

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

191 (14.7.1934) Rheinhafen und Stichkanal

Rheinhafen und Stichkanal

Zur feierlichen Eröffnung des erweiterten Stichkanals im Karlsruher Rheinhafen

Karlsruhe, den 14. Juli 1934

Sonderbeilage des „Führer“

Die Verbreiterung des Stichkanals

Von Rheinhafendirektor Emil Pfeiff, Karlsruhe.

Einige grundsätzliche Worte zu der feierlichen Einweihung am 14. Juli 1934

I.

Der Stichkanal zum Karlsruher Rheinhafen bildete von seiner Inbetriebnahme im Jahre 1901 bis jetzt einen „Korridor“ zwischen dem Rheinstrom und dem an Fuße des Hochgestades zwischen Daxlanden, Mühlburg und Knielingen gelegenen Karlsruher Rheinhafen.

Obwohl der Karlsruher Rheinhafen seit 1901 durch zwei weitere Hafenbecken ergänzt wurde: durch das aus einem Petroleumbecken umgebaute, 1918 eröffnete Nordbecken und durch das 1917 in Betrieb genommene Südwestbecken, weil die vorhandenen Plätze und Ufer zur Unterbringung der nach Karlsruhe drängenden Unternehmen nicht mehr ausreichten, behielt der 1 Kilometer lange Stichkanal mit einer Sohlenbreite von 20 Meter bis Ende 1933 doch seine ursprüngliche Gestalt.

Trotzdem er 500 Meter vor seiner Mündung in den Rhein sich auf 45 Meter Sohlenbreite verbreiterte, um ein- und ausfahrenden, auf Schleppgelegenheit wartenden Schiffen vorübergehendes Anlegen zu ermöglichen, konnte der Stichkanal dem in unvorhergesehener Weise gewachsenen Schiffsverkehr schon lange nicht mehr genügen.

Wie sich der Schiffsverkehr im Karlsruher Rheinhafen entwickelte, ist daraus zu ersehen, daß er insgesamt betrug:

1902 im ersten vollen Betriebsjahr 1708 Fahrzeuge.

1933 im letzten Betriebsjahr 8916 Fahrzeuge.

Von 1902 bis 1933 ist somit der Karlsruher Schiffsverkehr um rund 422 Prozent gestiegen, wobei die in den Rheinhafen aus- und ein-fahrenden Schleppboote nicht mitgerechnet sind, deren Zahl sich in der Zwischenzeit selbstverständlich ebenfalls entsprechend vermehrt hat.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß in der Zeit von 1902 bis 1933 die Befähigung der nach und von Karlsruhe fahrenden Schiffe infolge der gütigen Wirkung der Regulierung des Oberrheins auf der Strecke Sonderheim-Strasbourg wesentlich größer geworden ist, so daß der Karlsruher Schiffsverkehr, nach der Tonnenzahl gerechnet, in der Zeit von 1902 bis 1933 tatsächlich um mindestens 700-800 Prozent gewachsen sein dürfte.

Diese Feststellung wird durch die Tatsache gestützt, daß der Karlsruher Hafenverkehr von 280 708 Tonnen im Jahre 1902 auf 2 498 906 Td. im Jahre 1933 oder um rund 790 Prozent gestiegen ist.

Bei der Betrachtung dieser Entwicklung ist leicht einzusehen, daß der Karlsruher Stichkanal den Verkehrsbedürfnissen je länger desto weniger genügen konnte, weil in ihm der gesamte Karlsruher Schiffsverkehr zusammenströmt. In ihm werden die Karlsruher Schleppzüge aufgelöst und neu gebildet, was eine Anhäufung von Schiffen zur Folge, die fortgesetzt und in wachsendem Maße zu Störungen des Schleppdienstes und zu berechtigten Klagen der Reedereien führte. Außerdem war es ein auf die Dauer unhaltbarer Zustand, daß das Einlaufen von Raddampfern wegen der geringen Breite des Fahrwassers in den Stichkanal überhaupt unterlag war, was nicht nur den Schleppdienst, sondern auch die Ausführung von Personensbeförderung mit großen Fahrzeugen sehr erschwerte.

II.

Der Notwendigkeit, den Karlsruher Stichkanal den Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu erweitern, konnte die Stadt Karlsruhe trotz der

Anerkennung des Bedürfnisses jahrelang ebenso wenig gerecht werden wie der Nachfrage nach neuem Umschlagsgebiet für den Massen- wie für den Stückgutverkehr.

Soweit der Umschlag von Massengütern in Frage kommt, kann für Karlsruhe festgestellt werden, daß die meiste Zeit seit Bestehen des Hafens das Angebot von Umschlagsplätzen kleiner als die Nachfrage war. Schon bald nach der 1917 erfolgten Inbetriebnahme des Südwestbeckens war über das baureife Ufergelände bis auf kleine, wenig zweckmäßige Plätze verfügt und in der Zwischenzeit konnten verschiedene Anfragen nach größeren Plätzen leider

Steigerung der Leistungsfähigkeit des Rheinhafens ist Ausdruck des Glaubens an den Rhein als Rückgrat der Wirtschaft der Grenzmark Badens. Der Glaube an den Rhein als Wirtschaftsträger birgt in sich das Bekenntnis der Treue zum Rhein, dem ursprünglichsten und steten Träger deutscher Geschichte. Volk und Regierung Badens sind sich mit Stolz der hohen Aufgabe bewußt, die dem Grenzland als einem Eckstein im Aufbau des nationalsozialistischen Deutschland zugewiesen ist.

