



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305633



MANNHEIM

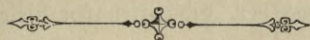


BEVÖLKERUNG		EISENBÄHNEN	
1871: 80000	1890: 120000	1871: 10000	1890: 100000
WOHNGEBÄUDE		PERSONENVERKEHR	
1871: 2000	1890: 10000	Personenverkehr der Stadt (einschl. Bahnen)	
ERWERBTÄTIGE		1890: 35 Millionen Mark	
in Mannheim, Karlsruhe und Bruchsal			

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE		INDUSTRIE	
1871: 20000000	1890: 40000000	1871: 10000000	1890: 20000000
GROSSHANDELSKAPITAL		INDUSTRIEKAPITAL	
1871: 100000000		1890: 200000000	
in Mannheim, Karlsruhe und Bruchsal			



Der
Neue Mannheimer Industriehafen.



Eine erläuternde Skizze.

Im Auftrag des Stadtraths bearbeitet
im
Statistischen Amt der Stadt.

N. Nr. 22 880



Mannheim.

Mannheimer Vereins-Druckerei.

1898.

Inhalt.

1. Wie der Industriehafen entstand.
2. Was der Industriehafen bietet.

Hiezu ein Bild von Mannheim aus der Vogelschau, 3 Karten und 6 graphische Darstellungen.



III 33401

Wie der Industriehafen entstand.

In weiten Kreisen unseres deutschen Vaterlandes gilt Mannheim als ausgesprochener Handelsplatz.

Die durch Jahrzehnte immer neu bestätigte und verstärkte Kunde vom Aufschwung unseres Handels, unterstützt durch die Kenntniß der geographischen Lage Mannheims an der Mündung eines großen Nebenflusses in den mächtigsten deutschen Strom hat die Vorstellung von der reinen Handelsmetropole allenthalben Wurzel fassen lassen. Selbst die Fremden, welche hier Halt machen und nicht widerstandslos von dem übermächtigen Magnet unserer, von der Natur so bevorzugten Nachbarstadt Heidelberg angezogen werden, finden sich durch den Augenschein in ihrem Glauben bestärkt.

Sie fragen nach der Hauptsachenswürdigkeit, erhalten mit absoluter Gewißheit zur Antwort: die Hafenanlagen — und scheiden gefestigt in ihrer Ueberzeugung unter dem imposanten Eindruck des dort Geschauten aus der Handelsstadt. Daß daneben eine stattliche Anzahl hoher Fabrikshöfe, als deutliche Wahrzeichen, ihm das Vorhandensein einer beachtenswerthen Industrie darthun wollen, bemerkt der Fremde nicht. jene sind das gemeinsame Kennzeichen fast aller größeren Städte, der hiesige gewaltige Hafenbetrieb mitten im Binnenland ist aber einzig in seiner Art.

Und dennoch spielt die Industrie in unserer Stadt eine, wenn auch weniger charakteristische, so doch keineswegs darum minder wichtige Rolle als der Handel.

Das unverdächtige Zeugniß der Statistik mag diese Behauptung beweisen.

Nach der Berufszählung vom Sommer 1882 zählte die von der Industrie lebende Bevölkerung 25 807 von 54 617 Einwohnern, also noch einige Tausende unter der Hälfte. Im Sommer 1895 ergab aber die neue Berufszählung ein wesentlich verschobenes Verhältniß. Jetzt wurden 44 828 Personen als von der Industrie lebend ermittelt gegenüber einer Gesamtbevölkerung von 89 129. Mehr als die Hälfte der ganzen Mannheimer Einwohnerschaft war also von der Industrie abhängig, und eine für diese noch wesentlich günstigere Proportion ergibt sich bei Einrechnung der seither einverleibten, größtentheils industriellen Gemeinde Käferthal. Schon aus diesen wenigen Zahlen erhellt also, daß die Industrie für Mannheim nichts weniger als eine quantité négligeable darstellt. Noch deutlicher wird das Bild aber im Lichte der Gewerbestatistik. Darnach war das Prozentverhältniß der in Handelsbetrieben zu den in industriellen Betrieben beschäftigten

Personen noch 1875 wie 31,7:68,3, aber 1882 schon wie 30,0:70,0 und 1895 gar nur mehr wie 28,5:71,5. In Worten: die Handelsbevölkerung tritt gegenüber der industriellen mehr und mehr zurück. Gleichzeitig findet — ein Beweis für die Bedeutung der hiesigen Industrie — eine gewaltige großbetriebliche Concentration in den wichtigsten Branchen statt, neben welcher zwar auch eine Tendenz zum Großbetrieb im Handel hergeht, aber der Natur der Sache nach in weniger raschem Tempo.

Ein solches Ergebnis war von der hiesigen Geschäftswelt längst vorausgesehen und schon zu Beginn unseres Jahrzehnts eskomptirt worden. Allenthalben suchte die Industrie in unserer Stadt sich auszudehnen und womöglich eine bequemere Verbindung mit dem Wasser zu erlangen. Sie kam zu spät! Das geeignete Gelände war weggegeben. Vor Allem fehlte es der Großindustrie mit ihrem ausgedehnten Flächenbedarf an Bauplätzen in gleichzeitiger Nähe der Bahn und des Wassers, so daß verschiedene, mit reichen Kapitalien ausgestattete und eine zahlreiche Arbeiterschaft beschäftigende Fabriken zu ihrem eigenen Bedauern außerhalb, wenn auch in der Nähe von Mannheim sich eine Niederlassung suchen mußten. Und nicht nur neugegründete Etablissements, deren Zugehörigkeit zur Mannheimer Industrie außer Zweifel stand, mieden unsere Gemarkung; selbst am Ort angelegene Firmen mußte die Stadt aus ihrem Weichbild scheiden sehen. Auch Etablissements mittleren Umfangs fühlten sich in ihrer Entfaltung gehemmt und mußten befürchten, von der Konkurrenz benachbarter Industrien mit günstigeren Verkehrsbedingungen für den Bezug der Roh- und Hilfsstoffe und den Versandt der Fabrikate zur Seite geschoben zu werden. Da lag Gefahr im Verzuge.

Bislang hatte die Mannheimer Industrie den glänzendsten Aufschwung genommen, einen Aufschwung, um den manche mächtige, reine Industriestadt sie beneiden durfte. Und nun sollte dies eine Hinderniß den Weg versperren, bei dem Erreichten sollte es sein Bewenden haben und damit unsere Stadt von so vielen weit zurückgelassenen Konkurrentinnen wieder eingeholt und überholt werden? Denn wenn ja, dann ist das Sprichwort, daß Stillstand Rückschritt sei, für die wirthschaftliche Entwicklung gültig.

Einer solchen Wendung der Dinge durfte die berufene Vertreterin der berührten Interessen, die Handelskammer für den Kreis Mannheim nicht gleichgültig zuschauen. Als die Anzeichen dafür sich mehrten, daß unserer Industrie aus dem Mangel käuflicher, mit bequemer Bahn- und Wasserverbindung ausgerüsteter Bau- und Lagerplätze eine Calamität erwachse, erhob sie am 3. Juni 1891 in einer Vorstellung an das Großh. Finanzministerium ihre warnende Stimme. Sie wies auf den vorhandenen Uebelstand hin und gab zu erwägen, ob nicht nach dem Vorgange benachbarter Rheinhafenplätze Abhülfe geschaffen und durch Umwandlung des Floßhafens in einen Hafenkanal an seinen Ufern geeignetes Gelände gewonnen werden könne. Auf Befragen hatte auch die Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen und die Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus den Umbau des Floßhafens in einen Industrie- und Handelshafen als Aufgabe der nächsten Zukunft bezeichnet, um so mehr, als eine erhebliche Vorarbeit durch die seit vielen Jahren dort betriebenen Baggerarbeiten geleistet sei. Allein das Ministerium sah in seiner Antwort an die Handelskammer von einer Erörterung der

Bedürfnisfrage ab und begnügte sich zunächst mit der Widerlegung der Ansicht, daß die Herstellung des Industriehafens Aufgabe des Staates sei; nach seiner Meinung müsse die Stadt die Initiative ergreifen. Die Stadt aber ergriff die Initiative damals noch nicht.

Auf die Dauer konnte sich indessen die Stadtverwaltung doch nicht den immer lauter redenden Thatfachen verschließen und im März 1892 erlangte der Oberbürgermeister von der Lage der Dinge Kenntniß. Der Mangel geeigneten Terrains hatte sich währenddessen noch schärfer fühlbar gemacht, die Athemnoth der Industrie in unserer Gemarkung war gestiegen. Ein weiterer bedenklicher Umstand trieb zur Eile. In unserer Schwesterstadt Ludwigshafen machte sich der gleiche Uebelstand, wie hier, in gewissem Grade fühlbar. Schon im Jahre 1889 hatte die pfälzische Handels- und Gewerbekammer darauf hingewiesen, daß die dortigen Hafenanlagen in Folge des gesteigerten Verkehrs und des dringenden Verlangens nach Gewerbepätzen am Wasser einer weiteren Ausdehnung bedürftig seien. Die Frucht dieser energisch verfolgten Anregung war die Vorlage, betreffend Herstellung eines neuen Hafens in Ludwigshafen, welche der bayerischen Kammer der Abgeordneten im April 1892 zuzug, fast zur selben Zeit also, als man hier von städtischer Seite dem Industriehafenprojekt näher trat. In richtiger Würdigung der mächtigen Triebfedern des ausgesprochenen Konkurrenzunternehmens und der an den maßgebenden Stellen für dasselbe herrschenden Sympathieen konnte man sich in Mannheim der Einsicht nicht verschließen, daß die Zeit des Zuwartens nunmehr verstrichen und es geboten sei, in den Gang der Dinge einzugreifen. Noch weitere, zwingende Gründe sprachen für diese Auffassung.

Abgeschnitten von seinem natürlichen Hinterlande im Westen, eingedenk einer vergangenen wirtschaftlichen Blüthezeit und eifrig auf eine Wiederbelebung seines Handels bedacht, liegt eine weite Strecke rheinaufwärts Straßburg. Seit seiner Zugehörigkeit zum neuen deutschen Reiche verfolgt es mit Zähigkeit den Plan, für den Verlust seiner Handelsbeziehungen zu Frankreich sich dadurch schadlos zu halten, daß es Anschluß an den Rhein gewinne und einen Theil des Güterverkehrs von Mannheim ab und sich zuleite. Solange die Schiffbarmachung des Rheins in großem Maaßstab oberhalb Mannheims für unausführbar galt, solange also Straßburg sein Ziel nur durch Ausführung eines Kanalprojektes verwirklichen wollte, solange konnte Mannheim ruhig sein. Ein Anderes aber war es, als im Jahre 1890 eine erste Autorität, Oberbaudirektor Honjell, das Axiom von der Unbrauchbarkeit des Oberrheins für die Großschiffahrt vollständig verwarf und den Beweis des Gegentheils antrat. „Schiffbarmachung des Oberrheins“ wurde mit einem Schlag das Feldgeschrei Straßburgs und seiner geschickten Propaganda gelang es bald, mächtige Bundesgenossen in anderen oberrheinischen Häfen, vor Allem aber in Karlsruhe, zu finden, dessen heißestes Sehnen die Verbindung mit dem Rhein schon seit Jahrzehnten gewesen war. Allenthalben traten nun an beiden Ufern des Rheins Gemeinden auf, welche sich als die natürlichen Erben Mannheims betrachteten und zu diesem Zwecke mit Staatshilfe in Hafenstädte sich verwandeln wollten. Wenn nun auch der Mannheimer Handel seine Lebenskraft noch etwas höher einschätzen zu dürfen glaubte, wurde doch in weiteren Kreisen die Befürchtung laut, daß eine Verschiebung des Endpunktes der Großschiffahrtsstraße von Mannheim nach Straßburg dem hiesigen

Handelsverkehr immerhin Abbruch thun, mindestens aber den seither gewohnten rapiden Zuwachs verlangsamten könne.

Endlich aber mußte auch der unaufhaltsam fortschreitende Prozeß der Ausschaltung des Zwischenhandels zu denken geben. Mehr und mehr streben Produzent und Konsument dahin, sich unabhängig zu machen und dadurch einen Theil des bisher dem Zwischenhandel gezollten Tributs zu ersparen. Daß diese Entwicklung aber nicht ohne Einfluß auf Mannheim bleiben werde, dafür lagen Beispiele vor Augen. Durch den Zwischenhandel mächtig und reich gewordene Firmen lösten sich in Folge der immer geringer werdenden Rentabilität des Geschäftsbetriebes auf und verschiedene Gebiete suchten sich von der kommerziellen Vormundschaft Mannheims zu emancipiren.

Schloß schon jeder einzelne der aufgeführten Umstände eine Mahnung für Mannheim in sich, so stellte ihr zeitliches Zusammentreffen die Stadt schlechthin vor die Wahl, auf ihre vielbenedete wirtschaftliche Machtstellung zu verzichten oder mit aller Energie selbstthätig einzugreifen.

Angesichts dieser Sachlage war jeder Zweifel ausgeschlossen, um so mehr, als unschwer vorauszusehen war, daß die der Industrie geleistete Hilfe reiche Früchte tragen würde. Je mächtiger und vielgestaltiger sich die Industrie entwickeln würde, desto umfangreicher müßte sich ihr Bedarf an Roh- und Hilfsstoffen, desto ausgedehnter andererseits ihr Absatz nach den verschiedensten Gebieten gestalten. Um so besser wäre aber auch dann der Handel in der Lage, aus dem Zusammenarbeiten mit der Industrie Nutzen zu ziehen und der ungünstigen verkehrspolitischen Entwicklung die Spitze zu bieten. Eine gewaltige Expansionskraft durfte bei der hiesigen Industrie ohne Weiteres erwartet werden. Verschiedene Zweige der Mannheimer, wie der nach Mannheim gravitirenden Großindustrie, hatten sich eine achtungsgebietende Machtstellung, einzelne eine Weltstellung erobert. In besonderem Grade gilt dies von der chemischen Industrie; denn die größte Farbenfabrik der Welt hegt Ludwigshafen in seinem Schooß und eine Reihe der leistungsfähigsten Betriebe dieser Branche sind rings um Mannheim gelagert.

An anderem Orte wird sich Gelegenheit bieten, diese Behauptung näher zu belegen, wir müssen uns daher hier ein Eingehen auf Einzelheiten versagen. Wenn aber eine solche Entfaltung möglich war, ohne daß die meisten industriellen Anlagen der doppelten Gunst des Wasser- und Bahnanschlusses sich erfreuten, so ließ sich unschwer ausmalen, zu welcher Entwicklung unsere Großindustrie berufen wäre, wenn die vornehmste Bedingung ihres Gedeihens in vollem Maaße erfüllt sein würde. Nicht allein eine Vermehrung und Erweiterung der am Platze vorhandenen Betriebe war mit Sicherheit vorauszusehen, auch der Entstehung neuer Industrien, wie z. B. der Halbfabrikation transoceanischer Produkte (Petroleumraffinerien, Reisschälmaschinen u. dergl.) durfte man vertrauensvoll gewärtig sein.

Stand einmal fest, daß man der Industrie entgegenkommen müsse, dies aber nur durch Erschließung am Wasser gelegenen Geländes geschehen könne, so war zunächst die Platzfrage zu lösen. Ein Blick auf die beigegebene Uebersichtskarte von Mannheim und die Umgebung zeigt, daß trotz der Lage unserer Stadt an zwei Flüssen die Auswahl keine allzu große war. An den Rhein schmiegen sich, soweit er nicht durch die bestehenden Hafenanlagen mit Beschlag belegt ist, die einzigen Stätten landschaftlicher

Schönheit in Mannheim, deren Erhaltung aus ästhetischen wie sanitären Gründen nothwendig ist. Nicht viel besser stand es mit dem Neckargelände und die sog. östliche Stadterweiterung zwischen der Altstadt, dem Neckar und der hessischen Ludwigsbahn mußte für die bauliche Ausdehnung der Stadt vorbehalten bleiben. So kam denn in erster Linie das ja auch von der Handelskammer vorgeschlagene Gelände am Floßhafen in Betracht. Schon ein allgemeiner Ueberblick über die einschlägigen Verhältnisse ergab indessen die vorzügliche Verwendbarkeit des Floßhafenterrains für den in Aussicht genommenen Hafenaufbau. Die unmittelbare Nähe der großen Fabriken auf dem Waldhof und dem Hochgestade rechts des Neckar, die günstigen Raum- und Eigenthumsverhältnisse des Geländes, die bequeme Verbindung mit den bestehenden Hafenanlagen, all das waren in die Augen springende Vortheile. Demnach wurden alle anderen vorübergehend erörterten Projekte endgiltig bei Seite gestellt und die möglichst rasche Umwandlung des Floßhafens in einen Industriefafen als erstrebenswerthes Ziel vor Auge genommen.

