bau der strategischen Bahn nach Rösswoog stehen für die Strecke Karlsruhe-Graben 2 Gleise zur Verfügung und so hat man sich vor kurzem entschlossen, auch die Strecke Schwezingen-Graben zweigleisig zu machen. Damit ist diese Linie zu einer solchen erster Ordnung fertig und wird allen Verkehrsansprüchen im weitesten Maße zu entsprechen vermögen, umsomehr als sie ja auch die Aufgabe hat, die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg nach der Schweiz soweit wie möglich zu entlasten. Jedenfalls ist diese Linie zur Zeit ungleich aufnahmefähiger als die im Wesentlichen bereits überlastete Hauptlinie, welche nicht weniger als sechs große, durchgehende Verkehre, ganz abgesehen von mehreren kleinen Verkehren, die gleichfalls in die badische Handels- hauptstadt einmünden, von Mannheim aus zu bedienen hat.

Auch die nähere Einbeziehung von Rheinau in den durchgehenden Personenverkehr, der ja in der heutigen Wirtschaftspolitik eine ungleich größere Rolle spielt, wie in früherer Zeit, wird, dessen sind wir sicher, gleichen Schritt mit der Entwicklung der neuen Anlagen selbst gehen.

Bevor wir diese Frage verlassen, mag auch noch daran erinnert werden, daß keineswegs die Route zu Berg auf dem Rhein, bezw. die Eisenbahn nach dem Süden, ausschließlich für den neuen Rheinau-Hafen ins Auge gefaßt werden muß, auch die umgekehrten Straßen sind nicht ohne Bedeutung. Wenn sich, wie zu erwarten, ein mehr oder weniger erheblicher Umschlag in diesem Hafen mit der Zeit vollziehen wird, und es ist gar kein denkbarer Grund, warum nicht, besonders nachdem ja die Mannheimer Wasserplätze im wesentlichen bereits auch am neuen offenen Rhein vergeben sind, dann ist auch die umgekehrte Richtung von großer Bedeutung. Beispielsweise finden wir in den Schifffahrts-Eisten von Straßburg, daß in günstigen Erntejahren Gerste, regelmäßig aber auch weiche Schnittwaaren von Holz in größeren Mengen zu Thal verfrachtet werden. Wenn auch in diesem Fall irgend welche tarifliche Vorteile nicht wirken, so bestehen doch auch kaum irgend welche tarifliche Nachteile; denn ebenso wie die Wasserfracht von Straßburg nach Mannheim die gleiche ist wie nach Rheinau, so wird umgekehrt die badische Eisenbahn dem Platze Rheinau im Fernverkehr gern die gleichen Tarife nach dem Norden bewilligen, wie sie Mannheim bewilligt sind. Gerade für eine Großindustrie, wie sie in erster Linie an dem Rheinau-Hafen sich ansiedeln wird, ist das von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Daß auch die Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung hinter den Bemühungen der badischen Eisenbahn-Verwaltung nicht zurückstehen wird, — schon heute bestehen in Rheinau und Neckarau für den jetzigen Verkehr ausreichende Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Einrichtungen — sobald die an die neuen Verkehrsanlagen geknüpften Wünsche sich nur einigermaßen erfüllen, steht gleichfalls außer allem Zweifel; das zeigt Mannheims Stellung in dieser Beziehung, auf die wir noch zurückkommen werden. Mannheim besitzt sogar Einrichtungen, um die es zahlreiche andere große Verkehrsplätze Deutschlands beneiden.

Noch viel wichtiger als die geographische Lage ist die industrielle und commercielle Lage des Rheinau-Hafens. In dieser Beziehung kommt vor allem die sehr glückliche Nähe zu dem Handels- und Industrie-Emporium Mannheim-Ludwigshafen in Betracht. Die Rheinauer Verkehrsanlagen bilden, darf man ruhig sagen, die natürliche Fortsetzung der Mannheimer Hafenanlagen in südlicher Richtung. Der Rheinau-Hafen ist der bloße Vorhafen von Mannheim im besten Sinne des Wortes. Alle Vorteile dieses Platzes bezw. des Doppelplatzes genießt auch unser neuer Hafen, in gewisser Beziehung sogar in noch ausgiebigerer Weise als die Betriebe an den genannten Plätzen selbst, weil er, wie an späterer Stelle noch zu betonen ist und zum Teil schon oben erwähnt ist, einige Vorteile sogar noch voraus hat.