Heil Hitler!

Müller Köhler

nicht oder nur ungenügend befriedigt werden. Das dringende Bedürfnis zur Ergänzung der dem Umschlag von Stückgütern dienenden Anlagen, zur Verlängerung der Ufermauer des Mittelbeckens, entstand aus der rasch fortschrei-



Die Federbach

tenden Motorisierung der Stückgutsbeförderung und aus der Inbetriebnahme neuer Güterboote und Motorschiffe, die noch andauert. Diese Entwicklung hat in wenigen Jahren der

Bedürfnisse trotz guten Willens nicht erfüllt werden konnten, war die schwierige finanzielle Lage der Stadt, die jede großzügige Erweiterung der Hafenanlagen verhinderte bis die Wirtschaftspolitik des Dritten Reiches die Erstarung löste und die Bahn frei machte zur Fortsetzung der wider Willen ein halbes Menschenalter unterbrochenen Hafenausbauten.

Mit dankenswerter Vorsehung hat die Gesellschaft für öffentliche Arbeitsbeschaffung in Baden unter den Bedingungen des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung einen Kredit in Höhe von rund 1,9 Millionen Reichsmark zur Verfügung gestellt, mit dem in der Zwischenzeit gleichzeitig die angeführten drei Bedürfnisse befriedigt worden sind: Die nötige Verbreiterung des Stichkanals, die Schaffung von neuem Umschlagsgelände, und zwar in der Weise, daß aus dem „Korridor“ des Stichkanals ein Hafenbecken geschaffen wurde, von dessen Ufern zunächst das nördliche mit einer Länge von 1400 Meter als Umschlagsgelände hergerichtet worden ist, sowie die Verlängerung der Ufermauer am Nordufer des Mittelbeckens um 125 Meter. Die Breite des Stichkanals selbst ist vervierfacht worden, so daß er jetzt an der Sohle 80 Meter und auf Höhe des Hafenplanums rund 114 Meter breit ist und nunmehr den Bedürfnissen der Schifffahrt in vollem Umfange gerecht wird, auch wenn die Höchstverkehrlast vom Monat Mai 1934 mit 1078 Fahrzeugen, wie wir hoffen, künftig noch übertroffen wird.

III.

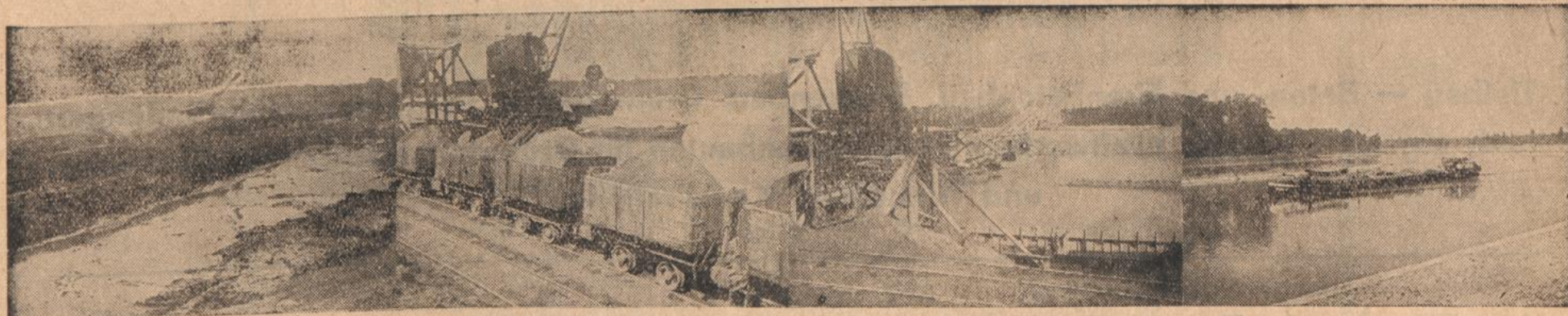
Während der Ausführung der bezeichneten Arbeiten mußten Einbauten in dem an sich schon zu schmalen Stichkanal vorgenommen und

