

STRASSBURG ALS RHEINHAFEN



IM SELBSTVERLAGE DER HAFENVERWALTUNG
DER STADT STRASSBURG IM ELSASS / 1914

B.
118.

ex. 5.
208.

1962

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300079

III A. 21. 608/14



FÜHRER DURCH DIE HÄFEN UND INDUSTRIEGEBIETE DER STADT STRASSBURG



IM SELBSTVERLAGE DER
HAFENVERWALTUNG DER
STADT STRASSBURG I. ELS.

1 9 1 4

F. 3.
208.

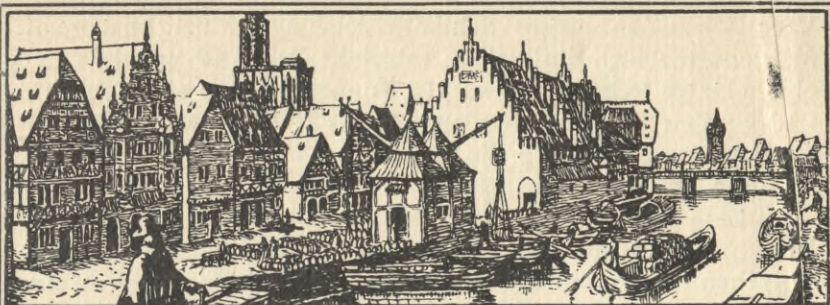
X
1962

AUSGESTATTET
VON JOSEPH SATTLER / STRASSBURG
UNTER BENUTZUNG ALTER VORBILDER
(VON WENZEL-HOLLAR UND ZIX)
GEDRUCKT BEI
M. DUMONT SCHAUBERG / STRASSBURG



31595

Akc. Nr. ² 2497/50



DIE STRASSBURGER HÄFEN UND INDUSTRIEGEBIETE.

I. TEIL: DIE ENTWICKELUNG.

GESCHICHTLICHES.



Die Geschichte Straßburgs als Ausgangspunkt einer Schifffahrt auf dem Rhein reicht, wie alte Urkunden beweisen, um mehr als ein Jahrtausend zurück.

Schon zur Zeit Karls des Großen dehnten sich die Fahrten Straßburger Schiffer bis zur Mündung des Rheins aus und bis in das sechzehnte Jahrhundert hinein beherrschte die im Jahre 1331 gegründete Straßburger Schifferzunft, ausgestattet mit einer Reihe besonderer Vorrechte, die Schifffahrt auf dem Rhein von Basel zunächst bis zum Meere, später bis zum Mittelrhein. Die Schiffer anderer Orte mußten zuvor eine Lehrzeit bei der Straßburger „Anker“-Zunft bestanden haben, wenn sie so weite Fahrten wagen wollten, wie die Straßburger Zunftschiffer. Diese hervorragende Bedeutung der Straßburger Rheinschiffer war begründet in der kommerziellen Bedeutung Straßburgs als Mittelpunkt der fruchtbaren Oberrheinebene und als Knotenpunkt wichtiger Verkehrsstraßen, die vom Kniebis und vom Bodensee her über den Schwarzwald, von Venedig und Genua her über die Alpen, von Paris und von den großen Märkten Flanderns her in Straßburg zusammenliefen.

Die damalige Schifffahrt unterschied sich von der heutigen dadurch, daß sie sich hauptsächlich in der Richtung rheinabwärts bewegte, und die dabei beförderten Verkehrsmengen sind im

Vergleich zu den heutigen Schiffsleistungen winzig zu nennen. Meistens machten die kleinen mittelalterlichen Rheinkähne nur eine einzige Reise mit etwa 100 Tonnen Ladung stromabwärts und wurden dann am Niederrhein als Nutzholz verkauft, weil die Beförderung zu Berg, die meist durch Menschenkraft erfolgte, zu hohe Kosten verursachte.