Was aber Mannheim bezw. Mannheim-Ludwigshafen (dem letzteren auf dem linken Rheinufer gelegenen Hafen gegenüber, der ja jetzt auch sich eines speciellen für industrielle Zwecke bestimmten weiteren Hafenbeckens erfreut, ist freilich eher eine gewisse Konkurrenzstellung möglich) selbst für einen Rang einnimmt, ist im allgemeinen in weiteren Kreisen Deutschlands bekannt; zahlreiche Veröffentlichungen der Handelskammer für den Kreis Mannheim, der städtischen Verwaltung in Mannheim und schließlich des Verfassers dieser Arbeit in den letzten Jahrzehnten geben davon Zeugnis. Da aber diese Verhältnisse sich fortgesetzt ändern, im gegebenen Fall kann man nur sagen verbessern, so müssen wir hier mit einigen Strichen darauf zurückkommen, und werden wir uns dabei der allerjüngsten offiziellen Ziffern zu bedienen noch besondere Gelegenheit haben.

Wir knüpfen zunächst an die chemische Industrie an, weil speciell für die einschlägigen Betriebe der Rheinau-Hafen geradezu prädestiniert erscheint. Fehlen uns hierfür auch im Augenblick Materialien aus neuester Zeit, so läßt sich doch das eine unzweifelhaft sagen, daß diese Entwicklung sich eher vermehrt, als vermindert hat. In dem Separat-Neudruck der Städte-Bilder Mannheim-Ludwigshafen, speciell für die städtische Verwaltung Mannheim anlässlich des dortigen deutschen Volksschultages herausgegeben, habe ich vor wenigen Jahren Seite 47 schreiben können: „Man kann wohl sagen, daß nirgends anders in Deutschland auf einem so engen Raum eine Menge so bedeutender chemischer Fabriken beieinander liegen, wie in Mannheim-Ludwigshafen und Umgegend; 24 Betriebe in Mannheim und Umgegend (Neckarau, Rheinau, Friedrichsfeld und Waldhof) und Ludwigshafen beschäftigen zusammen ca.

7000 Personen.“ Diese Ziffer ist sicher seitdem auf ca. 12000 gewachsen. Darunter sind mehrere Fabriken, welche die größten ihrer Art der Welt sind. Die Badische Anilin- und Sodafabrik beschäftigt allein schon nahezu 5000 Arbeiter und ca. 100 akademisch gebildete Chemiker.

Ein solches industrielles Centrum hat übrigens auch noch eine andere wertvolle Bedeutung; ein gelegentlicher Arbeitermangel bezw. Arbeiterüberfluß gleicht sich in solchen größeren Centren viel rascher und besser aus, weil ja solche Zu- und Abgänge nur selten alle beteiligten Etablissements treffen; zum andern bietet sich auf solche Weise stets ein Vorrat bereits in der gleichen Industrie mehr oder weniger geschulter Kräfte.

Auch andere Industrien von Mannheim-Ludwigshafen dürften für den Rheinau-Hafen nicht ohne Bedeutung sein; wir gedenken jener der Steine und Erden, ferner der zahlreichen Maschinenfabriken von Mannheim, zumeist auf bestimmte Specialitäten eingerichtet; aus der Textil-Industrie haben wir bereits eine große Seilerei erwähnt. Sehr entwickelt ist die Gummi-, Celluloid- und Asbestwaren-Industrie; neben dem Neckarauer, bereits angeführten Betrieb kommen noch zwei weitere Fabriken in Mannheim selbst in Frage. — Aber auch mehrere Korkschneidereien sind in der Nähe. Bekannt ist Mannheim ferner als eines der bedeutenderen Mühlen-Centren in Deutschland. Die 30—40 Mühlen um Mannheim-Ludwigshafen herum boten schon vor einem Jahrzehnt eine Jahresleistung von 3 Millionen Sack Mehl, darunter eine, die schon damals bis zu 400000 Sack Mehl im Jahre zu erzeugen vermochte. Letztere, in dem nahen Weinheim gelegen, hat in jüngster Zeit einen eigenen Silo-speicher errichtet. Des weiteren ist Mannheim der Sitz der größten Fabrik für Speise- und technische Öle auf dem Kontinent. Ferner ist die Zuckerraffination sehr entwickelt (Waghäusel und Frankenthal). Von anderen industriellen Anlagen sehen wir hier ab, da sie jedenfalls für die neuen Verkehrsanlagen nur von geringerer Bedeutung sein dürften.

Noch bedeutender ist Mannheim als Handelscentrum: Hier kommt in erster Linie dem Werte nach der Getreidehandel in Betracht; Mannheim ist unbestritten der größte Weizen-Handelsplatz in Deutschland, es ist aber auch im Getreideverkehr überhaupt nach Berlin und den Ostseelägen der bedeutendste Umschlagsplatz. Während noch 1873—82 nur 110000 t. im Durchschnitt des Jahres an Getreide zu Wasser und zu Bahn angefahren wurden, erhöhte sich diese Zufuhr bereits in dem Jahrzehnt 1883/87 auf 284800 t., in dem weiteren Jahrzehnt 1888/92 auf 341080 t., 1895 aber auf 553000 t. Mit anderen Worten in den letzten 20 Jahren hat sich die Einfuhr in Getreide allein in Mannheim verfünffacht.