die Schleppleistungen in ihm beschränkt werden, was zu unliebsamen Erschwerungen und Verzögerungen der Schifffahrt führte, zumal angesichts eines ausnahmsweise starken Verkehrs. Besonders lange dauerte diese Behinderung durch die Einbauten für die sehr interessante Umleitung und Unterbückung des Federbaches nahe der Mündung des Stichkanals in den Rhein. Diese Zwangslage, die auch mit wirtschaftlichen Opfern verbunden war, ist nun glücklich überwunden und es herrscht dafür jetzt über das wohlgelungene Werk bei allen Beteiligten große Freude, die in der auf 14. Juli 1934, nachm. 3 Uhr festgesetzten feierlichen Einweihung des verbreiterten Stichkanals zum Ausdruck kommen wird. In diesem in schlichtem Rahmen gehaltenen Festakt haben die staatlichen und städtischen Behörden, sowie die Vertreter der Schifffahrts- und Expeditionsfirmen vom Bodensee bis an die Nordsee, sowie der Geschäftshäuser, für die der Karlsruher Rheinhafen Umschlagsplatz ist, ihre Teilnahme zugesagt. Im Rahmen der Einweihungsfeierlichkeiten wird der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen seine diesjährige Mitgliederversammlung abhalten und der Verband der Hafens- und Umschlagsbetriebe des Rheinromgebietes gegründet werden, der im Reichsausschuß für deutsche Binnen-schifffahrt seine Spitze finden wird. Mit großer Freude wird die Stichkanalverbreiterung auch von den Karlsruher Rudervereinen begrüßt, die durch die Verbreiterung des Stichkanals eine ideale Schwimmstrecke erhalten haben, die im Herbst d. J. zum ersten Male für eine größere Regatta in Benutzung genommen werden soll.

IV.

Daß die Stichkanalverbreiterung so tatkräftig beschloßen und durchgeführt wurde, ist nicht zuletzt deshalb erfolgt, um erwerbslosen Volksgenossen Arbeit und Brot zu schaffen. Hocherfreulich ist es, daß mit der Beendigung der Stichkanalverbreiterung die Arbeitsbeschaffung nicht aufhört, daß mit den Tiefbauarbeiten der Ausbau der neu geschaffenen Anlagen nicht zu Ende, er vielmehr nur der Anfang zu weiteren, wirtschaftlich wertvollen Arbeiten ist, und z. B. zum Einbau von Gleisanlagen, Straßen, Kanälen, Leitungen für Licht, Kraft und Trinkwasser und anderen Einrichtungen mehr. Schon jetzt kann festgestellt werden, daß über die Verwertung eines großen Teils des neu geschaffenen Umschlagsgeländes bereits Verträge vor dem Abschluß stehen, so daß in Abmündung eines Wortes von Schiller gesagt werden kann: Das eben ist der Segen der guten Tat, daß sie, fortzeugend, immer Gutes muß gebären.

So wird die weitere Entwicklung des Karlsruher Rheinhafens wesentlich mit dazu beitragen, die Arbeitsnot in unserem Volke zu lindern und damit die Wirtschaftskraft im Grenzlande Baden zu stärken zum Wohle der Volksgemeinschaft.



So entstand der verbreiterte Karlsruher Stichkanal
Der Kies wird weggeführt. Die Digger arbeiten. Der neue Kanal.

So sah es früher aus.

Der neue Kanal.

Landschaft am Stichkanal

Bevor die Ingenieure kamen, war das Land am Stichkanal eine stille verträumte Welt, ein Teil des Rheinvorlandes, dessen Gepräge sie trug. Sie begann am alten Damm, der sich den Geleisen der Hafenbahn entlang zog, und den ein Dekret des Großherzoglichen Bezirksamtes zu betreten verbot. Doch trug der Damm auf breitem, grasbedeckten Rücken viele Menschen. Sie zogen in sommerlichen Tagen dem Rheine zu, Fischer, Stadtleute mit Badegepäck, Einzelwanderer und Schulklassen, entlang dem holprigen Weg, entlang der schwappenden Freileitung, entlang dem stillen schmalen Kanal.

Sommertag am alten Kanal

Sommerlich bunte Badegäste wandern zum Strom, Schafherden und lange Radfahrkolonnen. Im Hafen rasselnd träge Krantetten. Ab und zu fährt ein Schleppschiff auf dem Kanal, dem hüben und drüben die Wälder säumen und ganz fern die Dörfer der Rheinniederung. Vom Strom her ruft eine Sirene, auf der Dammböschung blühen die genügsamen Blumen, wie jedes Jahr. Vor Jahren standen hier Posten der Besatzungstruppe, Regier und Matrokaner. Es war verboten, den Damm zu betreten, und niemand als die Arbeiter der Rheinhafenbetriebe durften in das Hafengebiet. Der Hafen lag tot mit ruhenden Kranen, leer von Schiffen.

Man wandert geruhsam entlang des Kanals. Leichter Wind vom Strome her mildert die Sonnengrille. Der Wind trägt Blütenstaub mit sich. Schmetterlinge, Käfer und Bienegezwirne auf einsamer Beutezug. Ameisenkarawanen laufen über den Kies. Der nahe Wald sendet Vogelrufe.

Der alte Damm barg eine Fülle von bröckelnden verwitterten Steintreppen, die zum trüben Kanalwasser hinunterführten. Hier unten freuten Kinder umher und finden zwischen Ufersteinen, was sie zu suchen bestrebt waren: bunte Kiesel, kleine Muscheln und Konservendosen mit holländischen Aufschriften. Auch waren an der alten Fähre, die in Kanalmitte die dürftige Verbindung zwischen den einflachen Ufern ist, immer einige Männer, die vom Rhein und den Schiffen und von Holland zu erzählen mußten.