Allein ganz aus eigener Kraft — das ließ sich nicht verhehlen — konnte die Stadt ein solches Werk nicht vollenden, es galt also in der ersten Linie das Interesse der zuständigen Staatsbehörden an der Ausführung des vielverheißenden Unternehmens zu wecken. Bei dem Feingefühl der berufenen Oberbehörden für Mannheims wirthschaftliche Sorgen, bei der wohlwollenden, immer wieder bestätigten Fürsorge der Großh. Regierung an seinem kommerziellen Wachsen und Gedeihen durfte man getrost die Hoffnung hegen, daß auch in diesem Fall die Hilfe nicht ausbleiben werde. Wohl hatte das Großh. Finanzministerium auf die schon erwähnte Bitte der Handelskammer zur Antwort gegeben, daß der Staat im Allgemeinen zwar an der Hebung und Entwicklung der Industrie interessirt, aber nicht berufen sei, in einzelnen Fällen Vorbedingung und Einrichtungen für dieselbe zu schaffen. Dies könnte — so wurde ausgeführt — zu bedenklichen Consequenzen führen. Allein es war dem Großh. Finanzministerium ja nicht verborgen, daß ein ähnliches Unternehmen von solcher Tragweite, wie das in Mannheim beabsichtigte, von keiner anderen badischen Stadt ausgeführt werden würde. Unschwer war zu bemerken, daß ein latentes Staatsinteresse an der Erstellung des Industriefafens bestand, für dessen Ausführung sich u. A. die Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus in warmen Worten verwendet hatte. Von der Stadt selbst aber erwartete man das entscheidende Wort, ehe das staatliche Interesse bethätigt werden sollte. Sobald dies Wort gefallen war, bestätigte sich vollinhaltlich die Erwartung, daß der Staat mit aller Kraft seine größte Gemeinde in diesem hochwichtigen und mühseligen Unternehmen unterstützen werde. Im Einzelnen kann die Förderung des Baues durch die staatlichen Behörden nicht angeführt werden, doch darf es hier ausgesprochen werden, daß ihre freudige Mitwirkung vor der ersten Planzeichnung bis zum letzten Spatenstich nie versagt hat. So stand auch die Handelskammer für den Kreis Mannheim und ihr Präsidium, weiten Blickes vorausschauend, in allen Phasen der Ausführung der Arbeit der Stadtverwaltung mit gutem Rath treulich zur Seite.

Daß übrigens der Staat durch seine Unterstützung des Projektes nicht allein in Mannheims Interesse, sondern vielleicht in noch höherem Grade im eigenen handelt, läßt sich leicht erweisen.

Schon im Allgemeinen rechtfertigt sich die Förderung der Gemeinden durch den Staat bei der Erbauung von Flußhäfen um deßwillen, weil derartige Anlagen in weitem Umkreis befruchtend auf die wirthschaftliche Entfaltung wirken und somit keineswegs lediglich der bauenden Gemeinde die Vortheile zu Gute kommen. Bei der Erstellung des Industriehafens handelt es sich aber vollends um ein Landesinteresse ersten Ranges.

Im zweiten Abschnitt wird einiges Material beigebracht werden, welches die Beurtheilung der Stellung Mannheims innerhalb der badischen Staatswirthschaft und der Volkswirthschaft überhaupt ermöglichen soll, hier sei vorausgreifend nur darauf hingewiesen, daß Mannheim ein Sechstel der Einkommensteuer und ein volles Viertel der Gewerbesteuer des ganzen Landes zahlt. Mannheim ist auch recht eigentlich das Herz des badischen Eisenbahnsystems; von hier aus pulst der Verkehr bis in dessen entlegenste Ausläufer. Die Rheinthalbahn vor Allem, die Hauptader des hiesigen Eisenbahnverkehrs ist die am glänzendsten rentirende unter allen Bahnstrecken. Eine direkte reiche Einkommenquelle fließt dem Staat außerdem in den Pachtzinsen der dem Handelsstand überlassenen Lagerplätze des Hafengebiets. Deren Baulichkeiten, soweit sie von den Pächtern während der Pachtzeit erstellt sind, fallen nach Ablauf der letzteren ohne jede Entschädigung dem Staate zu. Auf sieben Millionen ist der Werth dieser Immobilien schon vor Jahren von der Handelskammer berechnet worden, hat sich aber seither durch den Bau großer Lagerhäuser u. s. w. bedeutend erhöht.

Da bedarf es keiner großen Beredsamkeit, um darzuthun, wie empfindlich eine Verschiebung der wirthschaftlichen Größenverhältnisse zu Ungunsten Mannheims auch den badischen Staat mittreffen müßte. Der Ertragsrückgang und die Werthverminderung der in den staatlichen Hafenanlagen investirten, nach Duzenden von Millionen zählenden Kapitalien, ein bedenkliches Sinken der Eisenbahnrente, ein empfindlicher Rückschlag auf die Mannheimer Steuerkapitalien und damit eine Abschwächung der staatlichen Leistungsfähigkeit wäre die unausbleibliche für das Land verhängnißvolle Folge. Das badische Volksvermögen nähme durch das theilweise Brachliegen bislang so werthvoller Bestandtheile, wie der Mannheimer Hafenanlagen, einen schweren Schaden.

Lag es also im eigensten Interesse des badischen Staates, seiner Handelshauptstadt im Kampf um ihre wirthschaftliche Machtstellung beizustehen, so galt weiterhin auch in diesem Falle der Satz, daß doppelt gibt, wer bald gibt. Wie schon gezeigt, benöthigte die Industrie immer dringender am Wasser liegenden Geländes zu ihrer Entfaltung, ohne daß der Staat in der Lage gewesen wäre, den Bedarf aus seinem vorhandenen Besitz an Hafengelände zu bestreiten. Nahezu der ganze verfügbare Platz war dem Handel verpachtet, der Industrie aber that Gelände noth, das käuflich zu erwerben ist, da gewerbliche Anlagen selbst im Laufe einer längeren Pachtzeit meist nicht zu amortisiren sind. Platz mußte also geschaffen werden und zwar rasch. Die Sympathie der bayerischen Regierung und Volksvertretung für das Ludwigshafener Hafenprojekt, welche soweit ging, das Eingreifen mit Staatsmitteln zu Gunsten dieses ausgesprochenen Konkurrenzprojectes für eine Pflicht des Staates im Landes-

interesse zu erklären, ließ jede Verzögerung der Mannheimer Hafenbauangelegenheit als eine nicht mehr gutzumachende Schädigung erscheinen.

Aber auch hinsichtlich der Platzfrage lief das staatliche Interesse mit dem städtischen durchaus parallel. An sich schon mußte es Bedauern erwecken, daß eine so wichtige Wasserstraße, wie der Floßhafen sie bot, fast unbenützt dalag und nur den Zwecken der mehr und mehr zurückgehenden Flößerei diene, während ringsum das Streben der Industrie nach Anschluß an einen Flußlauf täglich stärker wurde. Sodann aber hatte der Staat schon M. 800 000.— für die Instandhaltung des Floßhafens verausgabt, M. 300 000.— waren für die Anlegung einer Kammer Schleufe am oberen Ende desselben bereits früher genehmigt — Kapitalverwendungen, welche die Ausführung des Industriefahenprojekts aus zinszehrenden in nutzbringende verwandelte. Auch dem dringenden Verlangen der unterhalb des Floßhafens am Altrhein gelegenen großindustriellen Werke nach einer Vertiefung des Fahrwassers war im Zusammenhang mit der Erbauung des Industriefahens unbedenklicher zu willfahren.

Aus solchen Erwägungen heraus schloß das Großh. Ministerium des Innern Namens der Großh. Regierung mit dem Stadtrath am $\frac{10. \text{Januar}}{5. \text{Februar}}$ 1895 die Vereinbarung „über die Anlage und den Betrieb eines Industriefahens am Floßhafen zu Mannheim“ an.

Dem Interesse und Verständniß weiterer Kreise liegen die Einzelbestimmungen der Vereinbarung fern, lediglich ihre Hauptvorthelle für die Stadt seien in Kürze verzeichnet: In erster Linie ist hier die unentgeltliche Abtretung des in das Gebiet des künftigen Industriefahens fallenden, nicht für unmittelbare Staatszwecke nothwendigen flußbauararischen Geländes Seitens der Großh. Regierung an die Stadt zu erwähnen. Sodann verpflichtete sich die Regierung zur Herstellung der für die unmittelbare Verbindung des Industriefahens mit dem Neckar erforderlichen Kammer Schleufe und Floßgasse, des für den Floßverkehr erforderlichen Nachenhafens, ferner zur Instandhaltung des Hafenbeckens auf Staatskosten. Die Erstellung der Verbindungsgeleise der Industrie- und Lagerplätze zum Mannheimer Hauptbahnhof und zur Hessischen Ludwigsbahn fiel der Großh. Eisenbahnverwaltung zur Last. Außer dieser direkten Unterstützung ließ der Staat dem Unternehmen seinen Schutz, indem er der Stadt erforderlichenfalls die Befugniß zur Zwangsent eignung des planmäßig in das Gebiet des Industriefahens fallenden Geländes ertheilte. Ueberdem versprach er dafür Sorge zu tragen, daß die sogenannte Friesenheimer Rheininsel nöthigenfalls auch gegen den Willen der Gemeinde Sandhofen, zu welcher sie bis dahin gehörte, der Gemarkung der Stadt Mannheim einverleibt werde.

Ausgestattet mit diesen Befugnissen und Vergünstigungen sollte die Stadtgemeinde den Industriefahen als rein städtisches Unternehmen herstellen. Von größter Wichtigkeit war die durch die Vereinbarung gewährleistete Möglichkeit, die Friesenheimer Rheininsel einzuverleiben. Nach dem in Aussicht genommenen Projekt sollten gerade hier, auf Sandhofer Gemarkung, die ausgedehnteren Plätze für die Großindustrie erstellt werden. Die Stadt Mannheim hätte also mit großen Opfern ein Unternehmen ausführen müssen, das wesentlich der Nachbargemeinde Sandhofen zu Gute gekommen wäre, auf deren Grund und Boden steuerkräftige Fabriken erstanden

wären. Damit hätte aber der Industriehafen, statt den Wettbewerb Ludwigshafens im Schach zu halten, umgekehrt einen neuen gefährlichen Concurrenten unserer Stadt auf deren eigene Kosten erstehen lassen. Auf die Erlangung eines auch nur annähernd dem Nutzen entsprechenden Kostenbeitrags Seitens der Gemeinde Sandhofen war aber von Anfang an nicht zu rechnen.

Uebrigens wäre die Erstarbung der Konkurrenz in einer fremden Gemeinde schon um deswillen bedenklich gewesen, weil ohnehin einer Nachbargemeinde Mannheims ein reichliches Theil der Früchte des Industriehafens mühelos in den Schoß fallen mußte. Es war dies die Gemeinde Käferthal, welche nicht nur als Großgrundbesitzerin im Gelände des künftigen Hafens in Frage kam, in deren Gemarkung vielmehr, auch die imposante, unterhalb des letzteren gelegenen Fabrikkolonie Waldbhof sich befand, welcher von selbst die Vortheile des Hafens zu Gute kommen würden. Auch dieses Mißverhältniß ist durch die später erfolgte Einverleibung der Gemeinde Käferthal beseitigt worden.

Als eine geradezu unentbehrliche Handhabe erwies sich die der Stadt von der Regierung ertheilte Befugniß zur Zwangsenteignung, für den Fall, daß es ihr nicht gelingen sollte, das benötigte Gelände auf gütlichem Wege zu erwerben. Auf dem rechten, der Stadt zugekehrten Ufer kamen mit verschwindenden Ausnahmen nur Liegenschaften der Stadtgemeinde selbst, der Gemeinde Käferthal und des Großh. Domänenärars in Betracht. Da die Käferthaler Grundstücke im Verlauf der Angelegenheit ohnedies durch die Einverleibung der Stadt zufielen und damit die schwierige Frage ihres Kaufwerthes auf die einfachste Weise gelöst wurde, verblieb also nur das Großh. Domänenärar, mit welchem Angeichts der wohlwollenden Haltung der Großh. Staatsregierung eine Verständigung sicher voranzusehen war.

Schwieriger lagen die Verhältnisse auf dem linken Ufer, dessen Gelände fast ausschließlich den bayerischen Gemeinden Oppau und dem jetzt mit Ludwigshafen vereinigten Friesenheim gehörte. Vorsichtige Umfragen, ob die Besitzer zu freiwilliger Veräußerung geneigt seien, hatten ein überwiegend negatives Ergebniß und wo Bereitwilligkeit zum Verkauf sich zeigte, da wurden solche Liebhaberpreise gefordert, daß an eine andere Erwerbung als im Wege des Expropriationsverfahrens gar nicht zu denken war.

Daß außer den genannten Schwierigkeiten noch eine Reihe von Hindernissen aus dem Weg geräumt werden mußten, konnte die Stadt bei der großen Zahl der in Betracht kommenden Faktoren nicht anders erwarten. Bei allem Entgegenkommen der Behörden bedingt schon die Nothwendigkeit der fortlaufenden Fühlung mit den verschiedensten Instanzen häufig Verzögerung. Besonders zeitraubend waren jedoch die Verhandlungen mit der Hessischen Ludwigsbahn, deren Bahnkörper zwecks Anlage des Industriehafens verschoben und höhergelegt werden mußte. Zunächst konnte sich der vormalige Verwaltungsrath der Gesellschaft angeichts der am 1. Februar 1897 bevorstehenden Verstaatlichung der Bahn zu einer bestimmten Stellungnahme nicht entschließen. Die neue Eigenthümerin aber, die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft glaubte ihre Zustimmung nur gegen erhebliche Concessionen seitens der Stadtgemeinde ertheilen zu können und so vergingen abermals Monate, bis eine Uebereinstimmung erzielt wurde. Und doch lag, je länger sich all diese Verhandlungen hinzogen, desto

mehr Veranlassung zu ihrer schleunigen Beendigung vor. Wie gezeigt, war der Wunsch die Mannheimer Industrie im Hinblick auf die befürchtete Schädigung des hiesigen Handels zu stärken, der Vater des Industriebahnenprojekts.

Seitdem war aber zu den übrigen Befürchtungen hinsichtlich der Zukunft unseres Handels eine neue, gewichtige hinzugetreten. An maßgebender Stelle drang immer mehr die Anschauung durch, daß das Verhältniß zwischen dem Verkehr der Wasserstraßen und Eisenbahnen sich zusehends zu Ungunsten der letzteren verschiebe und daß dieser Entwicklung der Dinge entgegengearbeitet werden müsse. Der theoretischen Begründung der Berechtigung eines Ankämpfens der Eisenstraße gegen die Binnenschifffahrt folgte der praktische Versuch rasch auf dem Fuße und es konnte bald kein Zweifel mehr darüber bestehen, daß der Plan einer theilweisen Ueberwälzung des Güterverkehrs vom Wasser auf die Bahn mit consequenter Hartnäckigkeit seitens der interessirten Bahn- und Finanzverwaltung verfolgt werde. Einen auffälligen Merkstein in diesen Bestrebungen bildete die am 1. April 1897 in Kraft getretene Ausdehnung des preußischen Kohstofftarifs auf Kohlen und Koks, welche ganz dazu angethan war, dem Mannheimer Kohlenhandel einen schweren Schlag zu versetzen. Ermöglichte doch dieser Tarif dem größten Theil des seither mittelst Umschlags vom Wasser zur Bahn von Mannheim aus mit Kohlen versorgten Hinterlandes künftighin deren direkten Bezug ab Zeche zu den gleichen oder noch billigeren Preisen. Wenn auch in richtiger Würdigung der Bedrohung des Mannheimer Kohlenhandels die badische Bahnverwaltung mit eigenen Opfern durch entsprechende Gegenmaßregeln den Schaden abwendete, mußte man doch der Wiederholung des Experimentes bei anderen wichtigen Objekten des hiesigen Handels gewärtig sein. Ob aber der Handel gegen alle bei der Concurrenzstellung Mannheims gegen die rheinischen und Nordseehäfen mit Sicherheit vorauszusehenden Angriffe auf die Dauer gedeckt werden könne, blieb doch zweifelhaft. Auch solche Erwägungen mußten es also wünschenswerth erscheinen lassen, daß die wirthschaftliche Position Mannheims baldigst und kräftigst gestärkt, die Erbauung des Industriebahns sonach mit allen Mitteln beschleunigt werde.