Daß Mannheim der größte Binnenumschlagsplatz für Ruhrkohlen ist, darf als bekannt vorausgesetzt werden; schon jetzt kann gesagt werden, daß derselbe treibende Gedanke, welcher das Rheinisch-Westfälische Kohlenyndicat besondere Anlagen am Rheinau-Hafen machen hieß, auch andere größere Händler zum gleichen Vorgehen

veranlassen wird. Der gesammte Steinkohlenverkehr in 1894 (1895 kommt wegen des sehr ungünstigen Wasserstandes speciell vor Eintritt der Wintermonate nicht in Betracht) umfaßte nicht weniger als nahezu 56 Millionen Zentner. Daß Mannheim auch Sitz der in neuester Zeit erst am Oberrhein zur Entwicklung gelangten Bricketindustrie ist, zwei Betriebe derart sind in Thätigkeit, ist schon weiter oben angedeutet worden. — Im übrigen darf auch in Rheinau, und das ist auch nicht außer Acht zu lassen, bei einer etwaigen Wiederkehr eines Arbeiterstrikes an der Ruhr darauf gerechnet werden, besonders für alle diejenigen Industriellen, welche sich in Rheinau niederlassen wollen, daß man mit verhältnismäßig geringen Kosten von der Saar und zu Wasser von England den dann zu befürchtenden Ausfall an Brennmaterial leicht decken kann.

Des weiteren ist Mannheim ein sehr glücklich gelegener Platz für Eisen- und Eisenwaren aller Art, gleich nahe dem rheinisch-westfälischen Eisencentrum, wie jenem der Saar und als Vermittler von den Erzeugnissen beider ebenso von Natur geeignet wie geschäftig.

Auch in einem andern Artikel ist Mannheim längst beherrschend als Binnenplatz auf dem europäischen Kontinent geworden, in Petroleum. In den letzten Jahren hat sich dieser Verkehr auf nahezu $2\frac{1}{2}$ Millionen Doppelzentner gehoben. Können doch von drei großen Petroleum-Handelsgesellschaften, auf einer Fläche von zusammen ca. 50 000 □ Meter in 17 Tanks in Mannheim gleichzeitig 40 Millionen Eiter dieses hochwichtigen Rohstoffes gelagert werden. Wer je diesen Teil des Mannheimer Hafens besucht hat, wird sich thatsächlich in eine Art Petroleopolis versetzt glauben, wofür sich in keinem europäischen Hafen auch nur annähernd eine Analogie finden dürfte. Es ist nicht ausgeschlossen, daß speciell für den Verkehr nach dem von Mannheim südlich gelegenen Teile Deutschlands hier in dem Rheinauhafen besondere Anlagen in naher Zukunft geboten sein dürften.

Auch der Holz-Handel besitzt bekanntlich in Mannheim eine mächtige Stütze: 70 000 □ Meter Fläche stehen demselben im Hafengebiet zu Gebot, um die Forst-Produkte von Baden, Württemberg und Bayern nach dem Niederrhein zu vermitteln. Gleichzeitig dienen der Holzveredelung vier Dampf-Hobel- und Sägewerke, welche selbst wieder ca. 28 000 □ Meter Fläche in Benutzung genommen haben.

Daß ein Platz von solcher geschäftlicher Größe auch in Bezug auf kommerzielle und industrielle Hilfsanstalten vorzüglich entwickelt ist, bedarf kaum besonderer Erwähnung: dahin zählt eine Reihe in ganz Deutschland rühmlichst bekannter Banken.

Weniger bekannt ist vielleicht in weiteren Kreisen, daß gerade in Mannheim das Blanco-Kredit-System, einer der Pfeiler des Platzes, zu einer ungeahnten Ausbildung gediehen ist.

Drei Gesellschaften, welche auch unter ihren Kollegen im Reich eine sehr ehrenvolle Stellung einnehmen, pflegen die Transport- und Valoren-Versicherung

im weitesten Umfang, nicht zu gedenken zahlreicher Vertretungen anderer Versicherungsanstalten von ganz Deutschland, wie des Auslands, welche in Mannheim Niederlassungen geschaffen haben.