Bunt blüht der Damm in diesen Sommertagen. Durch den Kanal fährt ein kleines Schiff und spült flache Schraubenwellen an den Treppentufen hoch.

Das war, bevor die Ingenieure kamen. Mit ihnen kam ein Heer von Arbeitern, kamen Wagenkolonnen, Baumaschinen und Feldbahnlokomotiven. So begann das Werk.

Kunnterbrochen dröhnten die Rammen, klapperten die Förderbänder. Auf dem Kanal lasteten die Vaggerdämme, fraßen den alten Damm, fraßen die Erde zu vielen Tonnen. Die Erde wurde aufgewühlt. Zwischen Sandbergen lagen Feldbahngleise. Ueber der ehemals stillen Landschaft schwebten die Rauchfahnen aus den glühendheißen Riesengeräten der Arbeit, lag das Dröhnen und Hämmeren des Werks, das nunmehr, nach einem harten und zähen Jahr in seinen großen Zügen vollendet wurde.

Der Daxlander Seite gegenüber leuchtet der rote Sandstein der neuen Ufermauer, die sich vom Herz des Hafens aus bis weit hinaus zum Strome zieht. Die Sandberge sind verschwunden; zerschnitten noch von den Feld-

bahngleisen breitet sich das neugewonnene Umschlagsgebäude als weitgedehnte Fläche bis hinüber zur neun Verbindungstraße. So ist der Kanal zum Hafen selbst geworden. Breitflächig blinkt die Wasserfläche. Genährt vom Fließen des Stromes dringt der neue Kanal landeinwärts, starke, fünfvingrige Hand, die vom Rhein aus ins Land greift.

Ein Schiff verläßt den Strom, steuert in den Vorhafen. Eine Ankerfette rasselnd grundwärts. Mündung zum Rhein. Die Silberpappeln drüben stehen stramm. Bunt leuchten Badelaten an langen Uferstrecken. Vieltausend Sonnen kühlen nach Kehl und Basel. Schiff um Schiff gleitet vorbei. Aus den Schloten steigt Rauch.

Gegenüber dem Vorhafen stehen Bretterhütten, Werkzeugschuppen und Zollhäuschen. Die Schiffsmeldestelle „Vorhafen“. Andauernd ruft das Telephon.

Der Kanal glitzert im Sonnenglanz. Eine Schiffsglocke verkündet die Mittagsstunde. Weit hinten im Land, im heißen, lärmerfüllten Hafen rufen Fabrikföhren Antwort. Das feingezzeichnete Gitterwerk des Lauftrans beendet seine Wanderung am blauen Himmel. Sonnenblitze geistern in den Fenstern der Werf-

hallen. Qualmend steht der dicke Ramm der Schote in der dunkeligen Ferne.

Rückweg auf dem neuen Hochwasserdamm. Was der Wind von den Feldern der nahen Dörfer herangezogen hat, ist auf aufgelockerten, annehmbaren Boden gefallen. Eine dicke Decke aus Gräsern und Blumen überzieht die neue Dammböschung. Schachtelhaln, Schafgarben und roter Mohn. Feldblumen in Vila und Gelb. Kamillen, Blütenbüschel und Disteln. Ueberm Weg drüben bauerliche Erde, Obstbäume neben Grundwasserkämpeln, satte Wiesen neben Sumpfstrecken. Kleine, schlammige Kanäle sind Tore zum Wildwald. Zwischen Schilffeldern glitzern Tümpel. Der Wald ist dunkel und schweigt. An den knorrigen Baumwurzeln nagt das Grundwasser. Die Weidenbäume sind sturmreif.

Auf der weiten Kiesebene am neuen Kanal atmet ein Schwermotor heiß und unregelmäßig. Das Werk muß vollendet werden. Es hat dem Gesicht der Landschaft neue Züge gegeben. Es hat Vache verlegt und Straßen und Dämme mit gigantischer Kraft an den Waldrand gedrängt. Weil die Vagger hungrig waren, drangen Axtstöße ins morsche Holz. Wo Feldbahnen schlittern, werden später Güterzüge rollen.

Heute nun werden die Schiffe aus dem Hafen mit neubemem Flaggenschmuck in den neuen Kanal einfahren, ihn in feierlichem Festakt in Besitz nehmen.

Geleitwort des Handelskammerpräsidenten

Der Karlsruher Rheinhafen ist in der Bedienung des Hinterlandes der bedeutendste Umschlagsplatz am Oberrhein. Mittel- und Oberbaden, Württemberg und Teile von Bayern beziehen ihre Stein- und Braunkohlen und versenden ihr Holz vornehmlich über Karlsruhe.

Der gesamte Güterverkehr ist um über 1 Million Tonnen größer als 1913. In den letzten Monaten hat der Umschlag jeweils Rekordhöhe erreicht, über 1000 Schiffe wurden allein im Mai gezählt.

Der notwendigen Erweiterung der Hafenanlagen wird durch den in Angriff genommenen Bau des Delbedens und der jetzt fertiggestellten Verbreiterung des Stichkanals Rechnung getragen.