So wurde denn am 18. März 1897 durch Inbetriebnahme der Bagger mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen und wenn auch gelegentlich in der Ausführung noch einmal eine unfreiwillige Verzögerung durch Ausbleiben erforderlicher Genehmigungen u. dgl. eintrat, schritt doch das Werk rüstig, ja dank vorzüglichen Witterungs- und Wasserverhältnissen sehr schnell vorwärts. So darf die vollständige Bereitstellung von Plätzen zu ungehindertem Gebrauch und Verkehr bis zu dem in Aussicht genommenen Termin mit Sicherheit erwartet werden und entsprechend rasch wird der Abschluß der übrigen Arbeiten sich vollziehen.

Die vorstehenden Ausführungen werden haben erkennen lassen, daß der Bau des Industriebahns ein Unternehmen größten Stiles für die Stadt Mannheim bedeutet.

Mit Recht wird daher gefragt werden, ob das nun fertig gestellte Werk auch dem dafür gemachten bedeutenden Aufwand an Geld und Zeit, an persönlicher Energie und Arbeitskraft völlig entspreche, kurzum es wird nachzuweisen sein

Was der Industriehafen bietet.

Ein solcher Nachweis wird durch einfache Aufzählung der Vortheile, mit welchen Natur und Menschenhand den Industriehafen ausgestattet haben, keinesfalls erschöpft sein. Gibt es doch Häfen, deren Ausrüstung eine vortreffliche, ja mustergültige genannt werden darf, die aber trotzdem nicht gedeihen können. Kein Hafen ist eben ein vollkommen selbstständiges Gebilde, ein wirtschaftliches Ding an sich, jeder will im Zusammenhang mit seiner Umgebung betrachtet und beurtheilt sein. Wer also ein neues Unternehmen dieser Art beschreiben will, hat vor Allem Auskunft über dessen Milieu zu geben. Im Folgenden soll — anschließend an frühere Darstellungen der Mannheimer Handelskammer und speziell des verdienstvollen vormaligen Syndikus derselben, Dr. S. Landgraf — in einigen Strichen ein wirtschaftliches Stimmungsbild des Platzes Mannheim und seiner Umgebung gezeichnet werden. Der mit den genannten Schilderungen schon vertraute, besonders also der Mannheimer Leser wird immerhin mit Genugthuung ersehen, daß in dem neuen Bild die Farben noch stärker aufgetragen werden dürfen.

Unser Jahrhundert hatte bereits seine Mitte überschritten, da lag in kleinem Kreise an ein mächtiges Schloß, den Zeugen vergangenen Glanzes, sich anlehnd an Zusammenfluß des Neckar und Rheins eine seit fast einem Jahrhundert zum Stillstand verdamnte Stadt, und drüben über dem Rhein an Stelle der ehemaligen Rheinschanze ein kleiner Hafenort, beide zusammen wenig über 25 000 Einwohner stark.

Heute, da das Jahrhundert zur Reize geht, ist dasselbe Mannheim-Ludwigshafen eine reiche Doppelstadt von etwa 165 000 Einwohnern, einer der großartigsten, wenn nicht der großartigste Binnenhafen des Kontinents, der Endpunkt der Großschiffahrtsstraße des verkehrsreichsten europäischen Stromes und der Sitz einer weltberühmten Industrie.

Eine derartige, man darf wohl sagen, amerikanische Entwicklung läßt sich aus dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung der letzten Jahrzehnte nicht ausschließlich erklären, eine Reihe besonders günstiger Umstände muß mit im Spiele gewesen sein. Da ist vor Allem die Grundlage der wirtschaftlichen Machtstellung Mannheims, seine überaus glückliche geographische Lage im deutschen Wasserstraßennetz, inmitten dichtbevölkerter, reicher und hochentwickelter Landstriche. Hier hat der große,

von den belgischen und niederländischen Seehäfen ausgehende und unterwegs durch den Kohlen- und Erzreichtum der Rheinlande und Westphalens gespeiste Rheinverkehr seinen Endpunkt. Er hat Mannheim zum Seehafen im Binnenlande gemacht, von dem aus weite Strecken Mittel- und Südeuropa's, ganz Südwestdeutschland, die Schweiz und ein Theil Italiens und Frankreichs mit transoceanischen Produkten, mit den Erzeugnissen der rheinischen Montanindustrie und den mannigfaltigsten sonstigen Wirthschaftsgütern versorgt werden. Diese natürlichen Vorzüge, verstärkt durch eine weitblickende Regierung und einem ungewöhnlich begabten und rührigen Kaufmannsstand in die Hand gegeben, erklären Mannheims Aufschwung.

Einige summarische Zahlen werden zunächst einen allgemeinen Begriff über die Bedeutung des Verkehrs am Plaze Mannheim geben können. Im Jahre 1860 betrug dessen Gesamtverkehr zu Wasser und per Bahn 4,6 Millionen Doppelcentner. Zehn Jahre später war diese Ziffer auf 7,5 Millionen gewachsen, nach einem weiteren Dezenium, im Jahre 1880, finden wir 18,4 Millionen angegeben. 1890 waren schon 47,3, im Jahre 1897 aber gar 74,4 Millionen erreicht.

Bei dem engen Zueinandergreifen von Bahn- und Schiffsverkehr haben erklärlicher Weise beide aus dieser gewaltigen Steigerung ihre Vortheile gezogen, denn es vertheilte sich die beförderte Gütermenge in den obigen Jahren wie folgt, auf den

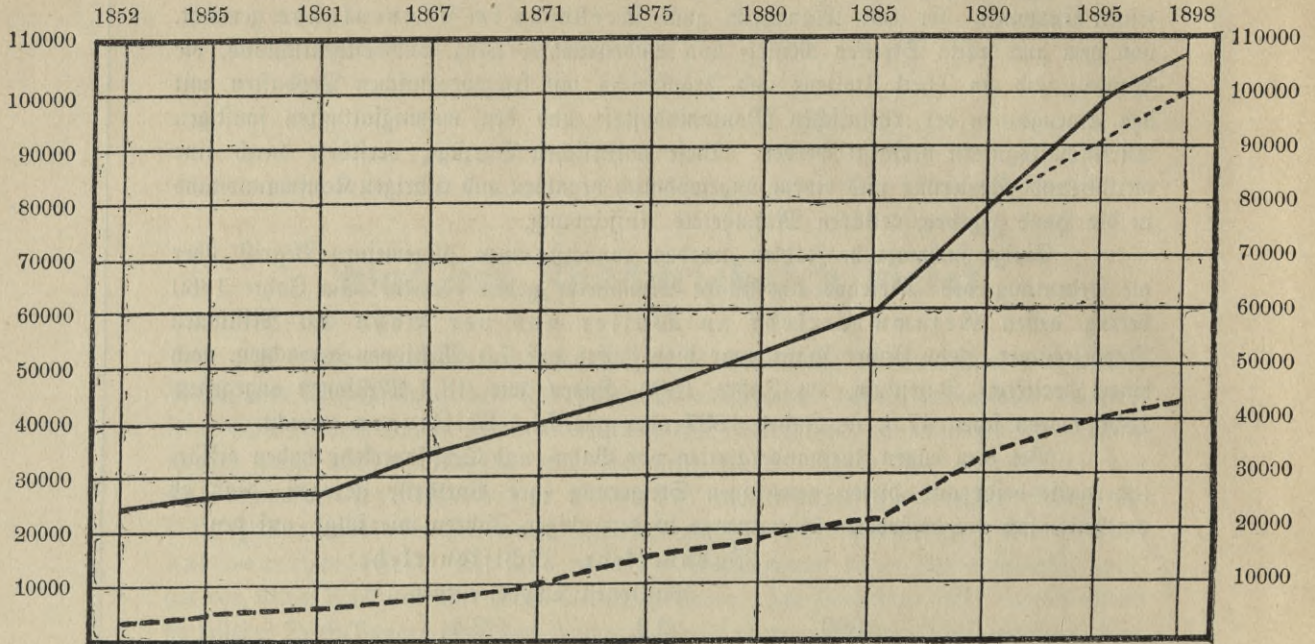
	Millionen Doppelcentner.	
	Bahnverkehr.	Schiffsverkehr.
1860	2,2	2,4
1870	3,4	4,1
1880	8,8	9,6
1890	20,5	26,8
1897	32,4	42.

Bereits im ersten Abschnitt ist gesagt worden, daß Mannheim recht eigentlich als das Herz der badischen Bahnen zu betrachten sei; hier wird der Ort sein, diese Behauptung durch das Zeugniß der Statistik zu erhärten. Mit Stolz wurde vor Jahren darauf hingewiesen, daß der Verkehr der badischen Station Mannheim jenen der 9 nächstgrößten badischen Stationen, hinter welchem er noch 1884 wesentlich zurückstand, überholt habe. Wie sehr hat sich dieses Verhältniß seither noch zu Gunsten Mannheims verschoben! Betrug doch nach dem Jahresbericht der Großh. badischen Eisenbahnen für 1896 der — seither auf weit über 3 Millionen angewachsene — Mannheimer Güterverkehr 2942294 t d. h. mehr als der Verkehr der 16 nächstgrößten badischen Stationen zusammengenommen. Der vierte Theil der gesammten Güterbewegung des badischen Eisenbahnnetzes einschließlich des Durchgangsverkehrs entfiel 1896 auf Mannheim, das seinen Verkehr seit 1882 mehr als verdreifacht, im letzten Jahrzehnt mehr als verdoppelt hat und damit eine Zunahme aufweist, welcher kaum eine andere deutsche Großstadt eine ähnliche zur Seite wird setzen können.

Noch üppiger hat sich, wie oben ersichtlich, der Wasserverkehr entfaltet, denn er hat sich seit der Errichtung des deutschen Reiches reichlich verzehnfacht. Eine Reihe rheinischer Häfen hat Mannheim in den letzten Jahrzehnten überflügelt, darunter selbst solche, deren Verkehr noch in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre

Wachstum der Einwohnerzahl in Mannheim und Ludwigshafen.

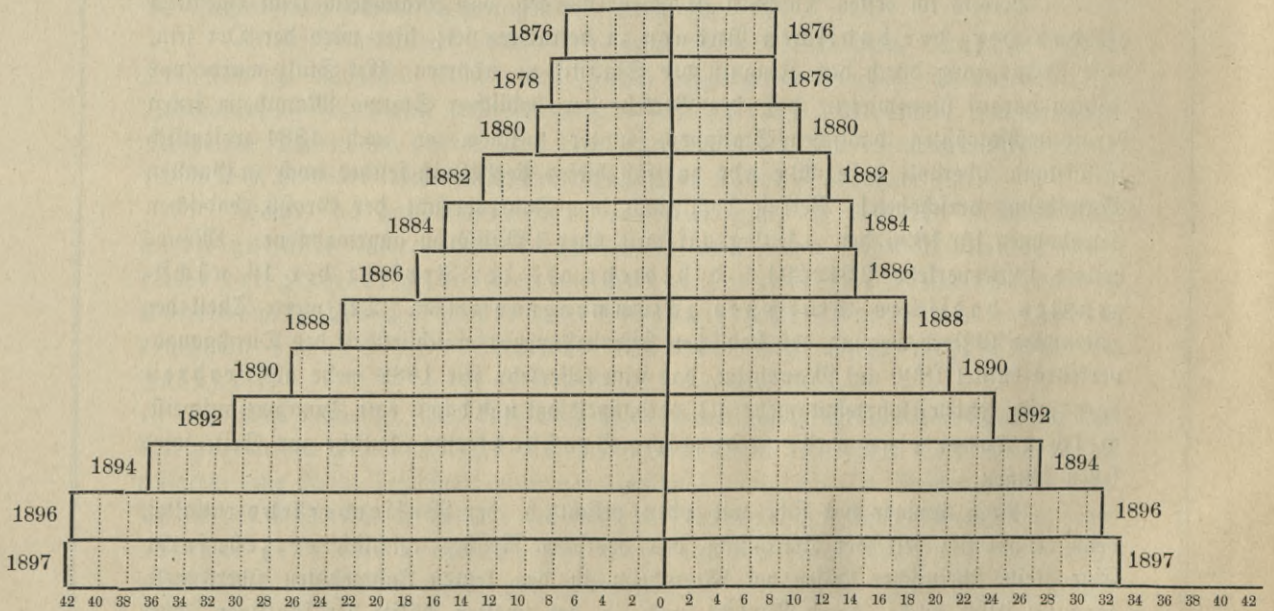
— Mannheim, einschl., auschl. Käferthal-Baldhof, --- Ludwigshafen.



Güterverkehr des Plazes Mannheim in Millionen Meter-Ctr.

Wasserverkehr

Bahnverkehr



den hiesigen um ein Bedeutendes überragte, wie z. B. Köln. Der Hafenplatz Mannheim wird eben heutzutage von nahezu allen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen verkehrenden Schiffen besucht und der glänzende Aufschwung der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, ebenso wie die Blüthe der niederrheinischen Montanindustrie spiegeln sich bei dem regen Güterverkehr Mannheims mit diesen Bezirken in dessen Verkehrsstatistik deutlich wieder. Die folgenden Angaben mögen für die Lebhaftigkeit des hiesigen Schiffsverkehrs Zeugniß ablegen. Es betrug nämlich die Zahl der auf dem Rhein angekommenen Schiffe im Jahre 1897: 11203 gegen 6656 im Jahre 1887. Im selben Jahrzehnt war die Zahl der abgegangenen Schiffe von 6863 auf 11185 gestiegen, es ist sonach nahezu eine Verdoppelung im Schiffsverkehr, berechnet nach der Zahl der Schiffe, eingetreten. Lehrreicher noch als diese die Schiffe verschiedener Größenklassen gleichrechnende Zusammenstellung ist aber die folgende Uebersicht, welche den Güterverkehr in Segelschiffen und Schleppkähnen zwischen Mannheim und den mit ihm im Verkehr stehenden Häfen zeigt. Darnach betrug der Verkehr:

	1887.	nach Mannheim		1897.
		Mill.	Metr. Ctr.	
der belgischen und holländischen Häfen	5,067	13,806	0,834	1,229
der Rheinhäfen zwischen der holländ. Grenze und Mannheim	6,958	16,026	1,098	2,475
der Rheinhäfen zwischen Mannheim und Straßburg	0,207	0,919	0,007	0,745
der Neckarhäfen zwischen Mannheim und Heilbronn	0,910	1,794	0,757	1,106

Allenthalben stößt man also auf die erfreulichste Steigerung, wobei nicht zu übersehen ist, daß man das Bild durch Beifügung der Zahlen für Ludwigshafen noch wesentlich lichter halten könnte, denn verkehrspolitisch bilden beide Plätze ein Ganzes und die Benutzung der Verkehrsanlagen unserer Nachbarstadt durch den Mannheimer Handels- und Industriestand findet in ausgiebigstem Maße statt. Zur Bewältigung der Bewegung solch enormer Gütermassen bedarf es nun freilich eines ausgedehnten Schiffs- und Wagenparks. Hinsichtlich des letzteren kommt außer dem reichhaltigen Material der badischen Bahn jenes der Pfälzer Bahnen sehr in Betracht, da zur Versorgung verschiedener Gebiete, wie des Elsaß und der Schweiz, über beide Bahnen gleich vortheilhaft disponirt werden kann. Selbst den höchsten Anforderungen genügt sodann der Schiffsraum, welchen allein die in Mannheim domicilirten Schifffahrts-Gesellschaften dem Güterverkehr bieten können. Voran steht hier die Mannheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft, das bedeutendste Transportunternehmen des Continents, das in seinen (1896) 11 Schleppdampfern und 60 Schleppkähnen etwa 1 Million Centner beherbergen kann, was mehr als die halbe Ladungsfähigkeit der gesamten badischen Staatsbahnen und den ersten Theil des sämmtlichen auf dem Rhein verfügbaren Schiffsraums darstellt. Einzelne ihrer Schiffe besitzen die Größe eines kleineren Seedampfers und sind in der Lage, weit über 30000 Centner, d. i. den Inhalt von vier Güterzügen in sich aufzunehmen. Ueberhaupt

beanspruchen die Mannheimer Transportgesellschaften mit Recht einen hervorragenden Platz unter den 37 Rhebereien, welche auf dem Rhein verkehren und über 70 Güterdampfer und 660 Schleppboote und Schleppfähne mit einer Gesamtladefähigkeit von $6\frac{1}{2}$ Millionen Centner verfügen. So gewaltige Hilfskräfte stehen im Dienst des Mannheimer Güterverkehrs, der sich übrigens nicht allein auf die Rhein- und Rhein-Seehäfen erstreckt, vielmehr vermöge regelmäßiger Transportverbindungen nach Hamburg, den Elbehäfen und Stettin, sowie nach London mit Umladung in Rotterdam, ferner nach Bremen mit Umschlag in Köln übergreift. Vergessen wir aber über dem mächtigen Rheinverkehr die Neckarschiffahrt nicht, welcher ungefähr 300 Schiffe mit 2000 bis 5000 Centner Tragfähigkeit dienen. Die zu Berg gehenden Schiffe werden in Zügen von 10—25 Fahrzeugen durch Dampfer der Kettschleppschiffahrtsgesellschaft bis Heilbronn (113 km) geschleppt. Die Zahl der direkten Züge bis Heilbronn betrug (1897) 494, zurückgelegt wurden von den 7 Dampfern der Gesellschaft rund 60000 Bergkilometer mit 3681 leeren und 2148 beladenen Fahrzeugen. Wennschon die gleichfalls in erfreulicher Entfaltung begriffene Neckarschiffahrt zur Zeit noch gegenüber der Rheinschiffahrt sehr in den Hintergrund tritt, ist doch keineswegs ausgemacht, daß dies immer so bleiben müsse. Denn eifrig strebt das schwäbische Hinterland, den Neckar, dessen Wasserkraft bislang noch nicht voll ausgenutzt dem Schiffsverkehre diene, zur großen Güterstraße zu gestalten.