Eine völlige Umwälzung der Verhältnisse begann mit dem Aufschwung der Seeschifffahrt, der den Gütertausch der überseeischen Länder mit den nördlichen Gebieten Europas von den italienischen Häfen und den Landwegen über die Alpen auf den Seeweg über den Atlantischen Ozean ablenkte, die Seehäfen an der Nordsee zum Einfalltor für die überseeischen Produkte machte und dem Warenzug auf dem Rhein allmählich eine der früheren gerade entgegengesetzte Richtung gab. Damit begann die Bedeutung Straßburgs als Handelsplatz zu schwinden. Durch die im Jahre 1798 erfolgte Einbeziehung des Elsaß in die Zollgrenzen Frankreichs sah sich Straßburg jäh von seinen alten Handelsbeziehungen zu den deutschen Gebieten, zu England usw. losgerissen und schien dem Niedergang geweiht. Aber die Wirtschaftspolitik Napoleons I. und der späteren Machthaber Frankreichs machten die Stadt wieder zu einem Hauptstapelplatz und verschafften ihr eine neue Blütezeit.

Vom Jahre 1826 ab wurden regelmäßige Dampferfahrten für Personen und Güterbeförderung von Straßburg nach dem Niederrhein und im Jahre 1832 sogar tägliche Fahrten von Straßburg nach Rotterdam und ein geregelter Durchgangsverkehr bis London eingerichtet. Von Straßburg rheinaufwärts unterhielt die „Compagnie Renouard de la Boussière“ eine Dampfschiffahrt mit zwei Booten von 30 PS.-Maschinen und je 60 t Ladefähigkeit nach Basel bzw. Hünigen und im Jahre 1840 gesellte sich zu diesem Unternehmen ein zweites: die Gesellschaft der „Adler des Oberrheins“.

In jener ganzen Zeit war der Oberrhein noch ein „großartiges Wildwasser“: in viele Arme und Gießen verteilte sich sein Lauf, der mit seinen Krümmungen und sumpfigen Inseln viele Kilometer Landes einnahm. Zwecks Beseitigung dieses für Land und Leute gefährlichen Zustands und zugleich zur Erleichterung der Schifffahrt durch Vertiefung des Wassers und Schaffung eines einheitlichen Leinpfades schlossen die Uferstaaten im Jahre 1840

auf Grund eines von dem badischen Wasserbaudirektor Tulla aufgestellten Entwurfs einen Vertrag, in dem sie sich verpflichteten, den Stromlauf einheitlich zu korrigieren. Die Korrektur umfaßte den Bau von Hochwasserdämmen, die Beseitigung der größten Krümmungen durch Herstellung von Durchstichen und die Anlage der Mittelwasserufer, die heute noch bestehen. Den bewundernswerten Erfolgen auf dem Gebiet der Landesmelioration entsprachen jedoch die Erleichterungen der Schifffahrt — wenigstens auf der Strecke Straßburg-Mannheim — nicht, denn die nunmehr um rund ein Viertel abgekürzte Flußstrecke erhielt durch die Korrektur eine so starke Strömung, daß die damalige Dampfschifffahrt den Stromwiderstand kaum noch zu überwinden vermochte. Die Betriebskosten für die Bergfahrt auf dem Rhein wuchsen derart, daß die Schifffahrt den Wettbewerb gegen die links und rechts des Rheins entstehenden Eisenbahnlinien auf die Dauer nicht durchführen konnte. Mit dem Jahre 1855 war das Schicksal der Schifffahrt auf dem Rhein oberhalb Mannheim besiegelt.

Straßburg blieb Wasserumschlagsplatz nur noch im Verkehr mit dem französischen Kanalnetz. Im Jahre 1832 war der Rhein-Rhône-Kanal vollendet worden, der Straßburg über Mülhausen und Montbéliard mit Lyon und Marseille verbindet, und im Jahre 1853 hatte man den Rhein-Marne-Kanal dem Verkehr übergeben, der von Zabern aus über die Vogesen ansteigend den Güterverkehr Straßburgs mit Paris, Le Havre und Nordfrankreich vermittelte.