In Bau und Betrieb bietet der Karlsruher Hafen zahlreichen Volksgenossen Arbeit und Brot und trägt in hervorragender Weise zum Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft bei.

Dr. K e n t r u p, Präsident der Badischen Industrie- und Handelskammer.

Die Bauarbeiten zur Erweiterung des Rheinhafens 1933/34

Die sieben beendeten Bauarbeiten zur Erweiterung des städtischen Rheinhafens umfassen im Wesentlichen drei Bauteile: Die Verbreiterung des Stichkanals, die Umleitung und Unterdeckung des Federbachs und die Verlängerung der Ufermauer im Mittelbecken. Erstere beiden wurden Ende März, die Ufermauer dagegen erst Anfangs September 1933 in Angriff genommen.

Der alte Stichkanal, wie er um das Jahr 1900 bei Anlage des Rheinhafens für einen geschätzten Jahresumschlag von 800 000 Tonnen hergestellt worden war, hatte eine Sohlenbreite von 20 Meter. Seine beiden Ufer waren durch Hochwasserdämme eingefast, die das Hinterland vor Ueberschwemmungen vom Hafen her zu

schützen hatten. Der seither fast auf die zehnfache Umschlagsmenge gestiegene Schiffsverkehr erwies seit langem die Unzulänglichkeit des Stichkanals. Man entschloß sich daher grundsätzlich, ihn so zu verbreitern, daß den Schiffen künftig eine breitere Verkehrsrinne zur Verfügung stehe, und daß außerdem die langen Kanalufer für den Güterumschlag so weit wie möglich nutzbar gemacht würden.

Gleichzeitig sollte die neue Kanalsohle 1,5 Meter tiefer gelegt werden, als die des alten Kanals. Im Winter 1933 konnten die Arbeiten, nachdem die Verhandlungen über deren Förderung durch die Reichsstellen beendet waren, vergeben und Ende März 1933 in Angriff genommen

werden. Ausführliche Firma war H. Vatter in Mannheim in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft F. Krapp — W. Müller Karlsruhe. Grundbedingung bei den Arbeiten war, daß der Schutz des Hinterlandes vor Hochwasser in keinem Augenblick unterbrochen werde. Dies erforderte die Herstellung des neuen, die Hafenanlagen rings umschließenden Hochwasserdammes, bevor der bestehende Damm am alten Stichkanalufer abgetragen oder auch nur in seiner Widerstandsfähigkeit gegen Hochwasser geschwächt war. Die für den neuen Damm erforderlichen geeigneten Erdmassen im Ausmaß von rund 140 000 Kubikmeter mußten daher zwischen dem alten Damm und der neuen Uferlinie, also im Verbreiterungsgelände gewonnen werden. Hier wurde mit großen Baggern das Erdmaterial ausgehoben und anschließend im Schutz des alten Dammes das ganze Gelände bis hinab zur neuen Kanalsohle abgegraben, wobei das Grundwasser mittels starker Pumpen bis zur Sohle, also etwa 5—7 Meter abgesenkt werden mußte. Die gewonnenen Erdmassen wurden in Rollwagen von 4 Kubikmeter Inhalt durch Lokomotiven nach den Einbaustellen gefahren. Erst nachdem diese Trockenbaggerarbeiten, die etwa 800 000 Kubikmeter ergaben, beendet waren, wurde der alte Hochwasserdamm angegriffen und abgetragen. Soweit es ging, geschah auch dies im Trockenem, wobei die gewonnenen Erdmassen auf Rollbahnen und in Schiffen abgefördert wurden. Der Rest wurde durch Schwimmbagger beseitigt, größtenteils in Schuten zu Wasser abgefördert und mittels Spülanlage ans Land geschwemmt.

Das neu entstehende Kanalufer wurde bei abgesetztem Wasserspiegel während der Trockenbaggerung mit Sandsteinen befestigt; die Steindeckung reicht etwa 2 Meter unter den Niedrigwasserstand hinab und deckt das Ufer, soweit es dem Güterumschlag dient, auf volle Höhe, so daß weder dieser noch die Angriffe der Wellen die Böschungen beschädigen können.

Im ganzen wurden so rd. 800 000 Kubikmeter Erde ausgehoben. Davon dienten zur Verteilung des neuen Dammes und der neuen Umschlagsflächen am nördlichen Stichkanalufer rd. 400 000 Kubikmeter; zur Auffüllung eines späteren Industriegebietes ohne Schiffsantrieb, nördlich des Hafens rd. 280 000 Kubikmeter; und zur Auffüllung eines Teils des neuen Geländes am späteren Delbeden auf dem Südufer des Stichkanals rd. 90 000 Kubikmeter. Die gesamten Arbeiten boten technisch keine besonderen Schwierigkeiten und verliefen ohne größere Zwischenfälle. Etwa 2 Monate lang waren sie durch den überaus früh und stark einsetzenden Frost des Winters 1933/34 unterbrochen.