Bisher ist nur vom Gewicht der nach und aus Mannheim bewegten Gütermenge gesprochen worden; so darf denn anhangsweise noch bemerkt werden, daß der Gesamtwert der ein- und ausgeführten, wichtigeren Handelsartikel Mannheims im Jahr 1890 seitens der Handelskammer auf Grund sorgfältiger Erhebungen zu 437 Millionen Mark ermittelt worden ist. Bringen wir die seither erfolgte Verkehrssteigerung auch nur mäßig in Anschlag, so müssen wir immerhin 600 Millionen allermindestens in Rechnung stellen. Dem Werth seines Gesamtgüterverkehrs (zu Wasser und zu Bahn) nach, steht Mannheim wahrscheinlich noch über Berlin und an erster Stelle hinter Hamburg, wobei dessen Seeverkehr übrigens noch nicht mit eingeschlossen ist.

Daß die Entwicklung der übrigen Träger des Verkehrs: der Post, des Telegraphen- und Fernsprechwesens hinter dem sonst hier beobachteten Aufschwung in keiner Weise zurücksteht, ist nach dem Gesagten fast selbstverständlich. Nirgends sonst im Deutschen Reich bekommt durchschnittlich ein Einwohner einen so hohen Betrag jährlich durch Postanweisung ausbezahlt, wie hier in Mannheim. Außerordentlich entwickelt ist ferner der Telegraphenverkehr, und zwar speziell jener nach außereuropäischen Ländern. Bei dem überaus lebhaften Fernsprechverkehr verdient hervorgehoben zu werden, daß von den bei der hiesigen Fernsprech-Vermittlungsstelle ausgeführten Verbindungen über 5 Millionen auf Mannheim, mehr als 1 Million aber auf Ludwigshafen entfällt — ein schlagender Beweis für die mehrfach betonten engen wirthschaftlichen Beziehungen beider Städte.

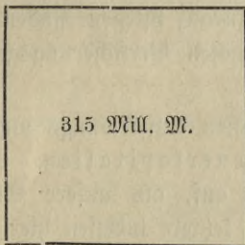
Auf entsprechend hoher Stufe steht ferner das an Mannheims ökonomischem Aufschwung aufs lebhafteste betheiligte Bankwesen. Neben altangesessenen Privatbankhäusern, unter denen solche allerersten Ranges sich befinden, bestehen am Plage eine Reihe von Aktienbanken größten Stiles, darunter die einzige Notenbank des Großherzogthums, die badische Bank. Der Umsatz der Mannheimer Reichsbankhauptstelle

Darstellung der Mannheimer Steuerkapitalien.

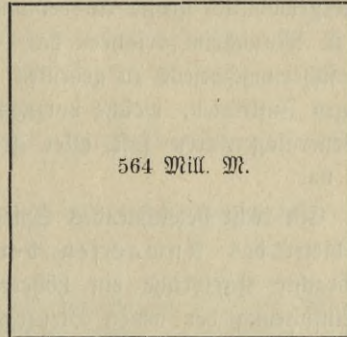
a. Gesamtsteuerkapital.

1886

1898


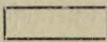


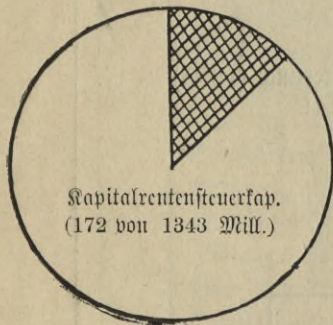
315 Mill. M.



564 Mill. M.

b. Anteil der Mannheimer Steuerkapitalien an denen des Großherzogthums (1895).

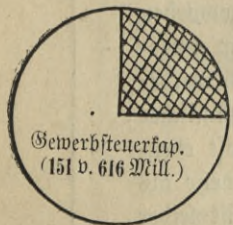
 Mannheim.  Uebrigcs Großherzogthum.



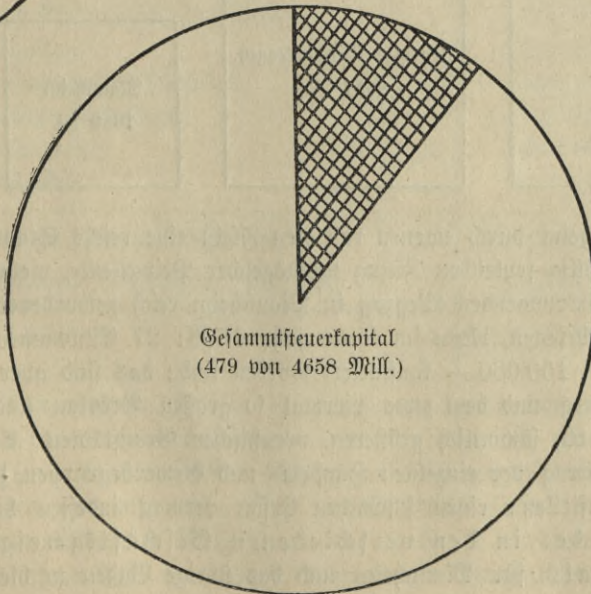
Capitalrentensteuerkap.
(172 von 1343 Mill.)



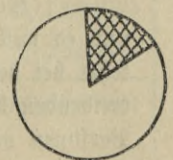
Grund- und Häusersteuerkap.
(117 von 2455 Mill.)



Gewerbesteuerkap.
(151 v. 616 Mill.)



Gesamtsteuerkapital
(479 von 4658 Mill.)



Einkommensteueranschlag,
(39 von 244 Mill.)

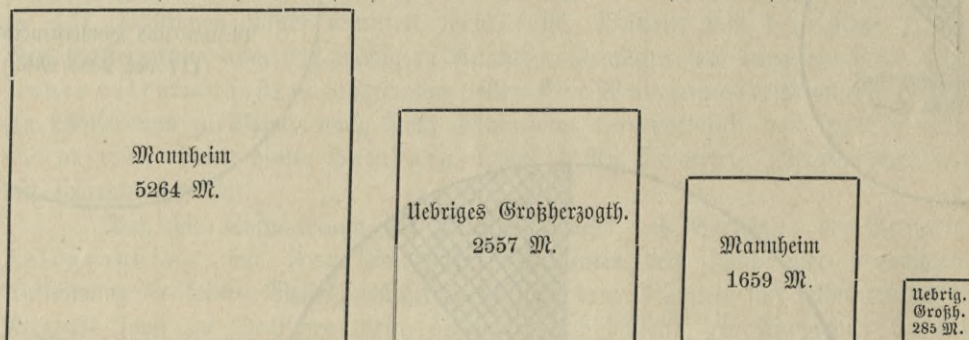
hat 1897 die enorme Summe von 3 Milliarden 356 Millionen Mark betragen, von denen 2,84 Milliarden auf den Giroverkehr entfielen, seit 1887 hat sich also der Gesamtumsatz, wie der Giroverkehr um je $1\frac{1}{3}$ Milliarde Mark gehoben. Speziell verdient noch die außergewöhnlich große Ausdehnung erwähnt zu werden, welche das Blankokreditsystem in Mannheim erfahren hat. Ueberdem ist noch der hervorragenden Stellung des Versicherungswesens zu gedenken. Abgesehen von den, theilweise sehr bedeutenden 8 hiesigen Instituten, welche vorzugsweise die Transportasssekuranz pflegen, finden sich auch Generalagenturen fast aller großen in- und ausländischen Versicherungsgesellschaften vor.

Ein recht bezeichnendes Spiegelbild des wirthschaftlichen Aufschwungs unserer Stadt bietet das Anwachsen der Mannheimer Steuerkapitalien. Noch 1876 brachte Karlsruhe ein höheres Gesamtsteuerkapital auf, als unsere Stadt. Seit Einführung der neuen Steuergesetzgebung hat sich das letztere indessen hier von (1886) 315 Millionen auf 456 Millionen im Jahre 1894 und — allerdings unter Einrechnung der inzwischen einverleibten Gemeinde Käferthal — 1898 auf 564 Millionen gehoben. Schon 1895 verhielt sich der Steueranschlag des Mannheimer steuerbaren Einkommens zum Karlsruher wie 39:29 Millionen, also wie 4:3. Den Löwenantheil an dieser außerordentlichen Zunahme beansprucht das Gewerbesteuerkapital, welches sich innerhalb der letzten 15 Jahre verdoppelt hat.

c. Gewerbesteuer und Gesamtsteuerkapital auf den Kopf der Bevölkerung (1895)

1. Gesamtsteuerkapital.

2. Gewerbesteuerkapital.



So ist Mannheim durch eigenen rastlosen Fleiß eine reiche Stadt geworden und es will bei dem völlig fehlenden Zuzug vermöglicher Privatleute, vielmehr umgekehrt bei dem öfters vorkommenden Wegzug in Mannheim reich gewordener Gewerbetreibenden doppelt viel besagen, wenn im Steuerjahr 1896: 27 Einkommen physischer Personen von über Mk. 100 000.— konstatiert worden sind; das sind aber fast ebensoviele wie in Magdeburg und dem etwa viermal so großen Breslau und mehr als in 10 von den übrigen 16, sämmtlich größeren, preussischen Großstädten. Es ist leider nicht angängig, den Beitrag der einzelnen Handels- und Gewerbegruppen zur Steuerkraft der Stadt darzustellen; einen schwachen Ersatz vermag indessen die folgende Zusammenstellung des in den verschiedenen Geschäftszweigen angelegten Aktienkapitals für Mannheim und das übrige Baden zu bieten. Dhue

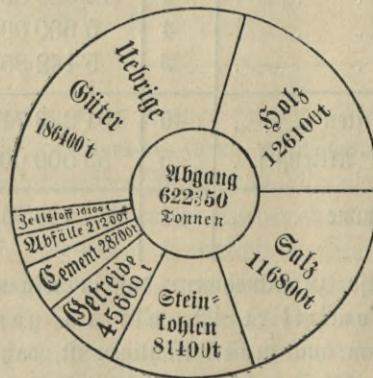
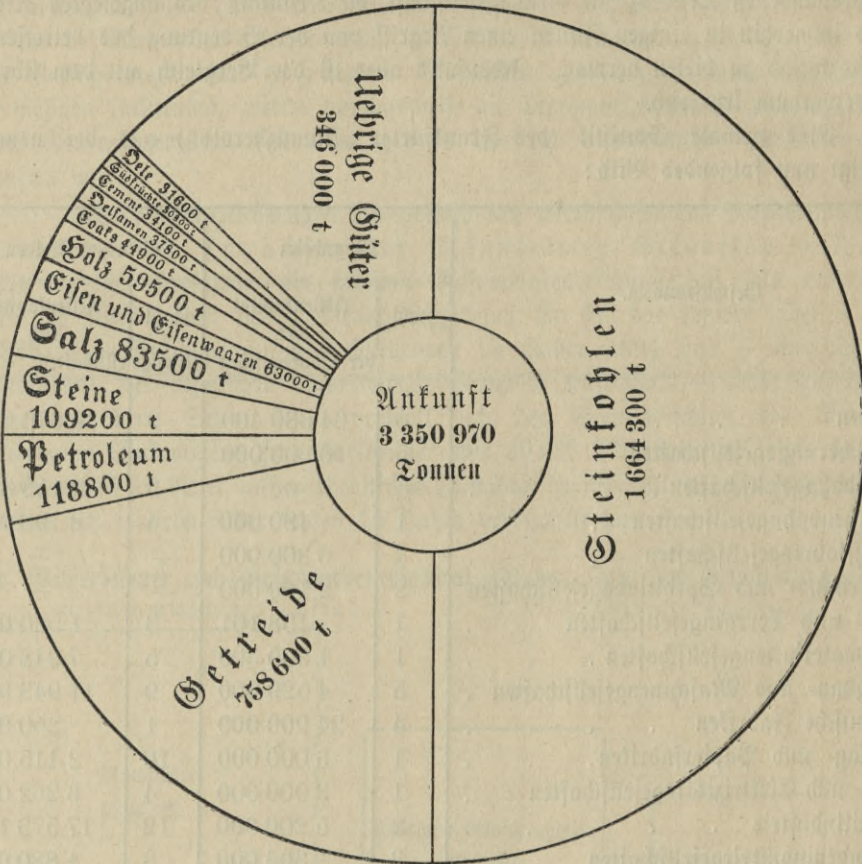
die gerade in unserer Stadt in die Augen springende Bedeutung einzelner Privatunternehmungen irgendwie zu verkennen, darf man doch sagen, daß bei der ausgesprochen großbetrieblichen Konzentration des Mannheimer Geschäftslebens und der damit verbundenen Tendenz zur Aktiengesellschaft die Kenntniß des angelegten Aktienkapitals immerhin in einigen Fällen einen Begriff von der Bedeutung des betreffenden Geschäftszweigs zu bieten vermag. Jedenfalls aber ist der Vergleich mit dem übrigen Großherzogthum lehrreich.

Eine private Statistik (des Frankfurter „Finanzherold“) aus der neuesten Zeit zeigt nun folgendes Bild:

Geschäftszweig.	Mannheim		Uebrigcs Baden	
	Zahl	Aktienkapital Mk.	Zahl	Aktienkapital Mk.
	der einheimischen Aktiengesellschaften.			
Banken	6	64 680 400	9	6 673 600
Versicherungsgesellschaften	5	16 600 000	—	—
Eisenbahngesellschaften	—	—	3	2 153 859
Straßenbahngesellschaften	1	480 000	4	2 190 000
Schiffahrtsgesellschaften	4	6 300 000	—	—
Lagerhaus- und Speditionsgesellschaften	2	2 160 000	—	—
Bau- und Terraingesellschaften	1	138 161	3	1 520 000
Baumaterialiengesellschaften	1	1 500 500	5	7 948 000
Bergbau- und Maschinengesellschaften	5	4 529 000	9	11 943 000
Chemische Fabriken	4	24 900 000	1	250 000
Verlag- und Papierfabriken	1	6 000 000	10	2 115 000
Gas- und Elektrizitätsgesellschaften	1	3 000 000	4	6 262 000
Textilindustrie	2	5 200 000	12	17 573 143
Fremdenindustriengesellschaften	3	306 000	3	1 880 000
Verschiedene Industrien	4	14 626 800	10	6 062 000
Aktienbrauereien	4	5 660 000	25	23 560 000
Zuckerfabriken	2	5 142 857	—	—
Einheimische Aktiengesellschaften	46	161 223 718	98	90 130 602
Dazu Filialen auswärtiger Aktiengesef.	5	53 500 000	7	30 720 000
Summe	51	214 723 718	105	120 850 602

Der Tabelle ist also zu entnehmen, daß in Mannheim nahezu doppelt soviel Aktienkapital domizilirt ist, als im ganzen übrigen Großherzogthum Baden. Wenn auch zu berücksichtigen ist, daß z. B. die Versicherungsgesellschaften nur mit einem Theil des Nominalkapitals zu arbeiten pflegen, so wird das daraus entstehende Minus durch das theilweise sehr beträchtliche, gleichfalls außer Ansaß gelassene Agio der meisten Aktien wieder ausgeglichen. Selbst falls nicht alle