Die Stellung Mannheims im badischen und süddeutschen Eisenbahnnetz ist bekannt. Noch vor Jahren konnte man davon sprechen, daß Mannheims Verkehr größer ist, als jener der nächst größten neun badischen Eisenbahn-Stationen. Das ist längst überholt: denn nach dem neuesten Jahresberichte der Großherzoglich Badischen Eisenbahnen für 1894 betrug der Verkehr in Mannheim 2 410 494 t., jener der nächst größten 9 Eisenbahn-Stationen Badens zusammen (Karlsruhe, Basel, Heidelberg, Freiburg, Kehl, Pforzheim, Waghäusel, Rheinau und Konstanz) nur 1 948 286 t. d. h. also ersterer beinahe um 25% mehr. Das war noch 10 Jahre früher wesentlich ungünstiger gelegen, denn 1884 betrug der Verkehr von Mannheim nur 1 169 410 t., jener der neun nächst größten badischen Eisenbahn-Stationen aber noch 1 439 119 t. Die Vergleichung dieser Ziffern spricht für sich selbst, aber nicht nur für die Vergangenheit, sondern erst recht auch, wie wir glauben, für die weitere Zukunft. Es ist gar kein denkbarer Grund, anderer Meinung zu sein. Wir haben ja gesehen, daß auch die schwärzesten finanziellen Pläne gegen die Wasserstraßen, speziell aber am deutschen Rhein schließlich doch an der Macht der Verhältnisse scheitern müssen. Am deutlichsten freilich wird die Entwicklung Mannheims als Eisenbahnplatz durch nachfolgende Statistik, die wir amtlichen Quellen entnehmen. Noch vor 40 Jahren betrug der Bahnverkehr in Ankunft und Abgang:

1855	nur 1,30	Millionen	Doppelzentner
1865	4,72	"	"
1875	7,68	"	"
1885	10,97	"	"
1895	27,46	"	"

Es dürfte wenig Plätze auf dem deutschen Kontinent geben, welche die letzten vier Jahrzehnte mit einer 21fachen Vergrößerung abschließen können.

Noch interessanter ist freilich die Entwicklung Mannheims als Schifffahrtsplatz. Zum besseren Verständnis mögen vorher einige Ziffern über die in Mannheim selbst domicilirenden Gesellschaften wiedergegeben sein. Die Mannheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft, die vor vier Jahren auf eine 50jährige Thätigkeit zurückblicken konnte, — der Umstand, daß der ursprüngliche Ausgang ein streng genossenschaftlicher gewesen, ändert an der Berechnungsdauer nichts — gehört heute zu den größten und bestfundirten Unternehmungen ihrer Art, nicht blos in Deutschland, auch in Europa (vergl. meine kleine Arbeit: Der Mannheimer Handelsstand und die Rheinschifffahrt vor 50 Jahren. Mannheim 1892). Sie besitzt 53 eigne Schleppfähne mit zusammen 47 000 t. Ladungsfähigkeit. Was das bedeutet, ergibt sich daraus,

wenn wir im jüngsten Mannheimer Handelskammer-Bericht lesen, daß im Jahr 1894 die badischen Staatseisenbahnen 9156 Stück Eisenbahnwaggons besaßen. Das ergibt etwas über 90000 t. Tragfähigkeit; es übersteigt also die Tragfähigkeit dieser einzigen Schiffahrts-Gesellschaft bereits nicht unerheblich die Hälfte der Ladungsfähigkeit des badischen Staats-Eisenbahnwagenparks. Die genannte Gesellschaft besitzt ferner 11 Schlepper (6 Rad- und 5 Schraubenschiffe) mit zusammen 5500 Pferdekräften. 8 weitere Kähne von durchschnittlich je 1225 t. und zwei weitere Schlepper von je 1000 Pferdekräften sind für diese Gesellschaft im Bau. Die Leistungsfähigkeit derselben Gesellschaft ergibt sich auch daraus, daß sie allein über 500 000 t. Güter im Jahre 1895 verfrachtet hat. — Die badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport besitzt zur Zeit 10 Schlepper (3 Rad- und 7 Schraubenboote) mit 3100 Pferdekräften und 21 Schleppkähne (weitere 6 im Bau) mit 21 000 t. Tragfähigkeit. — Die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft besitzt für ihren Güterdienst zwischen Mannheim und Ruhrort 7 Güterdampfer von zusammen 3200 Pferdekräften und 4000 t. Tragfähigkeit. Die drei Gesellschaften verfügen also über zusammen 72000 t. Tragfähigkeit, bezw. also 1 440 000 Centner Schiffsraum. Daß auch sonst noch eine Reihe kleinerer Dampfschiffahrts-Gesellschaften teils für den größeren Verkehr auf dem Rhein, teils für den Local-Verkehr bestehen, ist ja bekannt.