Diese enge Verbindung des Elsaß mit dem übrigen Frankreich, die zugleich das Hinterland der französischen Seehäfen bis Straßburg ausdehnte, ließ eine von Interessenten eingeleitete Agitation, die den Bau eines Rheinseitenkanals forderte, ohne Erfolg scheitern.



Der Frankfurter Frieden stellte die elsässische Handelswelt vor neue Aufgaben. Von dem bisherigen Bezugs- und Absatzgebiet durch Zollschranken getrennt, mußte das Elsaß sein Wirtschaftsleben auf eine neue Basis stellen. Der Wirtschaftskörper des deutschen Reichs war nunmehr die Grundlage für Kauf und Verkauf. Unter diesen Umständen mußte eine Wasser-

straße zwischen dem Elsaß und den übrigen Teilen des Reichs zustande kommen, doch sollten Jahrzehnte vergehen, ehe wieder eine nennenswerte Schifffahrt erstand.

HAFENANLAGE BEIM METZGERTOR.



Noch während des 30jährigen Streits der Meinungen über die beste Art, den Anschluß der elsässischen Hauptstadt an den Mittelrhein zu bewerkstelligen, — ein Streit, dessen Heftigkeit jedenfalls die Notwendigkeit eines Anschlusses bewies — ging die Stadt Straßburg zur Tat über. Trotz vieler durch militärische Rücksichten bedingter Erschwerungen schuf sie vor dem Metzgerort am Umleitungskanal, der den Rhein-Rhône- mit dem Rhein-Marne-Kanal verbindet und gleichzeitig diese beiden Kanäle, sowie die obere Ill und den Breuschkanal mit dem Rhein in Zusammenhang bringt, einen Hafen mit Umschlagsvorrichtungen, Lagerplätzen und Hallen, der im Jahre 1892 eröffnet wurde. Hierdurch wurden den Schifffahrttreibenden die nötigen Einrichtungen zum Ent- und Beladen der Schiffe im unmittelbaren Anschluß an das Eisenbahnnetz zur Verfügung gestellt und das Interesse für die verlassene Rheinwasserstraße wieder wachgerufen. Nach 25jähriger Unterbrechung begann Straßburgs zweite Rheinschifffahrtsperiode. Wohl waren die Verkehrsziffern in den ersten zwei Betriebsjahren des neuen Hafens gering; die Schiffsführer mußten sich erst mit den mannigfachen Schwierigkeiten der Fahrt zwischen den wandernden Kiesbänken hindurch vertraut machen und auch bei den elsässischen Kaufleuten war mancherlei Widerstand gegen die Benützung der Wasserstraße bis Straßburg zu überwinden. — In den Folgejahren aber zeigen die Verkehrsziffern trotz wechselnder Zahl der Schifffahrtstage eine scharf ansteigende Kurve:

1892	11 000 t	—
1893	36 000 t	= + 227 %
1894	84 000 t	= + 133 %
1895	156 000 t	= + 86 %
1896	354 000 t	= + 127 %.

Schon 3 Jahre nach der Eröffnung des Metzgerorthafens erkannte die Stadt, daß diese Anlage zu eng zu werden begann.



Auch war die Lage des Hafens im ersten Festungsrayon für industrielle Anlagen ungeeignet; denn es werden dort nur hölzerne Gebäude oder leicht abmontierbare Eisenkonstruktionen zugelassen.

Die Stadt entschloß sich darum zur Schaffung einer nach damaliger Meinung auf Jahrzehnte hinaus allen Ansprüchen künftigen Wachstums genügenden Anlage.



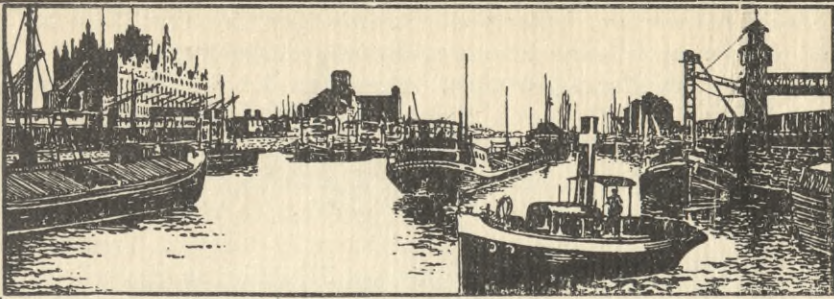
ERBAUUNG DES RHEINHAFENS.