Der zweite Bauteil,

die Umleitung des Federbachs,

wurde gleichzeitig mit den Baggerarbeiten ausgeführt. Der Federbach, der die östliche Rheinniederung auf etwa 10 Kilometer südlich des Hafens bis hinauf nach Forchheim — Mörsh entwässert, durchkreuzte bisher das Hafengebiet; er floß in einem Betonrohr unter dem Stichkanal hindurch in den Maxauer Altrhein und von da in die Alb. Die Verbreiterung des Kanals und die z. Bt. im Gang befindliche Erweiterung des Hafens durch ein 5. Becken machte seine Beseitigung erforderlich. Man entschloß sich nach eingehenden Untersuchungen, ihn in der Nähe des Vorhafens neu unter dem verbreiterten Stichkanal hindurchzuleiten und dieses neue Bauwerk (Dücker) so groß zu bemessen, daß auch ein anderes Niedrigwassergewässer, das von Rastatt her die westliche Rheinniederung durchfließt und bisher bei Rappnauert in den

BAUUNTERNEHMUNG

H. Vatter

MANNHEIM — KARLSRUHE

Tiefbau — Beton- und Eisenbetonbau, Brückenbau, Gründungen, Preßbetonpfahlgründungen nach eigenem System, Kraftwerke und Schleusenbauten für Großschiffahrtsstraßen, Eisenbahn- und Tunnelbau, Kanalisationen

Ausführung der Trocken- u. Naßbaggerarbeiten für die Stichkanalverbreiterung

Josef Krapp

Baugesellschaft m.B.H.

Karlsruhe

Hans Sachs-Straße 2, Telefon 77

Pforzheim

Schulberg 3, Telefon 5540

Eisenbetonbau / Straßenbau
Tiefbau / Asphaltierungen

48328

Rheinische Gehwegplatten-
Asphaltgesellschaft m. B. Karlsruhe
Hafen

liefert

Blendurittsteinplatten

den trittficheren Belag für Gehsteige, Fabrikräume, Lagerhallen, Höfe
und führt aus

Asphaltierungen / Grundwasserabdämmungen
Terrassenbeläge / Flachdächer / Holzpflasterarbeiten.

48325

P. Zurstrassen Maschinenfabrik
Ettlingen i. B.

Transport-Verlade-Anlagen
eigener, besonders vorteilhafter, bewährter Systeme
Brech- und Sortier-Anlagen

48328

Beton- und Eisenbetonbau

Wilhelm Müller

Karlsruhe i. B.

Körnerstraße 57, Telefon 1362

NEUE BAUGESELLSCHAFT
WAYSS & FREYTAG A. G.
FRANKFURT AM MAIN

Niederlassungen in Deutschland: Berlin, Bremen, Breslau, Chemnitz,
Dresden, Düsseldorf, Essen, Halle, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Königsberg,
Leipzig, Mannheim, München, Neustadt a. d. H., Nürnberg, Stettin, Stuttgart.

EISENBETON - HOCH- UND TIEFBAU
Wasserkraftanlagen, Talsperren, Verkehrswasserbau,
Gründungen, insbes. Druckluft- und bergschadensichere
Gründungen, Brücken u. Brückenpfeiler, Wasserversorgungs-
anlagen, Druckrohrleitungen und Düker, Kanalisationen,
Berg- und Tunnelbau, Behälter, Silos, Bunker, Hochbauten
aller Art für Verwaltung und Industrie, Beton- u. Asphalt-
Straßen, Zementwarenherstellung

Bauausführung des Eisenbeton-Doppel-Dükers für den Feder-
bach unter dem Stichkanal für den Karlsruher Rheinhafen, mit
Druckluft-Gründung der geneigt liegenden Böschungsabschnitte,
für die Landeshauptstadt Karlsruhe in den Jahren 1933/34.

48108

Kauft bei der deutschen Industrie!

Schützen, Rechen-Anlagen,
Eisenkonstruktion, Aufzüge

liefert

Maschinenfabrik und Eisengießerei

Wilhelm Pfrommer

KARLSRUHE, Gervigstraße 35/37 + Telefon 468

48518

Gustav Siegrist

BAUGESELLSCHAFT m. B. H.

Karlsruhe i. Bd.

Unternehmung für Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

KARLSRUHE
HANSASTR. 14
TELEFON 2873

GUST. STUMPF

BRUCHSAL
VIKTORIASTR. 3
TELEFON 2018

UNTERNEHMUNG
FÜR
HOCH- UND TIEFBAU

48321

Schiffahrt
tut
not!

Rheinhafen Karlsruhe

Umschlagsplätze am Ufer des verbreiterten Stichkanals

werden unter günstigen Bedingungen kauf- oder mietweise abgegeben.

Auskunft erteilt das Städtische Hafenamts Karlsruhe

(Fernsprechnummer 864 und 865)

Helft
der
deutschen
Schiffahrt!

48328

Ufstein mündete, in ihm ebenfalls nach der MS zu leiten und dadurch seine Vorlauf grundlegend zu verbessern.