Was nun den Wasserverkehr Mannheims betrifft, so ist derselbe von 1855 bis 1895 von 1,945 auf 32,80 Millionen Doppelzentner gestiegen. Der Gesamtverkehr aber zu Wasser und zu Bahn ist in denselben 40 Jahren um das 18¹/₂ fache gestiegen, von 3,4 auf 60,25 Millionen Doppelzentner. Wie wir oben Mannheim mit anderen badischen Stationen verglichen haben, so lohnt sich auch ein Vergleich von Mannheim-Ludwigshafen mit den anderen Rheinhäfen; der Verkehr der beiden Häfen ist nahezu um eine halbe Million Tons größer als jener der folgenden 19 Häfen zusammen: Worms, Gernsheim, Nierstein, Gustavsburg, Mainz, Kastel mit Amöneburg, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Bingerbrück, Oberlahnstein, Koblenz, Bonn, Köln, Deutz, Neuß, Düsseldorf und Uerdingen. (4,417,063 gegenüber 4,030,354, t.)

Mannheim rangiert mit seinem Gesamtverkehr (zu Wasser und zu Bahn) nach Gewicht endlich auch in ganz Deutschland an dritter Stelle, unmittelbar nach Berlin und Hamburg (letzteres natürlich ausschließlich des Seeverkehrs). Würde aber freilich der Wert der Waren in Rechnung gestellt, so könnte es leicht sein, daß Mannheim sogar die zweite Stelle einnimmt, weil in Berlin neben Kohlen Holz, Sand, Steine und andere schwerwiegende, aber wenig wertvolle Güter den Ausschlag für den großen Verkehr geben; hat doch schon 1890 bei einer Schätzung der Ein- und Ausfuhrwerte Mannheims zu Wasser und zu Bahn sich nahezu ein Wert von 1/2 Milliarde Mark herausgestellt.

Vielleicht mögen auch noch ein paar Vergleiche mit Plätzen an andern Flußgebieten Deutschlands nicht ohne Wert sein: so ist der Elbe-Verkehr in Hamburg von

1872—1890 um 424%, jener an der böhmisch-sächsischen Grenze bei Schandau in derselben Zeit um 510%, in Mannheim aber in der gleichen Zeit um 646% gestiegen. Die dabei zu Grunde gelegten Ziffern haben wir den Berichten entnommen, welche deutsche Wasserbau-Techniker in Bezug auf Verwaltung der Binnenschiffahrts-Häfen an den internationalen Binnenschiffahrts-Congress in Paris 1892 erstattet haben.

Aber auch in postalischer und telegraphischer Beziehung nimmt Mannheim fortgesetzt eine ganz hervorragende Stellung im deutschen Reichspostgebiete ein. Im Fernsprechverkehr war es in der ersten Zeit der Entwicklung an der Spitze aller deutschen Städte gestanden, wenn man die Menge der Verbindung auf den Kopf der Bevölkerung umlegt. Im Briefverkehr rangirt es nach der letzten offiziellen Statistik per Kopf an fünfter, im Postanweisungsverkehr an erster, im Depeschenverkehr endlich an dritter Stelle.

Alle diese Momente dürften ausreichen, auch die Bedeutung der industriellen und commerziellen Lage des neuen Rheinau-Hafens, als Vorhafens von Mannheim, klar zu stellen.

Auch die steuerlichen Verhältnisse sollen hier noch kurz berührt werden, die besonders heutzutage, wo speciell die gemeindlichen Lasten keine geringe Rolle spielen, von Bedeutung sind; da ergeben sich folgende Ziffern:

Es wird von der Gemeinde erhoben an Gewerbesteuer:

	1894	1895	1896
in Mannheim	50 Pf.	47 Pf.	45 Pf.
in Neckarau	30 "	31 "	28 "
" Seckenheim	15 "	15 "	20 "

Das Gebiet des Rheinau-Hafens liegt in den beiden letzteren Gemarkungen.

So manche andere rheinische Häfen haben noch heute besondere Abgaben an Hafengeldern, Ueberwinterungskosten und ähnliches. Im Großherzogthum Baden aber sind schon mit der Eröffnung der ersten großartigen Hafenanlagen im August 1875 alle derartigen Abgaben ein für allemal aufgehoben worden.

Man könnte beinahe mit Recht fragen: Wozu ist eigentlich notwendig, einen Vorhafen von Mannheim noch besonders öffentlich einzuführen? Die Frage mag berechtigt sein; allein in unserer modernen Verkehrsentwicklung machen wir nur zu oft die Beobachtung, daß man im Kampf der Meinungen die scheinbar bekanntesten Mengenverhältnisse nicht vor Augen hat; und wo wäre das mehr notwendig als bei der Erwägung, soll man an einem bestimmten Verkehrspunkte neue Kapitalien, neue Arbeit, neue geistige Kräfte zur Utilisirung bringen oder nicht? Und diese Frage wird sich nicht nur denjenigen aufdrängen, die im Begriff stehen, neue Werke zu schaffen, sondern auch der großen Anzahl derer, die — gezwungen durch die Enge der Großstadt, oder die für Absatz, oder Bezug von Rohmaterial ungünstige Lage ihrer derzeitigen

Fabrik — sich genöthigt sehen, eine Verlegung ihres Etablissements vorzunehmen.