eil die schon seit einer Reihe von Jahren schwebende Frage, ob eine Regulierung des Stromlaufs versucht oder ein Rheinseitenkanal gebaut werden solle, damals noch nicht entschieden war, mußte der neue Hafen so angelegt werden, daß er in beiden Fällen als Endpunkt dienen konnte. Die Wahl des Geländes fiel deshalb auf die östlich der Stadt gelegene „Sporensinsel“, die vom Rhein und einem seiner Nebenarme, dem „Kleinen Rhein“, gebildet wird, und zwar kam der nördlich der Staatsstraße und der Eisenbahnlinie Straßburg-Kehl gelegene Teil der Insel in Betracht. Das dort in den Jahren 1898—1901 geschaffene etwa 125 ha umfassende Hafengebiet, heute allgemein unter dem Namen „Rheinhafen“ bekannt, wurde im Laufe des Jahres 1901 dem Betrieb übergeben. Neben den Baukosten der ersten Anlage in Höhe von rund 3,8 Millionen Mark war bei diesem Hafenaufbau noch eine Summe von $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark aufzuwenden, die an die Militärverwaltung bezahlt werden mußte als Entschädigung dafür, daß die Festungsbehörden sämtliche auf dem Gebiet ruhenden Rayonbeschränkungen aufhoben und die unbeschränkte Ausnutzung der Sporensinsel für Hafenaufbauten, massive Lagerhäuser und Fabrikgebäude usw. gewährten. Durch den späteren Ausbau mit Errichtung von Lagerhäusern usw. wuchs das Gesamtanlagekapital des Rheinhafens bis 1. März 1913 auf rund 9,5 Millionen Mark. Nach Abzug des Erlöses aus verkauften Grundstücken beträgt das noch zu verzinsende Anlagekapital auf den gleichen Termin 7,3 Millionen Mark.

Der Einfluß dieser neuen Hafenanlage prägte sich sofort in der Ziffer des Rheinverkehrs aus, die im Jahre 1901 auf rund 570000 t stieg.

Nachdem auf diese Weise alle Vorbereitungen zur Aufnahme eines großen Verkehrs getroffen waren, hing das weitere Steigen oder Fallen der Verkehrsziffer in der Hauptsache von der Wasserführung des Rheins und der Beschaffenheit der Fahrinne ab, unter deren Unberechenbarkeit die Schifffahrt bis zur Durchführung der Rheinregulierungsarbeiten litt. Die Gesamtdauer der jährlichen Schifffahrtsperiode schwankte während der Jahre 1894 bis 1909 zwischen 147 und 280 Tagen. Trotz der



Schiffahrtsschwierigkeiten machte sich aber eine stete Steigerung der Verkehrsdichtigkeit deutlich in den im Jahresdurchschnitt auf einen Schiffahrtstag entfallenden Verkehrsmengen bemerkbar. Während im Jahre 1900 auf einen Schiffahrtstag nur 1556 t entfielen, betrug die Tagesmenge im Jahre 1909, wo die Jahresziffer des Rheinverkehrs erstmals bei 280 Schiffahrtstagen eine Million Tonnen überschritt, 3612 t. Diese Verkehrssteigerung entfiel nahezu ausschließlich auf die Zufuhren zu Berg, während die Entwicklung des Talverkehrs, dessen Güter meist auf rasche Reise angewiesen sind, wegen der Unsicherheit in der Ausnützung des Schiffsmaterials und der Unbestimmbarkeit der Fahrmöglichkeiten nur sehr langsam vor sich ging.