Der neue Dicker besteht dementsprechend aus 2 Eisenrohrrohren von je 1,8 Meter Lichtem Durchmesser, die miteinander verbunden und als einheitliches Bauwerk hergestellt sind. Die Länge der Rohre beträgt zwischen Einlauf und Auslauf rund 150 Meter. Die Oberkante des Doppelrohres liegt 2 Meter unter der Sohle des Stichkanals, um es vor Beschädigungen durch Schiffsanker zu schützen. Der Bau wurde der Firma Baus und Freitag A.G. in Frankfurt a. M. übertragen und nach deren Vorschlägen ausgeführt. Die Arbeit begegnete zwar einigen Schwierigkeiten, wurden jedoch ohne ernsthafteste Zwischenfälle durchgeführt. Die beiden landseitigen Maste des Dickers wurden mit Druckluft auf Senkkräften unter Wasser gebracht, während die mittlere, waagrecht unter der Kanalsohle liegende Strecke in 2 je 44 Meter lange Rohrstücke geteilt in besonderem Dock hergestellt wurde, um dann schwimmend in seine Lage gebracht und in die vorher ausge-

bagerte Baugrube abgesetzt zu werden. Die dabei verbleibenden Rohrlücken wurden unter Beizung von Tauchern unter Wasser geschlossen und dann mittels Druckluft vom Rohrinnern her gedichtet. Die Endbauwerke erhielten die für Abschluß und Reinigung der Rohre erforderlichen Einleitgächte und Abperrvorrichtungen.

Das neue Zulaufbett mit 1,8 Meter Sohlenbreite von der Karlsruher Firma Karl Müller hergestellt; das Ablaufbett, dessen Sohle mit Rücksicht auf den später zuzuleitenden, oben erwähnten andern Bach eine Breite von 4 Metern erhielt, wurde der Firma G. Siegrist, Karlsruhe übertragen. Diese Arbeiten konnten im Lauf des Sommers 1933 ohne nennenswerte Schwierigkeiten beendet werden. Die Sohle sowohl wie die Böschungen des neuen Bachbettes sind, soweit erforderlich, mit Platten oder Rankwehrlinien verkleidet.

Die Verlängerung der Ufermauer im Mittelbetten um 125 Meter war infolge des stark gestiegenen Verkehrs mit Güterbooten notwendig geworden. Die Bauarbeiten

wurden der Arbeitsgemeinschaft Siegrist-Stumpf Karlsruhe übertragen und im September 1933 in Angriff genommen. Der Querschnitt der neuen Mauer, die als Stütze für die Hinterfüllung und die dort verlegten Eisenbahngleise und als Auflager für eine Kranseilene dient, entstand aus dem Bestreben heraus, an Mauermaße und damit an Kosten zu sparen, ohne die noch zulässige, bei der alten Mauer vorhandene Bodenpressung zu überschreiten. Die Mauer erhielt daher einen Entlastungssporn, der die Einschränkung der Sohlenbreite von 3,60 Meter der alten Mauer auf 2,60 Meter des neuen Mauerteils gestattet, ohne daß auch unter den neuzeitlichen, gegen früher namhaft erhöhten Kran- und Verkehrsauflasten der Sohlendruck den der alten Mauer erreicht.

Die Mauer besteht aus Beton verschiedener Mischung. Sie wurde in offener Baugrube zwischen Spundwänden hergestellt, wobei das Wasser unter die auf — 0,5 a. B. gelegene Sohle abgesetzt wurde. Die Spundwände blieben als dauernder Schutz der Mauer stehen.

In Abständen von 30 Meter sind Dehnungsfugen eingelegt. Ende Januar 1934 war trotz des langen und starken Frostes der Bau der Mauer vollendet.

Der Wasserstand des Rheins war während der Bauarbeiten meistens so niedrig, daß hieraus Störungen nicht eintraten; auch die trockene Witterung begünstigte — abgesehen von dem schon erwähnten starken und langen Frost — im allgemeinen den Fortschritt der Arbeiten.

Die Gesamtarbeit war ein Teil des Kampfes der Reichsregierung gegen die Arbeitslosigkeit. Die ausführenden Baufirmen waren daher zu weitestgehendem Einsatz von Erwerbslosen verpflichtet. Diese leisteten denn auch insgesamt rund 100 000 Tagelöhnen, von denen naturgemäß weitaus die meisten auf die Erdarbeiten am Stichkanal entfielen. Die durchschnittliche Gesamtbelegschaft betrug danach für die ganze Bauzeit von rund 350 Arbeitstagen durchschnittlich etwa 280 Erwerbslose, zu denen weitere 50 vom Arbeitsamt nicht zugewiesene Stamm- und Facharbeiter traten.

Ansässige Firmen im Karlsruher Rheinhafen-Gebiet:

Täglicher Eilgüterbootdienst :-: Schleppkahnverkehr :-: Ueberseeverkehre
Spedition :-: Lagerung :-: Autoferndienst

**Karlsruher Schiffahrts-
Aktiengesellschaft**

Fernruf Nr. 6253/54

Rhenus

Transportgesellschaft m.b.H.