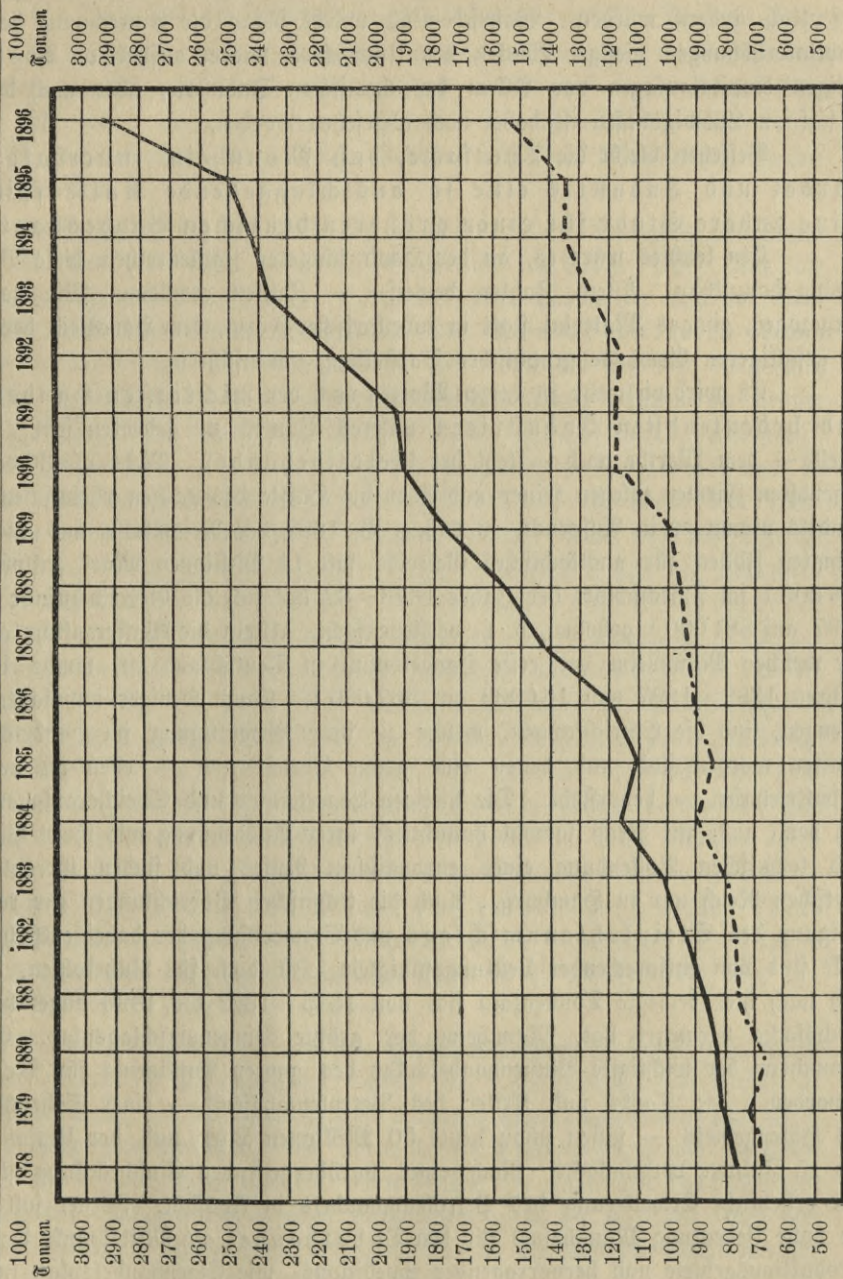
Darstellung des Mannheimer Hafenverkehrs nach Waarengattungen (für 1896).



Güterverkehre der badischen Station Mannheim.

— Station Mannheim (bad. Bahn).

----- die vier nächstgrößten bad. Stationen (Karlsruhe, Heidelberg, Bafel und Freiburg) zusammengekommen.



Gesellschaften des übrigen Baden in diese Zusammenstellung aufgenommen sein sollten — wie eine Vergleichung mit offiziellen Angaben vermuthen läßt — so kann es sich hier doch nur um kleinere Unternehmungen handeln, welche das Gesamtergebniß kaum wesentlich ändern würden. Wahrscheinlich würde sogar die Einrechnung der jüngsten Kapitalerhöhungen hiesiger Banken den Unterschied wieder aufheben. Von den großartigen Kapitalanlagen vor Allem der chemischen Industrie, aber auch der Banken u. s. f. in Ludwigshafen ist dabei noch abgesehen worden.

Bestehen bleibt die Thatsache, daß Mannheim innerhalb Badens Handel und Industrie eine so ausschlaggebende Rolle spielt, wie keine andere Stadt für einen größeren deutschen Bundesstaat.

Ein leichtes wäre es, an der Hand längerer Zahlenreihen diese Behauptung bündig darzuthun. Allein Zahlen beweisen — Zahlen ermüden. Wir haben daher vorgezogen, einiges Material statt in tabellarischer Form, dem Hauskleid der Statistik, im gefälligeren Gewande graphischer Darstellung vorzuführen.

Es wird vielmehr in kurzen Worten noch der wichtigsten Handelsartikel und bedeutendsten Industrien unseres Platzes zu gedenken sein. An erster Stelle — dem Werthe nach — steht der Getreidehandel. Mehr als 30 der hervorragendsten Firmen pflegen seiner und über die Hälfte des ganzen rheinischen Getreidehandels nimmt er in Anspruch, so daß z. B. 1897 der Reichskasse aus hier vereinnahmten Zöllen für ausländisches Getreide fast 14 Millionen Mark zuströmen. Von 118 000 t im Durchschnitt der Jahre 1873—82 hat sich die Getreidezufuhr im Jahre 1897 auf 881 000 t gehoben, d. h. versiebenfacht. Allein die Wasserzufuhr an Weizen, für welchen Mannheim der erste Handelsplatz in Deutschland ist, wuchs in den 10 Jahren 1888—1897 von 164 000 auf 567 000 t. Kaum weniger imposant, als diese Mengen, sind die Einrichtungen, welche zu ihrer Bewältigung im Handelshafen geschaffen worden sind und denen eine große Erweiterung — eben im neuerbauten Industriehafen — bevorsteht. Die hiesigen Lagerhäuser und Speichereinrichtungen erfreuen sich denn auch mit Recht sowohl hinsichtlich ihrer Ausdehnung wie ihrer Vielseitigkeit und technischen Vervollständigung eines europäischen Rufes und finden ihresgleichen im deutschen Reich nur in Hamburg. Auch die technischen Vorrichtungen zur raschen Erledigung des Steinkohleumschlags und Verwerthung der dabei entstehenden Abfälle sind von entsprechender Leistungsfähigkeit. Ist doch für Ruhrkohlen, deren von und nach hier bewegte Tonnenzahl sich von 1875—1882 bis 1896 ungefähr um das Sechsfache vermehrt hat, Mannheim der größte Binnenumschlagsplatz. Ebenso ist Mannheim der wichtigste Binnenhandelsplatz des ganzen Kontinents für Petroleum geworden. Die Tanks und Keller des Petroleumhafens — einer Sehenswürdigkeit des Hafengebiets — fassen schon heute 50 Millionen Liter und der Umsatz hat sich seit 15 Jahren verzehnfacht. Nach einer vorübergehenden Einschränkung steht dabei eine erhebliche Erweiterung des Petroleumhandels in Aussicht. Ferner soll noch auf die hohe Bedeutung Mannheims für den Tabakhandel als Mittelpunkt der deutschen Produktionsgebiete und hervorragender Expeditiions- wie Eigenhandelsplatz in fremden, überseeischen Tabaken und auf die großartigen Lagerungseinrichtungen des Tabakgroßhandels hingewiesen werden. Die Zolleinnahme für unbearbeitete Tabakblätter bezifferte sich 1897 auf 3½ Millionen Mark, während für Petroleum und Mineral-

schmieröle über 5 Millionen vereinnahmt wurden. Endlich nur noch die kurze Bemerkung, daß Mannheim auch der erste Holzstapelplatz Südwestdeutschlands ist und im Handel mit Eisen und Eisenwaaren wegen der gleichmäßigen Nähe der Erzeugungsstätten an der Saar und am Niederrhein eine besonders günstige Position hat.

Damit ist die Reihe der Handelsartikel, in welchen Mannheim eine erstklassige Stellung zukommt, freilich noch längst nicht erschöpft, allein mit einem näheren Eingehen auf sie alle wäre wenig gewonnen. Niemals vermag selbst die feinste Zerkleinerung ein so hochentwickeltes organisches Gebilde, wie den Mannheimer Handel naturgetreu darzustellen.

Noch schwieriger ist es, ein Bild der industriellen Thätigkeit der Stadt zu entwerfen, da uns hier auch die Statistik ziemlich im Stiche läßt. Nur die Zusammenstellungen über die Ausfuhr des Konsulardistrikts Mannheim nach den Vereinigten Staaten bieten eine dürftige Handhabe. Daß darin Chemikalien obenan stehen, ist nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, daß die Stadt und ihre Umgebung ein Centrum der chemischen Industrie allerersten Ranges bildet, welches die größte Farbenfabrik der Welt, die Badische Anilin- und Sodafabrik, einbegreift. Ebenso ist die Zellstofffabrik Waldhof das größte bestehende Etablissement in seiner Art und auch die Spiegelmanufaktur Waldhof mit ihren drei französischen Filialen wird nicht viele ihres Gleichen haben. Eine sehr einflußreiche Stellung nimmt die hiesige Maschinenfabrikation ein, der sich als besonders hervorzuhebende Bestandtheile der Industrie die Gummi- und Lederwaaren, Tabak- und Delfabrikation und die Mühlenindustrie anreihen. Sehr bezeichnend für die Lebhaftigkeit der gewerblichen Thätigkeit in unserer Stadt ist die vorzügliche Position, welche sich diese sofort im jüngsten Zweig der Maschinenfabrikation, in der Verfertigung von Fahrrädern, zu verschaffen gewußt hat. Zahlreiche Filialen hiesiger Etablissements in fast allen europäischen Ländern, Rußland nicht ausgenommen, haben übrigens den Ruf unserer Industrie längst verbreitet. Ein gewichtiges Zeugniß legt auch die Berufszählung von 1895 zu ihren Gunsten durch den Nachweis ab, daß sie der Industrie aller übrigen deutschen Handelsstädte von ähnlichem Rang wie Mannheim relativ wesentlich überlegen ist. Hinsichtlich der Stärke der in Motorenbetrieben verwendeten Pferdekkräfte steht Mannheim unter den deutschen Großstädten schon an 7., im Vergleich zur Bevölkerung nächst Dortmund sogar an 1. Stelle.

Es wird nun noch ein Wort von den **Safenanlagen** zu sagen sein, deren Bestandtheil der neuerbaute Industriehafen bilden soll. Im Interesse der Kürze ist freilich eine Beschränkung auf die elementarsten Angaben über Wasserfläche und Uferlänge geboten. Ueber die Benutzung des vorhandenen Raumes durch die einzelnen Handelszweige, die — wie schon bemerkt, vortrefflichen — technischen Vorrichtungen zur Bewältigung des Verkehrs und sonstige Einzelheiten giebt die im Juni 1896 von der hiesigen Handelskammer veröffentlichte Beschreibung und der von der Stadtgemeinde herausgegebene Führer durch Mannheim*) Aufschluß.

*) Mannheim 1897, Dr. Haas'sche Druckerei.

Der älteste Bestandtheil der Hafenanlagen ist der obere Theil des in der Mündungsstrecke des Neckars liegenden 3800 m langen Neckarhafens. Vermöge seiner Tiefe ist dieser den größten Rheinschiffen zugänglich und besitzt 39 ha Wasserfläche und 5900 m Verladeufer, davon 260 m mit Kaimauern.

Der durch eine Schleufe gegen das Hochwasser des Neckars geschützte Verbindungskanal (8,3 ha und 2500 m durchweg abgeböschte Verladeufer) bringt diesen Fluß mit dem alten Zolhafen (1,5 ha, 440 m Verladeufer mit Kaimauer) und dem Mühlahafen in Verbindung. Dieser wichtigste Theil des ganzen Hafens durchschneidet die von Rhein und Neckar gebildete Landzunge und mündet in den offenen Rhein aus. Am rechten Ufer der Mündung schließt sich sodann ein von dem übrigen Hafengebiet zum Schutz gegen Feuergefähr abgetrennter Petroleumhafen mit einer abgeböschten Uferlänge von 450 m am offenen Rheinstrom an. Gegen ungünstigen Wasserstand und Eisgang ist der Mühlahafen gesichert; bei einer Wasserfläche von 26,6 ha besitzt er eine Länge von 2100, eine Breite von 120 m. Sein oberer Theil steht vermittelt des oberen Hafenskanals (1,25 ha, 640 m durchweg abgeböschten Verladeufers), in welchen zur Ausgleichung des Rheingefälles eine Kammer-*schleufe* eingebaut ist, gleichfalls mit dem Rhein in Verbindung. Zwischen Mühlahafen und Neckar mit Einfahrt von diesem aus befinden sich die beiden Becken des Binnenhafens (2710 m Verladeufer). Die neueste Erweiterung des Hafengebiets — vom Industriefhafen abgesehen — stellt die Kaianlage am offenen Rhein mit 2490 m Uferlänge dar (davon 2025 m mit Kaimauer). Daran anschließend setzt sich rheinaufwärts bis 500 m oberhalb der Rheinbrücke das fast 1 km lange Rheinvorland fort.

Im Ganzen umfassen die Mannheimer Hafenanlagen ca. 220 ha Wasserfläche und 20 km Verladeufer, davon 4,8 mit Kaimauern. Inmitten des Hafengebiets liegt der Centralgüterbahnhof, von dem aus ein Netz von fast 100 km Geleisen alle Theile des Hafens umspinnt.

Diesen Verkehrseinrichtungen soll als weiteres Glied der **neuerbaute städtische Industriefhafen** sich anreihen. Daß seine Erschließung ein Ding der Nothwendigkeit war, wußte man und die rege Nachfrage nach Industrie- und Handelsplätzen, welche fast gleichzeitig mit dem Baubeginn einsetzte, liefert einen ferneren Beweis dafür. Es darf ja auch ohne Uebertreibung ausgesprochen werden, daß nur in den seltensten Fällen die Verhältnisse für einen neuen Hafen so glücklich liegen werden, wie beim Industriefhafen. Nicht zur Befriedigung eines eingebildeten Bedürfnisses, — in Erwartung der Dinge, die da kommen sollen, — aus zwingender Noth ist er entstanden. Sein Wirkungsgebiet braucht er sich darum nicht erst zu erkämpfen; mühelos fügt er sich als neuer Theil zum schon Bestehenden und tritt als ersehnter Bundesgenosse in den Dienst eines gewaltigen Güterverkehrs. Diesen Hintergrund behalte man bei den folgenden kurzen — auf dem beigegebenen Uebersichtsplan leicht zu verfolgenden — Ausführungen über den neuen Hafen wohl im Auge!

Der nunmehr zum Industriefhafen umgewandelte Floßhafen ist ein verlässener Rheinlauf von 6,5 km Länge und 300 m durchschnittlicher Breite. Entstanden ist er durch die Anlage des sog. Friesenheimer Durchstichs, welcher als Sehne

einer starken Stromkrümme angelegt wurde. Noch in den 60er Jahren mündete der Neckar in den Floßhafen, dann aber wurde er in gestreckter Linie zum Neurrhein durchgeführt und der alte Lauf durch einen Bau abgeschlossen. Der Altrhein erhielt nunmehr die Bestimmung, als Lagerplatz für das vom Rheine, insbesondere aber Neckarabwärts kommende Floßholz zu dienen. Mit dem Neckar stand er deshalb durch eine Rinne in Verbindung, welche die Einfahrt von Flößen, nicht aber von Schiffen gestattete und durch welche außerdem eine stete Erneuerung des Wassers im Altrhein herbeigeführt wird. Bei Neckarhochwasser wird diese Rinne durch eine einfache Schleuße abgesperrt, um das Eintreten von Schlamm zu verhindern.

Daß hier ein günstiges Ansiedelungsgebiet vorliege, hatte die Industrie längst erkannt. Schon zur Zeit, da der jetzige Altrhein noch Schifffahrtsstraße war, entstand die ausgedehnte Spiegelfabrik, in späterer Zeit sind noch zwei große chemische Fabriken und die schon erwähnte Zellstofffabrik dort angelegt worden. Denn da der Altrhein in schiffbarem Zustand erhalten wurde, hatten sich diese Etablissements derselben Gunst der Lage wie solche am offenen Rhein zu erfreuen. Leider waren aber damit die Fabrikgründungen am Altrhein abgeschlossen. Aus triftigen Gründen: Diese sämtlichen Fabriken liegen nämlich dort, wo das Hochgestade bis dicht an den Wasserlauf sich vorschiebt, so daß sie alle vor jeder Ueberschwemmungsgefahr geborgen sind. Weiter ober- und unterhalb aber, ebenso wie auf der ganzen gegenüber liegenden Friesenheimer Insel ist das natürliche Gelände wesentlich tiefer gelegen und wird bei Hochwasser durchschnittlich 2 m überfluthet. Und während auf dem rechten Ufer wenigstens Gelegenheit zum Anschluß an die Zweiglinie Waldhof-Neckarvorstadt der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn geboten gewesen wäre, fehlte auf dem linken Ufer sowohl Eisenbahn wie Straßenverbindung. Nur die seither vorgenommenen und noch beabsichtigten gewaltigen Umgestaltungen ermöglichen die Niederlassung industrieller Unternehmungen auf diesem Terrain.