DIE RHEINREGULIERUNG.



rotz der mancherlei Schwierigkeiten, die sich den Verfechtern der Idee einer Regulierung der Rhein-strecke von Sondernheim bis Straßburg entgegenstellten, gelang es schließlich doch, dieser Idee zum Sieg zu verhelfen und die seit dem Jahre 1894 schwebenden Verhandlungen zwischen den Uferstaaten im Jahre 1905 zum Abschluß zu bringen, nachdem sich die Stadt Straßburg verpflichtet hatte, einen Zuschuß von 1 Million Mark zu den Baukosten in 10 Jahresraten beizutragen.

Das heute von überzeugendem Erfolg gekrönte Regulierungswerk, welches mit seinen Bauten kühn in den stillen, unaufhörlichen Kampf der rauschenden Wogen mit ihrem rauhen Kiesbett eingreift, um die geheimnisvollen Kräfte des Stroms selbst der Ausgestaltung einer tauglichen Schiffahrtstraße nutzbar zu machen, darf als Triumph der deutschen Wasserbautechnik

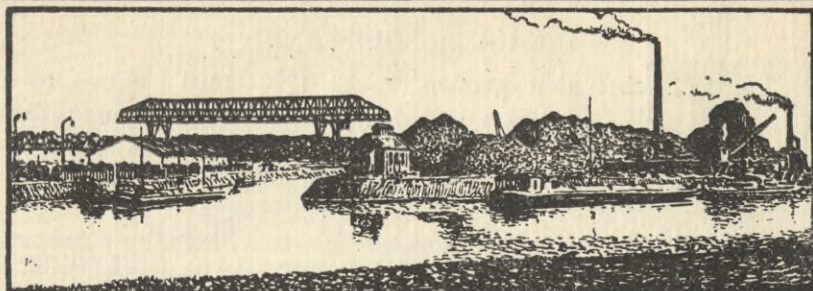
bezeichnet werden. Unter gleich schwierigen Stromverhältnissen ist vorher noch keine Stromregulierung ausgeführt worden.

Die Regulierungsarbeiten bezwecken die Festlegung eines geregelten Talwegs durch Einbau von Bühnen innerhalb des Mittelwasserbettes, das durch die schon erwähnte frühere Rhein-korrektion geschaffen worden war. Durch diese Einbauten soll in wasserarmen Zeiten die ganze verfügbare Wassermasse im Talweg zusammengehalten und gleichzeitig durch die Triebkraft des Wassers die Bildung der früher der Schifffahrt so hinderlichen und ihre Lage stets wechselnden Kiesbänke verhindert werden.

Die Arbeiten sind im Jahre 1907 in Angriff genommen worden; ihre Gesamtkosten waren für den ersten Ausbau auf $13\frac{1}{2}$ Millionen Mark geschätzt, werden aber nach dem jetzigen Programm diesen Betrag wahrscheinlich um etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen übersteigen. Das Ziel dieses ersten Ausbaues ist: die Fahrrinne so zu gestalten, daß die geringste Fahrwassertiefe auf der Strecke zwischen Lauterburg und Straßburg jeweils mindestens dem gleichzeitigen Stand des Straßburger Rheinbrückenpegels entspricht. Da dann noch bei einem Pegelstand von ca. 160 cm eine zur Fahrt bis Straßburg ausreichende Fahrwassertiefe vorhanden sein wird und eine Unterschreitung dieser Grenze erfahrungsgemäß nur bei lang anhaltendem Frost eintreten dürfte, ist darauf zu rechnen, daß dem Straßburger Hafen die gleiche Anzahl jährlicher Schifffahrtstage gewährleistet wird, wie Mannheim.

Schon während der Anfangsjahre des jetzt unmittelbar vor seiner Vollendung stehenden großen Werks zeitigten die eingebrachten Bauten überraschende Erfolge und eine stetige Verminderung der Schifffahrtsschwierigkeiten. Am deutlichsten machte sich diese Wirkung während des ungewöhnlich wasserarmen Jahres 1911 geltend. Seit Ende Februar 1911 hat die Fahrt bis Straßburg, abgesehen von kurzen Störungen durch Hochwasser, keine Unterbrechung mehr erlitten und es darf mit Bestimmtheit angenommen werden, daß die Epoche der Unsicherheit in der Fahrt bis Straßburg endgültig überwunden ist.