Fernruf Nr. 6253/54

**Mannheimer Lagerhaus-
Gesellschaft m.b.H.**

Fernruf Nr. 3653/54

Sonder-Abteilung:

Holz-Spedition

KARLSRUHE / Rheinhafen

„Haus Rheinschiffahrt“

48323

RAAB KARCHER GMBH.

Brennstoffe + Nebenerzeugnisse + Schifffahrt

KARLSRUHE + MANNHEIM + ESSEN + SAARBRÜCKEN

48515

Math. Stinnes

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Karlsruhe - Mannheim - Kehl

Stammhaus: Mülheim-Ruhr

48317

Kohlengroßhandlung und Reederei, Kohlenlagerplätze mit modernen Umschlag- und Siebeinrichtungen, Koksbruchwerke

Neuzeitl. Anlage für Fuhrenabgabe an Wiederverkäufer

J.H.Koenigsfeld + G.m.b.H.

Karlsruhe i. B. • Telefon Nr. 5746

Eilgüter - Dampfer - Dienst

von und nach

Rotterdam und Antwerpen

und zwischengelegenen Rhein-Stationen mit

Anschluß an sämtliche Ueberseelinien 48391

Spedition
Lagerung

RHENANIA

Schiffahrts- und Speditions-Gesellschaft m. b. H.

Karlsruhe Mannheim Kehl

Massentransporte aller Art
Umschlag Spedition Lagerung

48389

Zener-Verzinkung im Bollbad

bester Rostschutz, Lohnarbeit. bis 6 Met. Länge

Liefere verzinkte Eisenteile für alle Zwecke, ferner verzinkte Dachfenster, Bleche, Nägel, Schrauben, Band- und Stabisen, Zink- und Kupferbleche etc.

Carl Englert, Karlsruhe - Hafen

Eisenwarenfabrik, Verzinkerei und Eisenhandlung

Nördliche Uferstraße 7 - Telefon 701 48319



„Rheinunion“ Transport-Gesellschaft m.b.H.

Schiffahrt - Spedition **Karlsruhe-Rheinhafen** Umschlag - Lagerung

Regelmäßige direkte Schnellverkehre mit modernen Motorschiffen zwischen Karlsruhe und Rotterdam, Antwerpen, sowie allen Hafenplätzen des Mittelrheins

Spezial-Sammeldienste nach Antwerpen für die Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ und andere erstklassige Reedereien **im Anschluss an deren Seeverkehr nach allen Hafenplätzen der Welt.**

Durchfrachten nach allen überseeischen Bestimmungen. Schnellste und günstigste Verladegelegenheit mit Durchfrachtkonossement.

48521



KOKS
KOHLEN
BRIKETTS

WINSCHERMANN GMBH.
Rheinreederei, Kohlen Groß- und Kleinhandlung

48331

Gebr. Röchling

Kohlen m. b. H., Karlsruhe
Kohlen + Koks + Briketts

48326

M. STROMEYER, LAGERHAUSGESELLSCHAFT



BRIKETT-FABRIKEN
+ REEDEREI +

KARLSRUHE - MANNHEIM - KEHL - LUDWIGSHAFEN A.Rh. - STUTTGART - FRANKFURT A.M. - ASCHAFFENBURG - MÜLHEIM Ruhr - BERLIN

STAMMHAUS: KONSTANZ
KOHLENGROSSHANDLUNG
ZWEIGNIEDERLASSUNGEN IN:



DÜNGEMITTEL
BETRIEBSSTOFFE

48320

Schaerer-Werk

Karlsruhe - Rheinhafen
Hansa - Straße 7-9

Führendes Unternehmen im In- und Ausland für die Fabrikation hochwertiger Schnelldrehbänke

48325

Stachelhaus & Buchloh

G. m. b. H.

Mülheim (Ruhr) - Mannheim - Karlsruhe

Kohlen Großhandlung und
Reederei

Umschlag- und Kohlen-
lagerplätze

Siebinrichtungen
und Koksbruchwerke

48511

Autoöle + Maschinenöle Zylinderöle
und sonstige Spezialöle und Fette

Karlsruher Maschinenöl-Import
JACOB BAHM

Hauptlager: Rheinhafen Nördliche Uferstraße 6

48330

Paul Drollinger

Brotfabrik

Karlsruhe-Rheinhafen

48512

Farbenfabrik A. Schaeffer & Cie.
Karlsruhe-Rheinhafen

fabrizieren Farben für
Handel - Industrie - Gewerbe
Rostschutzfarben

48516

Menzinger-Fendel

Transportgesellschaft m. b. H.

Spedition - Schiffahrt - Lagerung
Telefon: 4667, 4668, 5883.

Kohlen-Abteilung

48324

48390

Carl August Nieten & Co.

Kohlenhandels-Gesellschaft

Kaiserstraße 154, II.
Telefon 5164, 5165, 5506



Bergbau
Kohlen, Koks
Briketts
Brennholz



Schiffahrt
Düngemittel
Huminal
Torfstreu u. -mull



FRANZ HANIEL & CIE. G.m.b.H.



Stammhausgründung 1750

Karlsruhe, Mannheim, Kehl, Lahr, Freiburg

Stammhausgründung 1750

48327