Sollte es aber wirklich des Guten zuviel gewesen sein, so bot eine derartige knappe Darstellung alles dessen, was hier oben am Oberrhein in wenigen Jahrzehnten zu einem so stattlichen Ganzen herausgewachsen ist, schon für den Verfasser und sicherlich auch für gar viele der Leser, denen der größere Teil bereits bekannt sein sollte, eine dankenswerte Erinnerung.

Wir schließen am besten mit ein paar Bemerkungen des ersten technischen Beamten des Königreichs Belgien, welcher jüngst das Resultat einer staatlichen Studienkommissionsreise nach Deutschland unter anderm in einem Bericht über den Rhein und seine Häfen (Bruxelles, J. Goemaere 1896) niedergelegt hat, nämlich Herr M. Alexis Dufourny. Das Werkchen leitet mit den bezeichnenden Worten ein: „Le Rhin est un fleuve incomparable au point de vue du trafic et des transports. C'est la ligne de navigation intérieure la plus puissante de l'Europe et l'une des plus importantes du monde.“ Und an späterer Stelle:

Parmi les ports rhénans il faut distinguer les ports d'importation, Mannheim, Ludwigshafen, qui desservent des régions immenses et veulent demeurer les points terminus de la grande navigation du Rhin.“

Wollen wir hoffen, daß das jüngste Kind der Hafen-, Kanal- und Bahntechnik an diesem mächtigsten Strome, der Rheinau-Hafen, gleich rasch, gleich vollkommen und gleich umfassend sich nach seinem gewaltigen Nachbar und Muster Mannheim-Ludwigshafen entwickeln wird; an den nötigen Voraussetzungen dazu fehlt es, wenn die Aufgabe dieser Schrift richtig erfaßt ist, sicherlich nicht.

Geschichte des Unternehmens.



Im Herbst 1886 übernahm die Actien-Gesellschaft für Chemische Industrie in Mannheim die Fabrikanlagen der in Liquidation getretenen „Chemischen Fabrik Rheinau“ und verkaufte im folgenden Jahre einen Theil des Werkes an die Chemische Fabrik Rhénania in Aachen.

Schon damals waren beide Gesellschaften bemüht, ihre Fabriken mit der Wasserstraße in unmittelbare Verbindung zu bringen. Das erste Project zu einer Canalanlage stammt aus dem Jahre 1891 von der Mannheimer firma Aug. Bernatz & Grün, im Auftrag der beiden Fabriken. Die Ausführung der Anlage mußte unterbleiben, weil sich dieselbe als zu kostspielig erwies, gegenüber dem damals in Frage kommenden Verkehr.

In den folgenden Jahren wurden verschiedene Versuche gemacht, durch Herbeiziehung weiterer Interessenten die Frage wieder aufzugreifen, ohne daß jedoch das Project gefördert worden wäre, indem einestheils die Bezüge der anderen Industriellen von Rheinau nicht erheblich genug waren, andererseits eine Uebereinstimmung über die Art der Verwirklichung des Plans nicht zu erzielen war.

Erst nachdem am 5. August 1895 auf Anregung der Actien-Gesellschaft für Chemische Industrie die „Rheinau“, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, mit dem Sitze in Mannheim gegründet war, konnte das Project sich seiner Verwirklichung nähern.

Die „Rheinau“, G. m. b. H., erwarb die Dampfziegelei der firma Fr. Rahr in Rheinau, zu welcher umfassende Gelände-Complexe gehörten, sowie das gesammte Gelände zwischen den bestehenden chemischen Fabriken und dem Weg zur Ulriper Fähre. — Diese Geländeankäufe wurden späterhin bis nach Neckarau ausgedehnt.

Bei Gründung der Gesellschaft ging man von dem Gedanken aus, das angekaufte Gelände der Industrie und dem Umschlags-Verkehr zu erschließen und dadurch außer den bestehenden chemischen Fabriken weitere Interessentkreise zur Zahlung an den erheblichen Kosten für die Hafen-, Canal- und Bahn-Anlagen heranzuziehen.

Es war zunächst erwogen worden, in Anbetracht der Gemeinnützigkeit des Unternehmens, welches zweifellos berufen sein wird, die Großh. Badischen Staats-eisenbahnen weitgehend zu alimentiren, um die Bewilligung eines Staatsbeitrages nachzusuchen; im Interesse einer rascheren Durchführung des Unternehmens jedoch wurde dieser Gedanke alsbald aufgegeben und beschlossen, ohne irgend welche Subvention, die Arbeiten aus eigenen Mitteln sofort in Angriff zu nehmen.