Im ersten Abschnitt ist von den Verhandlungen über den Hafensbau zwischen Staatsregierung und Stadtgemeinde gesprochen und ihr Ergebnis mitgeteilt worden. Die beiderseitige Beteiligung an der Ausführung war demnach folgende: Die Stadt gilt als Unternehmerin der neuen Anlage, sie hatte das nothwendige Gelände zu erwerben, die Flächen bis über Hochwasser anzuschütten, die Ufer zu befestigen, Straßen anzulegen, für Kanalisation, Trinkwasserleitung, Gas u. s. w. zu sorgen und die nöthigen Industriegeleise herzustellen.

Der Staat trat die durch Auffüllung in Landflächen umzuwandelnden ehemaligen Flußläufe unentgeltlich der Stadt ab und übernahm die spätere Offenhaltung des Fahrwassers im fertigen Hafen. Ihm fiel die Verbindung des Hafens mit dem Eisenbahnnetz und die Herstellung eines Theils der Geleisanlagen im Hafen selbst zu. Endlich übernahm er die Erbauung einer Kammer Schleuße zum Neckar.

Bei der Ausführung hat man zunächst auf das Gebiet vom Neckar bis zum Waldhof, wo das Hochgestade an den Altrhein herantritt, sich beschränkt und auf der rechten Seite sich thunlichst dem Ufer des Altrheins und Altrneckars angeschlossen. Auf dem linken Ufer dagegen ist eine größere Fläche des ehemaligen Rheinlaufs zur Auffüllung bestimmt. Die Lage des fast 2 km langen Hafens ist insofern eine besonders glückliche, als er gleichzeitig mit zwei Flüssen in Verbindung steht. Am

unteren Ende vermöge eines auch für die größten Rheinschiffe bequem passierbaren Durchlasses durch den daselbst angebrachten Eisenbahndamm mit dem Altrhein und dadurch dem Rhein, am oberen Ende außer durch die Floßgasse auch durch eine Kammer Schleuße mit dem Neckar. Die Letztere, etwas westlich von der Floßgasse gelegen, hat eine stromabwärts gegen den Neckar gerichtete Lage angewiesen bekommen, um das Ein- und Ausfahren der Schiffe zu erleichtern und erhält eine nutzbare Länge von 110 m und am Ober- und Unterhaupt Thore von 12 m lichter Weite. Auch den größten auf dem Rhein verkehrenden Schleppfähnen ist also ein Durchfahren durch die Schleuße ermöglicht. Von besonderem Werth ist die Schleuße für die jedenfalls große Anzahl solcher Schiffe, welche nicht für einen Empfänger, sondern Theilgüter geladen haben und dieselben theils im Handels-, theils im Industriehafen löschen müssen. Ihnen erspart die Kammer Schleuße den Umweg durch den Altrhein und die damit verbundenen Opfer an Zeit und Geld. Ein wesentlicher Vorzug der Schleußen wird außerdem darin bestehen, daß das durch sie eindringende Neckarwasser dem Zufrieren des Hafenbeckens entgegenwirkt. Um übrigens dieses auch für die größten Raddampfer, Baggermaschinen u. s. w. zugänglich zu machen, wird die erwähnte Drehbrücke über den Querdamm zwischen Hafen und Altrhein eine Durchfahrtsöffnung von 20 m erhalten. Oberhalb dieses Querdamms erweitert sich das Hafenbecken auf 350 m und diese Fläche ist mit Ausnahme der je 50 m breiten Schiffahrtsstraße an beiden Ufern zur Lagerung des Floßholzes bestimmt. Es sammeln sich nämlich, da keine Gebühren im Hafen erhoben werden, vom Neckar durch die Floßschleuße hereinkommend oft ungeheure Holzvorräthe, zuweilen gleichzeitig über 100 000 Stämme hier an. Zwecks ihrer Durchflößung in einzelnen Stämmen oder kleineren Gebinden ist im Querdamm eine besondere, von Eisenbahn und Straße mittelst fester Brücke überschrittene Oeffnung vorgesehen, durch welche sie nach dem Floßbindeplatz im Altrhein gelangen, um dort zu Flößen von den auf dem Rhein zulässigen Abmessungen zusammengebunden zu werden. Wie aber überhaupt dafür Sorge getragen worden ist, daß die bestehenden Interessen der Flößerei im künftigen Industriehafen nicht geschädigt werden, so ist andererseits die Gefahr einer Kollision mit dem übrigen Hafenbetrieb durch geeignete Maßnahmen vollständig ausgeschlossen. Uebrigens wird die Holzverwerthungsindustrie diese geradezu einzig dastehende günstige Gelegenheit des Materialbezugs sich nicht entgehen lassen, wie auch auf ihre Bedürfnisse bei Anlage des Geländes ausdrücklich Bedacht genommen worden ist. So ist die Wasserverbindung mit Rhein und Neckar auf die denkbar beste Weise geregelt und wenn sich die großen, auf die Hebung der Neckarschiffahrt gesetzten Hoffnungen verwirklichen sollten, so wird der Industriehafen geradezu die Kopfstation für jene bilden.

Von principieller Bedeutung für die Gestaltung des Hafens war weiterhin die Art und Weise seiner künftigen Verbindung mit dem Eisenbahnhaf. Als einfachste Lösung mußte es zunächst erscheinen, durch eine Brücke über den Neckar Anschluß an den Centralgüterbahnhof zu schaffen. Allein die Höhe, welche eine derartige Brücke mit Rücksicht auf die Hochwassergefahr und die starke Schifffahrt hätte erhalten müssen, ließ eine derartige Verbindung als fast unausführbar erscheinen. Außerdem war es auch nicht wünschenswerth, die schon sehr stark in Anspruch genommenen Gleisanlagen im Handelshafen noch mehr zu belasten. Man entschloß sich

daher, den Anschluß derart herzustellen, daß vom Rangirbahnhof aus bis zur Station Käferthal-Wohlgelegen die Preussisch-Hessische Staatsbahn benützt wird. Von hier zweigt die sogenannte Verbindungsbahn ab, läuft parallel mit der Staatsbahn bis an die nördliche Ecke des Exercierplatzes und wendet sich dann direkt dem Hafengebiet zu. Nach Unterführung der Seitenlinie Waldhof-Neckarvorstadt der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn entsendet das Hauptgeleise mehrere Abzweigungen nach dem rechtsufrigen Hafengebiet, überschreitet selbst aber in geradliniger Fortsetzung auf dem mehrfach genannten Querdamm den alten Flußlauf und erschließt auf diese Weise auch das jenseitige Gebiet, die Friesenheimer Insel, dem Bahnverkehr.

Die solcherart bedingte wesentliche Verlängerung der Verbindungsbahn hatte zunächst eine unliebbare Consequenz. Während nämlich bei einer Verbindung des Industriefhafens mit dem Centralgüterbahnhof mittelst Neckarbrücke die tarifarische Gleichstellung des Industriefhafengebiets mit den übrigen Anlagen der badischen Bahn sich ohne Weiteres von selbst verstanden hätte, glaubte die Großh. Generaldirektion nunmehr einen besonderen Tarif für den Industriefhafen durch Anstoß an die Mannheimer Frachtsätze aufstellen und eine Ueberfuhrgebühr für die Beförderung der Wagen von und nach den Privatgeleisen im Hafen erheben zu müssen. Da indessen die Erlangung günstiger Tarifsätze für den neuen Industriefhafen geradezu eine Existenzfrage bildet, wandte sich der Stadtrath sofort mit einer ausführlich begründeten Vorstellung an die Großh. Generaldirektion. Es wurde darin ausgeführt, daß Sein oder Nichtsein des Unternehmens von der Gewährung billiger Tarifsätze abhängen und daß nicht allein Gründe der Billigkeit, sondern ebensosehr das ureigenste Interesse der badischen Bahn zu Gunsten der Forderung spreche, den Industriefhafen mit den übrigen Mannheimer Bahnanlagen völlig gleichzustellen. An sich schon ist die Gewährung von Vergünstigungen seitens der Bahnen zur Erlangung von Transporten absolut nichts Neues, selbst augenblickliche Opfer werden im Hinblick auf ihre künftige Ausgleichung durch den wachsenden Verkehr gerne gebracht. Und nun vollends im vorliegenden Fall, da doch der Industriefhafen nicht allein dem Staat eine Entlastung seines überbürdeten Handelshafens, vielmehr auch eine reiche Alimentirung seines ganzen Bahnnetzes in gewisse Aussicht stellte. Und nicht nur um den Verzicht auf einen sicheren Gewinn handelte es sich, auch den für den Industriefhafen vom Staat zu machenden Kapitalaufwendungen drohte bei harten Tarifmaßnahmen das Risiko völliger Unproduktivität. Solch gewichtige Gründe konnten ihre Wirkung nicht verfehlen. Zunächst wurde seitens der Bahnbehörde die Gleichstellung der Frachtsätze für den Umschlag der Massengüter im Industriefhafen mit jenen des Centralgüterbahnhofs zugesagt. Sodann erfuhren die Sätze für die übrigen Güter und die Ueberfuhrgebühr eine Ermäßigung um etwa die Hälfte. Endlich entschloß sich die Großh. Generaldirektion, den beweglichen Vorstellungen der Stadtverwaltung willfahrend, auf die Erhebung einer Ueberfuhrgebühr völlig zu verzichten. Wenn nun damit auch sehr erhebliche Vortheile für den Industriefhafen erlangt sind und seine Concurrenzfähigkeit durchaus gesichert ist, wird die Stadt dennoch eher nicht rasten, als bis die gänzliche Gleichstellung mit den staatlichen Häfen vollends durchgeführt und damit der Satz zur vollen Wahrheit geworden ist, daß die Industriefhafenanlagen einen Bestandtheil des Mannheimer Hafengebiets bilden.

Im Uebrigen fallen die dem Platz Mannheim seitens der badischen Bahn gewährten überaus vortheilhaften Tariffätze dem Industriehafengebiet von selbst zu. Der Bezug der Roh- und Hilfsstoffe, insonderheit der Steinkohlen aber ist, da sich im neuen Hafen ebenfalls in Folge der Gleichstellung mit dem Handelshafen ein lebhafter Umschlagsverkehr entwickeln wird, der denkbar einfachste und billigste. Dabei darf nicht übersehen werden, daß im Falle einer unerträglichen Preissteigerung der Ruhrkohlen durch Strikes u. dgl. auch der Bezug von Saarkohlen oder englischer Produkte zu Wasser verhältnißmäßig billig zu bewerkstelligen ist. So sind gewerbliche Etablissements in der Lage, von der doppelten Gunst der Verhältnisse in ausgiebigstem Maße Gebrauch zu machen. In gewisser Weise wird sogar die Industrie im neuen Hafen vor der links des Neckar in Mannheim angesiedelten einen Vorsprung haben. Für den Verkehr nach Süden und Osten, über die wichtigsten Linien des badischen Bahnnetzes und ihre Fortsetzungen fallen ihr die geographischen und tarifariischen Vortheile des Platzes ohne Weiteres in den Schooß. Vermöge seines direkten Anschlusses an die Preussisch-Hessische Staatsbahn kann das Industrie-Hafengebiet aber außerdem für den Verkehr mit dem Norden gegenüber dem Centralgüterbahnhof einen um etwa 12 km kürzeren Weg und die daraus sich ergebende Frachtersparniß in Rechnung stellen. Besonders für den Versandt von Fabrikaten wird dieser Umstand wesentlich in's Gewicht fallen. An der glänzenden Entwicklung des Güterverkehrs von dem neuen Industriezentrum aus ist daher nicht zu zweifeln. Außer der Gütervermittlung wird aber die Bahn noch eine andere Rolle für den neuen Hafen zu spielen haben. Die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft beabsichtigt nämlich von Käferthal aus eine neue Linie direkt in den Industriehafen einzuführen. Dadurch wird aber das ganze Hinterland mit seinen zahlreichen, starkbevölkerten Ortschaften in unmittelbare Verbindung mit dem Hafen treten und der Bezug qualifizirter Arbeitskräfte außerordentlich erleichtert werden. Ohnedem schon bringen drei Kleinbahnen die in Mannheim beschäftigte Arbeiterschaft der umliegenden Orte in die nächste Nähe des Industriehafens und der Bau einer weiteren Kleinbahn zu demselben Zweck steht in Aussicht. Auch hinsichtlich der Versorgung mit Arbeitskräften dürfte sonach der Industriehafen besonders bevorzugt sein. Um welche Art von Arbeitern es sich aber handelt, darüber gibt der jüngst erschienene Jahresbericht der badischen Fabrikinspektion Auskunft, demzufolge die Arbeitgeber sich dahin aussprechen, daß die Qualifikation der Arbeiter sich seit längerer Zeit augenscheinlich erhöhe. Sie seien intelligenter, tüchtiger und fleißiger geworden, so daß ihre Gesamtleistung sich gesteigert habe. Es wird überflüssig sein, diesem gewiß unverdächtigen Zeugniß weitere Belege für die vorzügliche Vereignenschaftung der hiesigen Arbeiterschaft hinzuzufügen.

Ueber die Führung der Gleisanlagen im Hafen selbst wird das Nöthige unten noch gesagt, ebenso über die Straßenanlagen. Im Allgemeinen sei nur bemerkt, daß wie für den Bahn- so auch für den bequemen Straßenanschluß natürlich Sorge getragen worden ist. Die Straßenverbindung mit der Stadt und den Hafenanlagen auf dem linken Neckarufer wird binnen Kurzem noch eine wesentliche Vereinfachung durch den Bau einer zweiten Neckarbrücke unterhalb der bestehenden erfahren.

Soviel über die generellen Vorzüge des Hafens. Ehe nun zu der Beschreibung der wesentlichen Einzelheiten übergegangen wird, sollen einige kurze Angaben die Aus-

dehnung des ganzen Unternehmens erkennen lassen. Die verfügbare Fläche beträgt:

Auf dem rechten Ufer . . .	557 700 qm
„ „ linken „ . . .	538 980 „
„ der Bonadies-Insel . . .	140 000 „
Zusammen . . .	<u>1 236 680 qm.</u>

Da von dieser Zahl durch Straßen, Gleisanlagen u. s. w. etwa 236 000 qm in Anspruch genommen werden, so bleibt eine nutzbare Fläche von rund 1 Million Quadratmeter zur Verfügung.

Die Uferlängen betragen auf dem rechten Ufer 4500, auf dem linken 1750, auf der Bonadies-Insel 925, im Ganzen also 7175 m.

Zieht man zum Vergleich den in jüngster Zeit in unserer Nachbarstadt Ludwigs-hafen erbauten Hafen heran, so findet man, daß dessen Uferlänge mit 2500 m unge-fähr dem dritten Theil, die nutzbare Fläche mit 160 000 qm etwa ein Sechstel der oben für den Industriehafen angegebenen beträgt.

An der Hand des Planes wird aus den folgenden Ausführungen zu ent-nehmen sein, wie das Gelände genutzt worden ist bezw. noch verwerthet werden soll. Von einem sofortigen vollständigen Ausbau ist deshalb abgesehen worden, weil die Ausführung sich nach dem Umfang der Nachfrage seitens der sehr vielgestaltigen Industrie zu richten hatte und nicht unter Aufwendung großer Kapitalien Terrain auf Vorrath schaffen, dieses aber dadurch gleichzeitig vertheuern wollte. Erfreulicherweise hat in-dessen diese Handhabung nicht eine Verlangsamung, sondern im Gegentheil eine ganz bedeutende Beschleunigung des ursprünglich in Aussicht genommenen Tempo's veranlaßt. Natürlich ist dafür Sorge getragen, daß durch solch einen allmählichen Ausbau für die fertiggestellten Plätze schlechterdings keine Behinderung sich ergeben kann.

Das neue Hafengebiet zerfällt in drei getrennte Abschnitte: in das rechtsufrige, das linksufrige Gebiet und die Bonadiesinsel. Mit diesem Namen bezeichnet man das rechtswinklige Dreieck, welches vom Altrhein, dem nach der Kammersehleuße führenden Verbindungskanal und dem rechtsseitigen Hochwasserdamm des heutigen Neckars gebildet wird.