Am 22. August 1895 richtete die „Rheinau“, G. m. b. H., für sich, die Chemische Fabrik Rhénania in Aachen und die Actien-Gesellschaft für Chemische Industrie in Mannheim das Ersuchen an das Großh. Ministerium des Innern, zu gestatten, daß seitens der Fluß-Baubehörde ein Project ausgearbeitet werde, dessen Ausführbarkeit in wasserpolizeilicher Beziehung feststehe.

Das Großh. Ministerium des Innern hat diesem Antrage in dankenswerthester Weise sofort Folge gegeben und die Großh. Rheinbau-Inspection Mannheim mit Ausarbeitung des Planes beauftragt. — Der Vorstand der Rheinbau-Inspection, Herr Oberbaurath Otto Fieser, hat denn auch nach Rücksprache mit den beteiligten Gesellschaften das Project ausgearbeitet, welches jetzt zur Ausführung gelangt. Sein Plan hat bereits am 25. November 1895 die Genehmigung der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues erhalten und den drei beteiligten Gesellschaften als Grundlage für ihr Concessionsgesuch vom 23. December 1895 gedient. — Die Concession wurde in der Sitzung des Bezirksraths Schwetzingen vom 10. März 1896 den drei beteiligten Gesellschaften gemeinsam ertheilt, mit der Maßgabe, daß der Verkehr mit den Behörden der „Rheinau“, G. m. b. H., übertragen wurde.

Unterdessen war die Vergebung der Arbeiten an die bekannte Baufirma Philipp Holzmann & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Frankfurt erfolgt, welche am 22. Februar 1896 mit den Erdarbeiten begonnen hat.

Erläuterung zum Lageplan.

Beschreibung der Hafen- u. Bahn-Anlagen.

Das Gebiet, welches durch die neuen Anlagen der Industrie erschlossen wird, liegt theils auf Gemarkung Seckenheim, theils auf Gemarkung Neckarau, zwischen den Stationen Neckarau und Rheinau der Bahnlinie Mannheim-Karlsruhe (Rheinthalbahn).

Die östlich von der Rheinthalbahn gelegenen Plätze sind für Beamten- und Arbeiter-Wohnungen hervorragend geeignet. Dieselben liegen alle an oder in der Nähe der Staatsstraße von Mannheim nach Schwetzingen und ist für dieses Gelände bereits der aus dem Lageplan ersichtliche Bebauungsplan aufgestellt.

Die westlich von der Rheinthalbahn — zwischen dieser und dem neuen Hafen — gelegenen Industrie-Plätze erhalten sämtliche Bahnverbindung. Diejenigen Plätze, welche nicht direct am Wasser liegen, sind durch Schienengeleise mit dem Vorlande und damit mit dem Wasser in Verbindung. Es sind also sämtlich Industrie-Plätze ersten Ranges.

Die vom Schiffswendeplatz aufwärts gelegenen Industrie-Plätze sind absolut hochwasserfrei. Vom Wendeplatz abwärts zieht sich in einer Entfernung von 125 Meter vom Ufer des Hafens und parallel mit diesem ein Hochwasserdamm. Die hinter diesem Hochwasserdamm gelegenen Plätze liegen sämtlich auf gleicher Höhe, wie die Rheinthalbahn. Der vor dem Hochwasserdamm gelegene Lagerplatz des Rheinisch-Westphälischen Kohlen-Syndikats ist ebenfalls hochwasserfrei. Die Umlade-Plätze (Vorland) liegen $7\frac{1}{2}$ Meter über dem Nullpunkt der Rheinsohle bei der Hafeneinfahrt.

Vorland. Auf diesem Vorland werden Verladeschuppen errichtet; dasselbe dient sowohl für den Wasserverkehr der hinter dem Hochwasserdamm und nicht direct am Wasser gelegenen Fabriken, als für den Umschlagsverkehr.

Ungeachtet der günstigen Fracht-Verhältnisse der Station Rheinau steht zu erwarten, daß ein Theil des Umschlagsverkehrs (namentlich Holz, Kohlen u. s. w.), der sich bis jetzt in Mannheim vollzogen hat, sich nach Rheinau verschieben wird. Es ist deshalb beabsichtigt, auf dem Vorlande Krane für den allgemeinen Verkehr aufzustellen, welche Jedermann zur Verfügung stehen werden. Die Sätze für das Ausladen durch Krane werden dieselben sein, wie in Mannheim.

Hafen. Die Mündung des Rheinau-Hafens liegt 9,3 Kilometer oberhalb der Mannheimer Rheinbrücke gegenüber dem bayrischen Orte Ultrip. Der Hafen ist rund 2000 Meter lang und hat eine Sohlenbreite von 60 Meter. Circa 1100 Meter von seiner Mündung befindet sich ein Schiffswendeplatz mit 90 Meter Sohlenbreite. — Es können also in dem Hafen die größten Rheinschiffe wenden und sogar bei niederem Wasserstand bequem ein- und ausfahren, selbst wenn auf beiden Ufern je zwei große Schiffe neben einander am Lande liegen. — Die Sohle des Hafens liegt 1 Meter tiefer als die Rheinsohle.