Das rechte Ufer des Hafengebiets wird begrenzt durch den Bahndamm der Preußisch-Hessischen Staatsbahn. Diese Eisenbahnlinie zog bisher in mehrfachen Krüm-mungen vom Waldbhof nach der Neckarvorstadt. Um eine zweckmäßige Gestaltung des Hafens zu erlangen, wurde sie seitlich verlegt und so erhöht, daß sowohl die von der Stadt nach dem Hafen führenden Straßen, wie die Hafenbahn unter ihr durchgeführt werden konnten. Der Abstand der neuen Bahnlinie vom Ufer wechselt zwischen 220 und 400 m. Es zeigte sich aber sehr bald, daß diese letztere Tiefe zu groß war, um für weniger ausgedehnte industrielle Anlagen eine zweckmäßige Grundrißgestaltung zu ermöglichen. Zur Behebung dieses Mangels wurde an der breitesten Stelle ein Stich-becken von etwa 700 m Länge eingelegt.

Sonach ergab sich die folgende Ausnutzung der Plätze:

Von dort an, wo sich die Preußisch-Hessische Staatsbahn vom Neckar ab-wendet, bis zur Floßschleuße, ist eine Fläche zur Erweiterung des Bahnhofes Neckar-vorstadt bestimmt. Daran schließt sich der Platz für ein Pumpwerk, welches die Ab-

wasser der Stadt Mannheim heben und nach dem Rhein befördern soll. Jenseits der von der ersten Bahnunterführung nach der Floßschleuße sich ziehenden Straße wird die städtische elektrische Centrale untergebracht werden, welche binnen Kurzem die gesammten Hafenanlagen mit Kraft und Licht versorgen wird. Die davorliegende, mit mehrfachen Gleisanlagen versehene Uferlinie wird dem allgemeinen Verkehr vorbehalten und soll insbesondere auch den Industriep läzen, welche nicht selbst am Wasser gelegen sind, zur Verfügung gestellt werden.

Längs des Dammes der Preussisch-Hessischen Staatsbahn ziehen sich sodann 3 Baublocks von 400—500 m Länge und 74 m Tiefe hin. Auf der dem Bahndamm entgegengesetzten Seite verlaufen zwei Eisenbahngleise und längs dieser eine Straße, welche das ganze Hafengebiet der Länge nach durchzieht und später eine elektrische Straßenbahn aufnehmen soll. Diese 3 Baublocks sind für solche Industriezweige bestimmt, welche keinen oder nur einen geringfügigen Verkehr mit der Wasserstraße bedingen, dennoch aber durch die Gleis- und Straßenanlagen in Stand gesetzt werden sollen, auf einfache Weise den Bezug ihrer Rohstoffe und den Versandt ihrer Produkte zu Wasser zu bewerkstelligen. Der erste Uferplatz neben der elektrischen Centrale nimmt eine Schiffsbau-Anstalt auf, wozu er in ganz hervorragender Weise geeignet ist. Daran schließen sich bis zur Erweiterung des Stichbeckens Plätze, welche auf einer Seite an das Wasser stoßen und auf der entgegengesetzten von Eisenbahngleisen durchzogen werden. Bestimmt sind diese Plätze vorwiegend für die Holzverarbeitungs-Industrie, welche sich, wie schon oben bemerkt, im Industriehafen ausnahmsgünstiger Vorbedingungen erfreut. Da sie hier über ihr Ufer in jeder beliebigen Weise verfügen kann, ist es ihr möglich, Ausschleifen, Polstervorrichtungen u. dgl. anzulegen. Es folgen nunmehr am Wasser Plätze mit einer Tiefe von 35 m. Hier wird sich Umschlagsverkehr und zwar nach den schon jetzt abgeschlossenen, sehr umfassenden Käufen, vorzüglich Getreideverkehr abwickeln. Die zwischen dem Stichkanal und dem eigentlichen Hafenbecken verbleibende Landzunge hat eine obere Breite von 152 m. Durch eine Straße wird sie der Länge nach derart getheilt, daß die Plätze am Stichbecken 60, die auf der Außenseite 80 m Tiefe erhalten. Hier sind in erster Linie Kohlenlager vorgesehen, welche mit Siebwerken, Brikettsfabriken u. dgl. verbunden werden sollen. Die Breite des Gebiets zwischen Landzunge und künftigem Querdamm wechselt zwischen 170 und 80 m. Da sich hieraus eine sehr zweckmäßige Grundrissgestaltung für größere wie kleinere Industriep läze ergibt, welche auf eine unmittelbare Lage am Wasser Werth legen müssen, ist deren Unterbringung hier vorgesehen.

Nördlich des Querdamms ist noch ein weiteres Stichbecken angelegt worden, welches auf der einen Seite 200, auf der anderen 350 m Ufer aufweist. Dieser Hafen ist hauptsächlich dazu bestimmt, auf dem Hochufer entstehende industrielle Anlagen mit der Wasserstraße in Verbindung zu setzen. Auf dem Hochgestade befinden sich nämlich noch ausgedehnte Gebiet, welche für großindustrielle Niederlassungen vorzüglich geeignet sind. Da es für solche aber von außerordentlichem Werth ist, sich auf kurzem Weg die zu Schiff ankommenden Steinkohlen und Rohmaterialien verschaffen zu können, wird die Stadt hier mehrere Krane aufstellen, deren Benützung gegen eine geringfügige Gebühr Jedermann freisteht. Von hier wird auch die obenbeschriebene Bahulinie der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft ausgehen.

Das linksufrige Gebiet hat eine eingehendere Bearbeitung bis jetzt noch nicht erfahren. Es ist beabsichtigt, hier in erster Linie Großindustrie anzusiedeln, weshalb vorläufig die vorhandene Plattiefe von 360 m ungetheilt beibehalten worden ist. Eisenbahngleise werden auf der Binnenseite dieser Plätze und soweit es gewünscht wird, auch längs des Ufers zur Ausführung kommen. Die binnenseitigen Gleise ziehen längs der Straße hin, welche das linksufrige Hafengebiet gegenüber der übrigen Friesenheimer Insel begrenzt. Straße und Bahn übersetzen dann gleichzeitig die untere Einfahrt der Kammer Schleuse auf einer Drehbrücke.

Auf diese Weise wird auch die Bonadies-Insel an das Eisenbahnetz angeschlossen, während sie für Landfuhrwerk von der Stadt her mittelst einer über die Floßschleuse führenden festen Brücke erreichbar ist. Endlich ist beabsichtigt, einen besonderen Hafen für Petroleum und feuergefährliche Gegenstände zu errichten.

Auch mit der Bereitstellung und weitestgehenden technischen Ausrüstung der einzelnen Plätze hielt die Stadt ihre Aufgabe noch nicht für erschöpft. Sie suchte vielmehr schon bislang und wird auch fernerhin bestrebt sein, den an sie herantretenden Wünschen außer durch Zuthellung geeigneten Geländes gerecht zu werden, indem sie passende Industrien nach Möglichkeit zusammenlegt und dadurch nachbarschaftliche Belästigungen vermeidet. Darum erfolgt auch die Abgabe von Plätzen nur durch freihändigen Verkauf. Denn obgleich eine öffentliche Versteigerung wohl vielfach höhere Preise ergeben würde, dürfte dieser Gewinn gegenüber der einzig ausschlaggebenden Rücksicht auf Art und Ausdehnungsfähigkeit der Industrie bei Zuweisung der Plätze nicht in Betracht kommen.

Außerdem hat sich aber die Stadtgemeinde dem Staat gegenüber verpflichtet, aus dem ganzen Unternehmen keinerlei direkten Gewinn zu ziehen und so den finanziellen Gesichtspunkt dem volkswirtschaftlichen hintanzusetzen. Allein die Stadt ist noch wesentlich über ihre Verpflichtungen hinausgegangen. Sie verzichtet nicht nur auf einen privatwirtschaftlichen Gewinn, sie ist vielmehr auch bereit, nöthigenfalls von der völligen Deckung der Selbstkosten abzustehen. Das Einzige, was ihr Opfer lohne, sieht die Stadt in dem wirtschaftlichen Aufschwung, den das ganze Gemeinwesen durch ein ferneres Gedeihen der Industrie und des Handels zu gewärtigen hat. In konsequenter Verfolgung dieser Anschauung läßt auch die Stadt bei Berechnung des Selbstkostenpreises der einzelnen Plätze die Kosten für Einrichtung mit Gas- und Wasserleitung, wie mit der Leitung für die elektrische Uebertragung von Kraft und Licht außer Ansatz. Auch hier sucht sie eine Ausgleichung lediglich in der Gewinnung neuer Konsumenten.

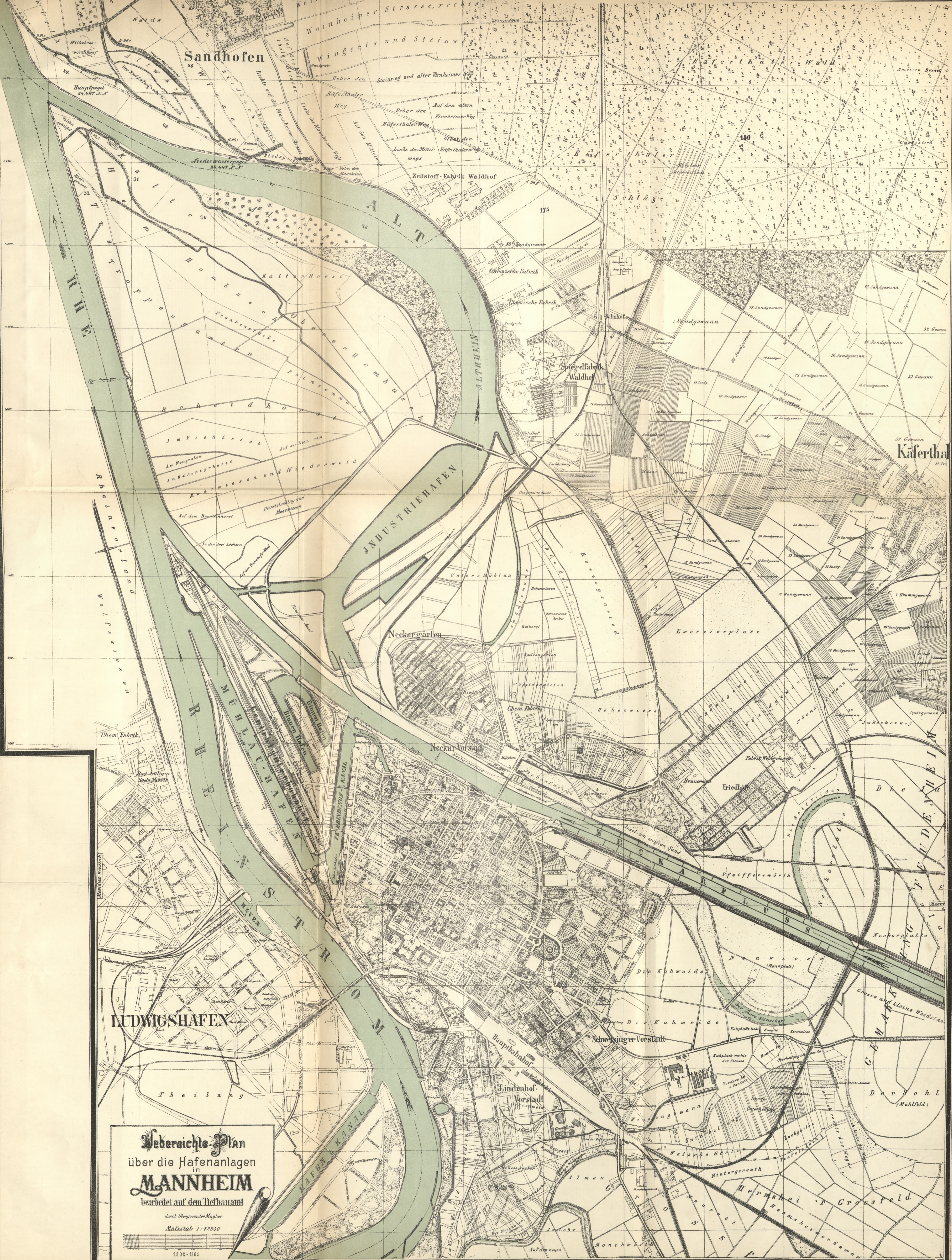
Damit aber die so gewährten Vergünstigungen auch thatsächlich den damit Bedachten zu Gute kämen und nicht als Extraprofit in die Taschen der Grundstücks-Spekulanten wanderten, wurde bei Kaufverträgen auf Anrathen der Vertreter des Handels und der Industrie eine dreijährige Verkaufssperre im Kaufvertrag zur Bedingung gemacht. Die Abgabe von Plätzen erfolgte und erfolgt — wie gesagt — durch freihändigen Verkauf.

Was sonach die Stadt den industriellen Ansiedelungen in ihrem neuen Hafen bieten kann, sind absolut hochwasserfreie, ausnahmslos an Straße und

Eisenbahn, fast durchweg auch am Wasser gelegene, mit Gas, Wasserleitung, elektrischer Kraft und Beleuchtung ausgerüstete, kanalisierte Plätze jeder gewünschten Grundrißgestaltung zu billigen Preisen. Kostenlos aber bietet sich ihnen außerdem der Anschluß an ein Industrie- und Handelscentrum allerersten Ranges mit seiner einzig dastehenden geographischen und verkehrspolitischen Position, seiner hochentwickelten Arbeiterschaft, seinem rastlos thätigen Kaufmannsstand, kurz mit all den Eigenschaften, denen Mannheim seine Größe verdankt.

Da wird denn auch die Hoffnung berechtigt sein, daß das junge Unternehmen rasch gedeihen und den übrigen hiesigen Verkehrsanlagen vollwerthig zur Seite stehen werde, daß es heranwächst zu einem schönen Stück badischen Volksvermögens, unserer Stadt zur Ehr, unserer Industrie zur Wehr.





Sandhofen

Käferthal

LUDWIGSHAFEN

Übersichts-Plan
 über die Hafenanlagen
 in
MANNHEIM
 bearbeitet auf dem Tiefbauamt

durch Oberingenieur Mayler
 Maßstab 1:12500

1892-1893



RHEIN

MÜHLAU - HAFEN

NECKAR - FLUSS

INDUSTRIE - HAFEN BEI MANNHEIM.

ALTRHEIN

VEREINIGUNGS - KANAL

Mannheim
F5 F6 F7 F8
G5 G6 G7 G8
H5 H6 H7 H8 H9 H10
J4 J5 J6 J7 J8
K4 K5 K6 K7 K8

Hemshofer Weid

In den drei Löchern
Dürstschlag u. Meerwiesen

Künftige Erweiterung

FLOSSMARKTPLATZ

Lager und Industrie - Plätze

Säge- u. Hobel - Werke pp.

Lager - Häuser

Industrie - Plätze

Preuß. Hess. Staatsbahn.

Neckarärten

Neckar - Vorstadt

Die unferne Mühlau

Am Gütemann
Gütemanngraben

Hohenwiesen

Huthof

Hohenwiesen
Aecker

Herzogenried

Die gemeine Weide

Lucienberg

76 Sandgewann

75 Sandgewann

74 Sandgewann

71 Sandgewann

69 Sandgewann

73 Sandgewann

72 Sandgewann

76 Sandgewann

66 Sandgewann

65 Sandgewann

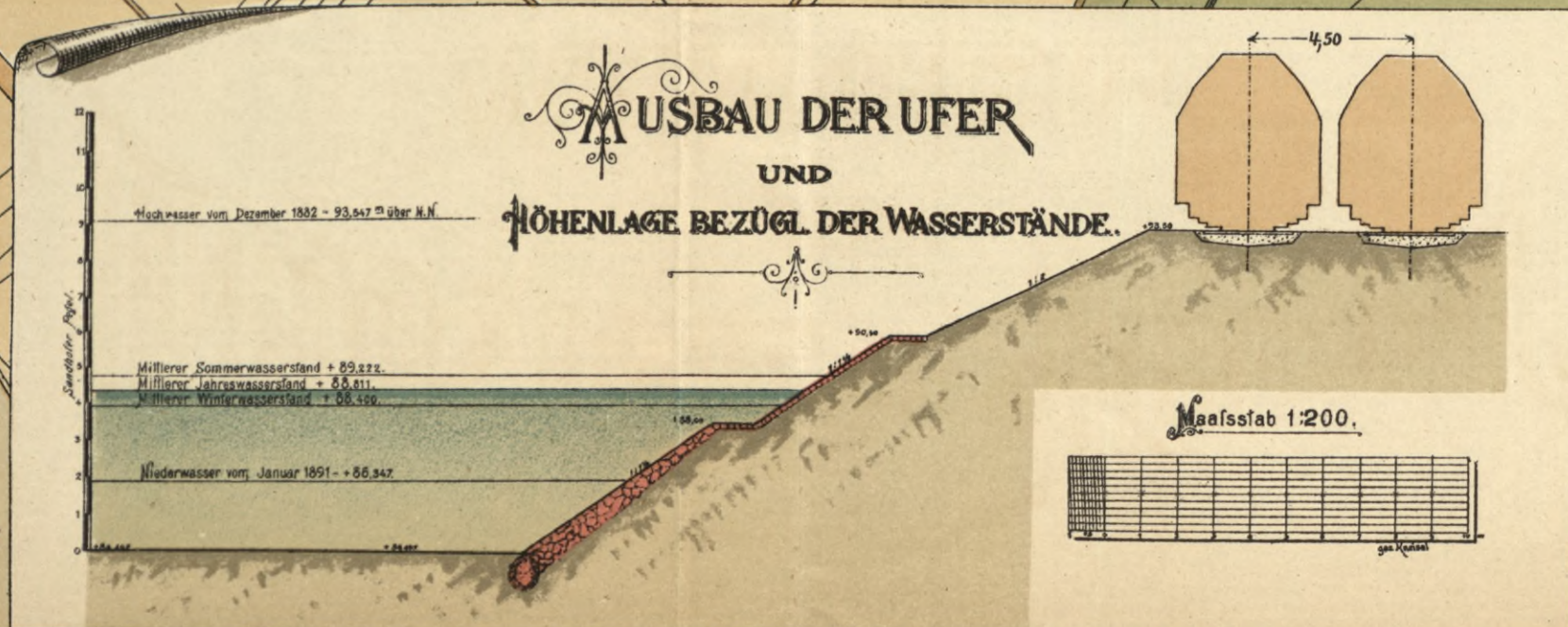
10 Sandgewann

Chemische Fabrik

Chemische Fabrik

Spiegelfabrik - Waldhof

Chemische Fabrik

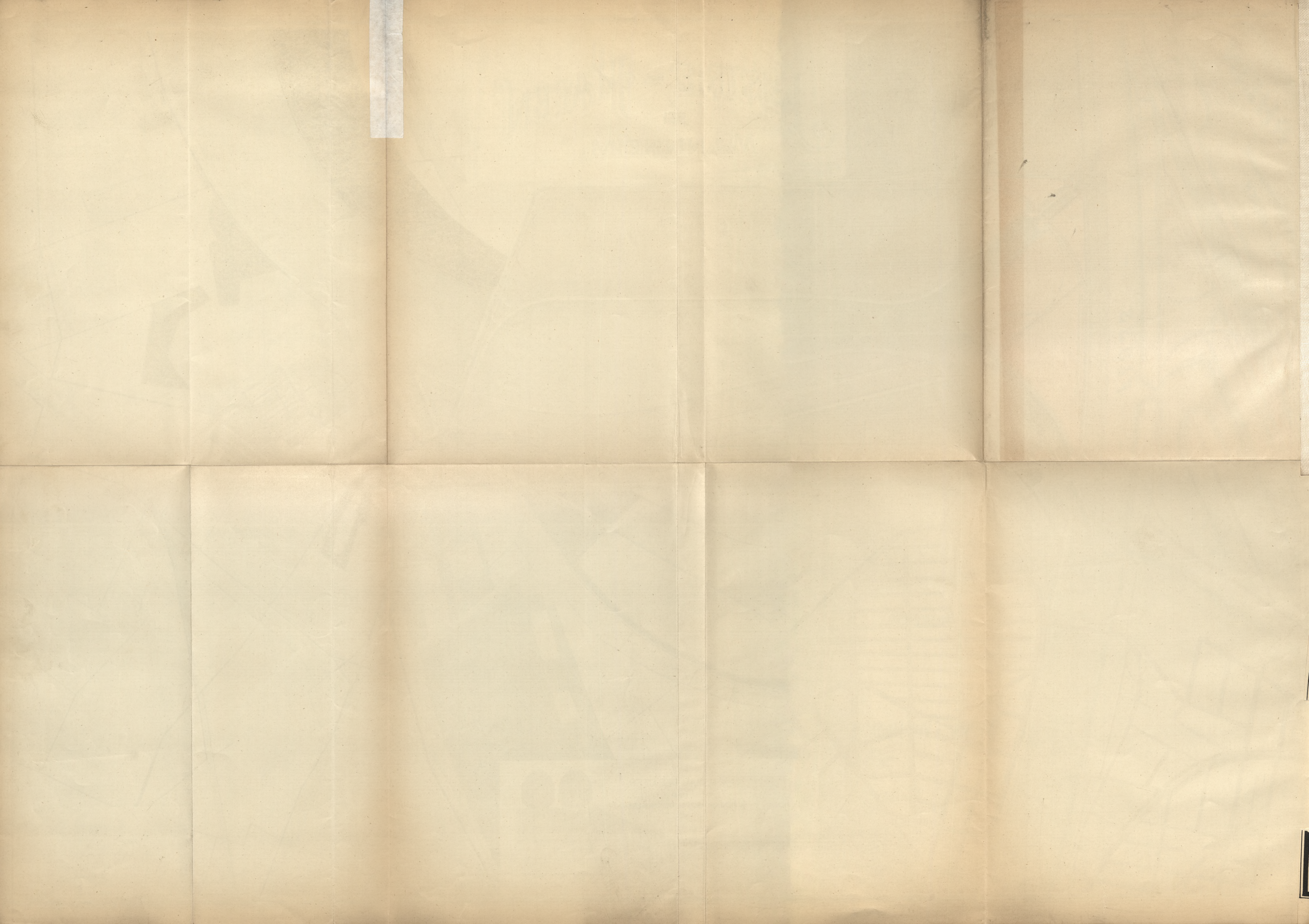


MAAßSTAB 1:5000.

STAND VOM JAHRE 1898.

Bezeichnet auf dem städtischen Tiefbauamt Mannheim.

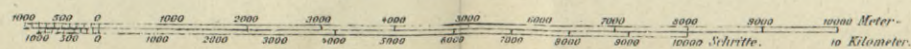
Diemer



KARTE der UMGEGEND von MANNHEIM



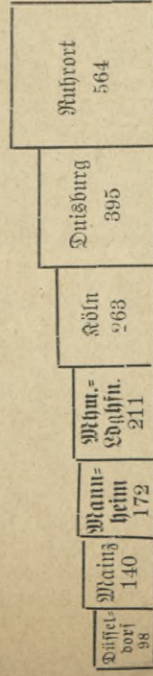
Mafsstab 1:60,000 der natürl. Länge.



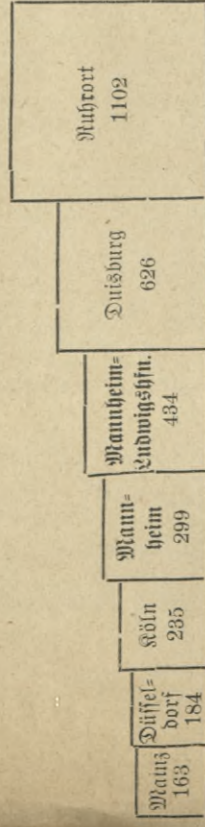
1 geographische Meile 7420 Meter

Entwicklung des Güterverkehrs in den Rheinhäfen Mannheim, Mannheim-Ludwigshafen, Mainz, Gustavsburg, Köln, Düsseldorf, Duisburg und Ruhrort.

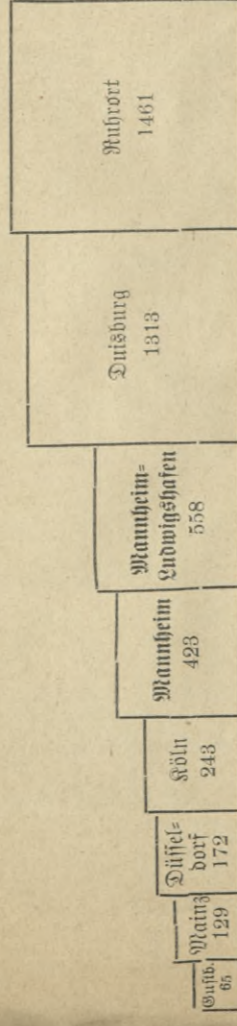
(in tausend Tonnen.)



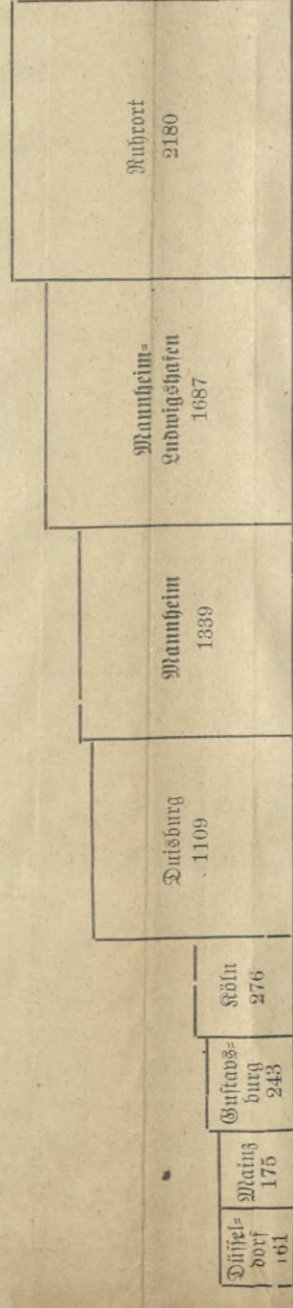
1. Im Durchschnitt des Jahres 1850/54.



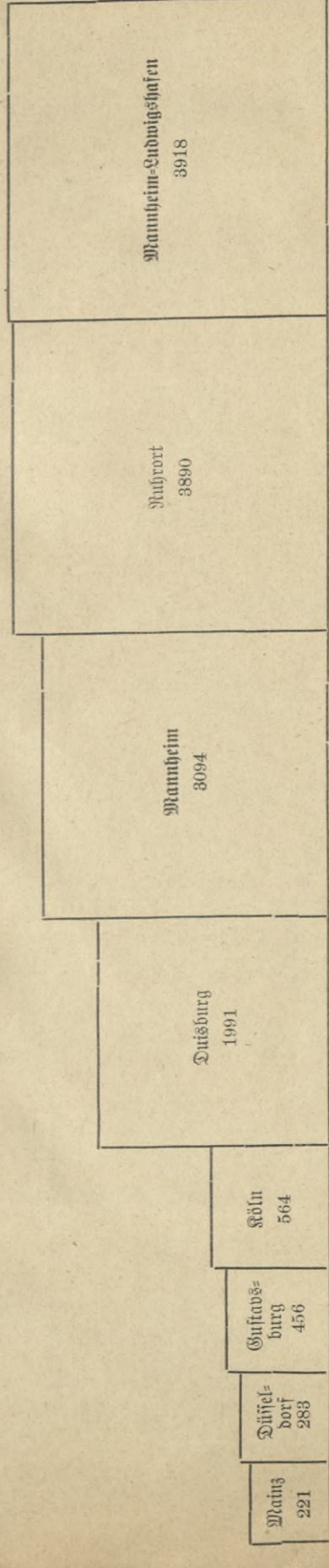
2. Im Durchschnitt des Jahres 1860/64.



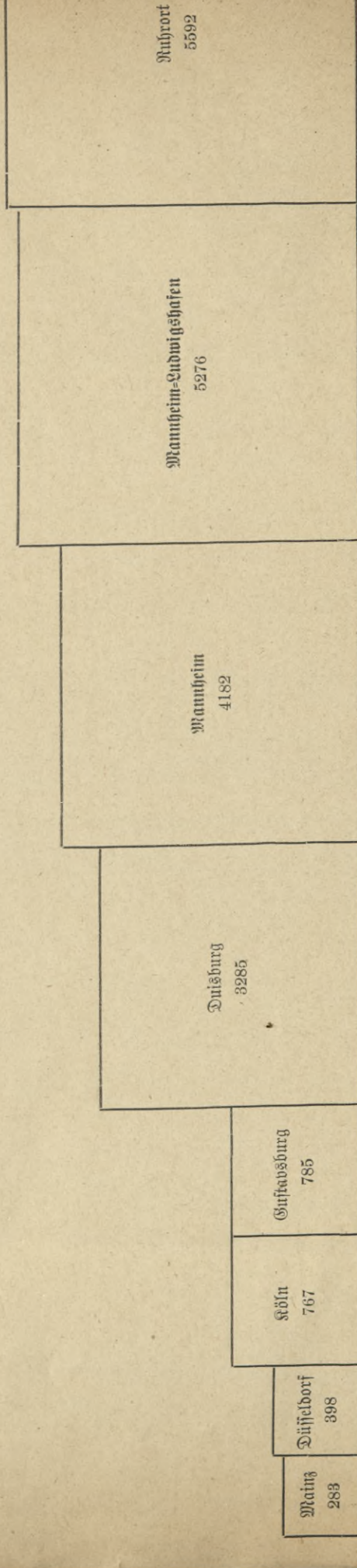
3. Im Durchschnitt des Jahres 1870/74.



4. Im Durchschnitt des Jahres 1880/84.

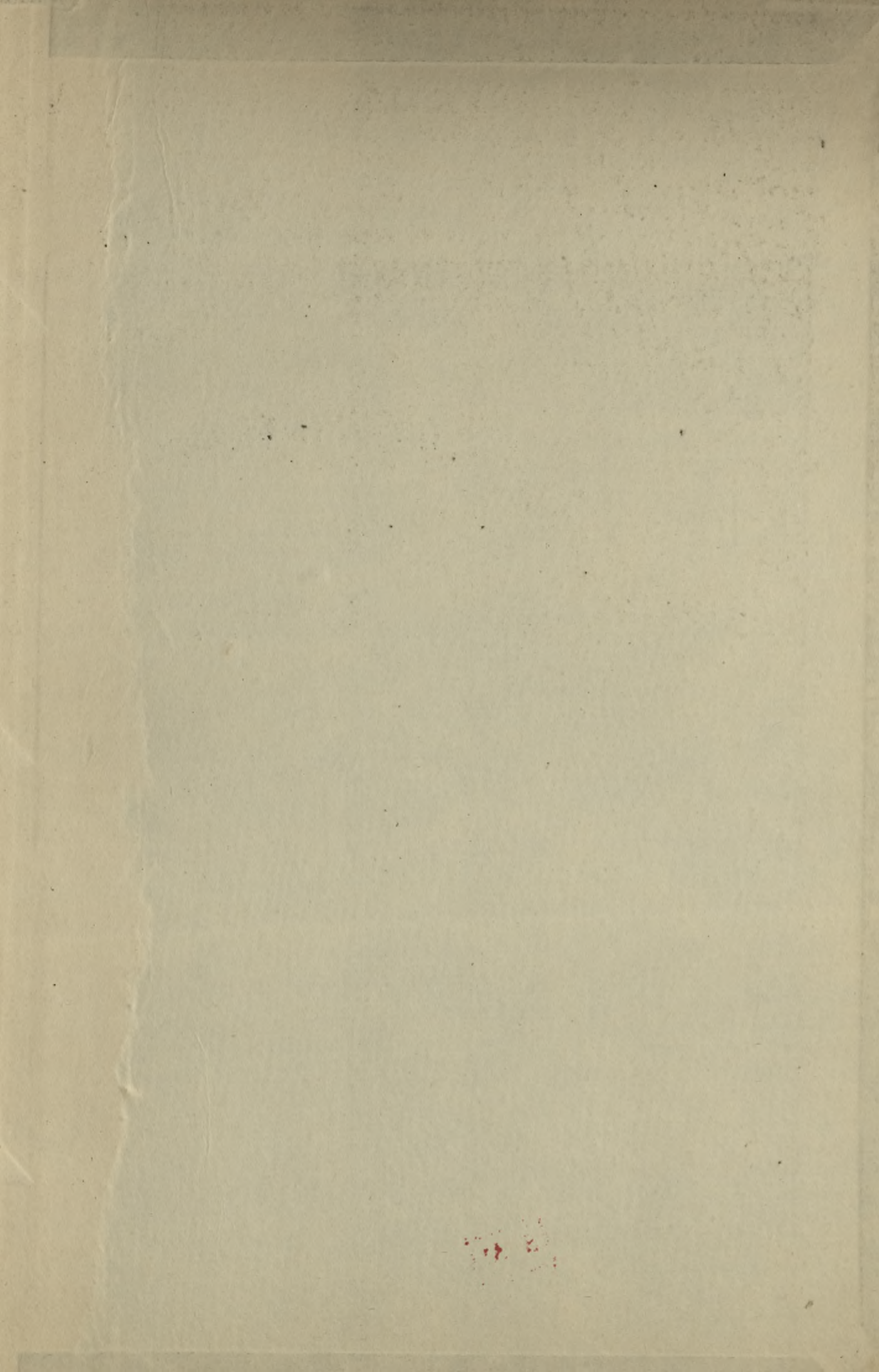


5. Im Durchschnitt des Jahres 1890/94.



6. Im Jahre 1896.

S. 61



WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

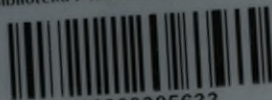


L. inw.

33401

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000305633