Vorläufig wird nur die östliche Seite des Hafens ausgebaut, während die Nutzbarmachung der westlichen Seite für später vorbehalten bleibt.

Der Hafen ist durchweg mit gepflasterten Böschungen versehen. Dieselben sind zweimalig angelegt, bis zur Höhe von 3 Meter mit einem 40 Centimeter starken Steinvorfuß, von hier aufwärts mit einer Pflasterung von 30 Centimeter Stärke. Am offenen Rhein sind die Böschungen dreifüßig; dieselben gehen alsdann in zweifüßige und weiter aufwärts in anderthalbfüßige über. — Die Berme ist 90 Centimeter breit.

Gegen Hochwasser ist der Hafen durch den auf der Westseite liegenden Damm geschützt.

Bahn-Anlagen. Zur Vermittelung des Bahn-Verkehrs dienen ausgedehnte 17 Kilometer lange Geleisanlagen. — Es zieht sich zunächst ein doppelter Geleisstrang längs der Rheinthalbahn von der Station Neckarau bis zur Station Rheinau, vermittelt dessen die ankommenden und abgehenden Waggouladungen von den hinter dem Hochwasserdamm und auf dem Hochgestade gelegenen Etablissements nach diesen Stationen verbracht werden.

Ein weiteres Schienennetz zieht sich längs dem Canal hin; ein dritter Geleisstrang nimmt seinen Weg von der Station Rheinau über den Hochwasserdamm nach dem Rheinvorland und von da nach der Station Neckarau. Diese beiden letzteren Schienenwege dienen zur Vermittelung des Verkehrs zwischen der Staatsbahn und dem Vorland. Die Geleise bestehen aus Stahlschienen nach dem Profil

der Großherzogl. Bad. Staatseisenbahnen für Hauptbahnen. Die Steigungs- und Richtungsverhältnisse der Geleise sind durchweg günstige.

Entlang der ganzen Anlage vom Bahnhof Neckarau bis Rheinau zwischen der Rheinhalbahn und der Industriebahn läuft eine Fahrstraße zur Vermittelung des Fuhrverkehrs. Diese Fahrstraße ist mit der Staatsstraße Mannheim-Schwezingen durch drei Zufuhrstraßen verbunden, deren Verlängerung nach dem Hafen führt. Sämmtliche Straßen haben eine Fahrbreite von $7\frac{1}{2}$ Meter, sind chausfirt und mit Gehwegen versehen. Straßen.

Um jede Verunreinigung des Wassers im Canal auszuschließen, ist sofort eine Canalisation für das ganze Hafengebiet angelegt worden, vermittelt welcher die Fabrikabwässer 200 Meter unterhalb der Ausmündung des Hafens direct dem Rhein zugeführt werden. An diese Canalisation erhalten alle industriellen Etablissements Anschluß. Canalisation.

Bei hohem Wasserstand wird das Abwasser vermittelt eines Pumpwerks in den Rhein gepumpt.

Um die Erneuerung des Wassers herbeizuführen und bei eintretendem Thauwetter die Eismassen rasch aus dem Hafen zu beseitigen, ist eine ausgiebige Spülung mittelst Rheinwasser, welches in den oberen Theil des Hafens geleitet wird, vorgesehen. Spülung des Hafens.

Der Betrieb sämmtlicher Auslade-Vorrichtungen, sowie die Beleuchtung des Hafens geschieht durch Elektrizität. Elektricitätswerk.

Das im Hafengebiet gelegene Elektricitätswerk bedient auch die beiden chemischen Fabriken und wird außerdem an alle Industriellen, welche sich ansiedeln, Kraft und Licht zu mäßigen Sätzen abgeben.

Für das gesammte Hafengebiet wird ein Wasserwerk erbaut und sind die bezüglichen Vorarbeiten bereits im Gange. Wasserversorgung.

Die Besichtigung der Anlagen wird
auf vorherige Anfrage gerne gestattet.

Wegen Auskünften jeder Art, ins-
besondere wegen Kauf oder Pachtung
von Gelände, beliebe man sich an die

„Rheinau“

Gesellschaft mit beschränkter Haftung,

Mannheim N 2, 4

zu wenden.

RHEINAU-HAFEN



Farbentheilung
— Eigentum der Rhein-Verwaltung
— Eigentum der Rhein-Verwaltung
— Eigentum der Rhein-Verwaltung
— Eigentum der Rhein-Verwaltung

Verarbeitet: Mannheim im Juli 1880
J. H. H. H. H.