VERKEHRSENTWICKELUNG.



Der fortschreitenden Verbesserung der Schifffahrtsstraße entsprach die Steigerung der Verkehrsziffern während der letzten Jahre:

Rheinverkehr	Ankunft	Abgang	Gesamtziffer	Zunahme
1911	rd. 1 025 600 t	63 600 t	1 089 200	— —
1912	„ 1 518 000 „	150 600 „	1 668 600	+ 53 %
1913	„ 1 656 000 „	333 000 „	1 989 000	+ 20 %

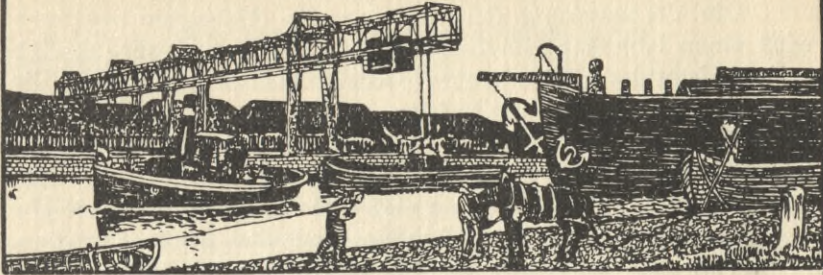
Von den Bergzufuhren über den Rhein entfielen im Jahre 1913: auf Kohlen, Koks und Briketts rund 935 000 t = 56,46 %, auf Getreide rund 522 000 t = 31,2 %, auf sonstige Güter rund 204 000 t = 12,3 %. Der Abgang zu Tal, der noch im Jahre 1911 nur 6,2 % des Bergverkehrs ausmachte, stieg im Jahre 1913 auf nahezu 20 % des Bergverkehrs, obwohl auch letzterer gleichzeitig nahezu eine Verdoppelung gegen 1911 aufzuweisen hatte. Sämtliche Güterdampfer- und Schleppschiff-Unternehmungen, die den Mannheimer Hafen bedienen, dehnen jetzt ihre Fahrten nach Straßburg aus, mit Ausnahme der Personenboot-Linien. Der Handel und die Industrie haben daher für ihre Bezüge eine reiche Auswahl unter den zahlreich sich bietenden Schiffsgelassenheiten von den Seehäfen oder den Mittelrheinstationen nach Straßburg, und für den Versand der Fabrikate steht nahezu täglich Schiffsgelassenheit zu Gebote.

DIE KANALSCHIFFFAHRT.



eben den großen, meist 1200—1800 Tonnen (die Ladung von 120—180 Eisenbahnwagen), mitunter sogar bis 2400 Tonnen fassenden Rheinkähnen und den mächtigen Vorspanndampfern von 800—1500 Pferdekräften, fallen den Besuchern des Hafens unwillkürlich kleine Schiffe von gedrungener, beinahe plumper Bauart ins Auge, die im Umleitungskanal teils in langer Reihe auf Beladung mit Kohlen warten, teils von Pferden gezogen gemächlich längs des Ufers dahinfahren oder im Hafen längsseits der Rheinschiffe Ladung einnehmen oder abgeben. Dies sind Kanalschiffe, deren Herkunft oder Bestimmungsort oft weit jenseits der französischen Grenze liegt. Das Zusammentreffen dieser beiden Schiffstypen gibt dem Straßburger Hafen sein eigenartiges, etwas an die Ruhrhäfen erinnerndes Gepräge und verschafft ihm zugleich eine gewisse Überlegenheit über seine Konkurrenten am Oberrhein. Hier wird augenfällig, daß Straßburg nicht wie einst nur Rheinstapelplatz, auch nicht mehr wie nach dem Jahre 1855 nur Kanalhafen ist, sondern jetzt den Endpunkt der Rheinschiffahrt und den Ausgangspunkt eines vieltausendkilometrigen Kanalnetzes in sich vereinigt, das Elsaß-Lothringen, ganz Frankreich und Belgien durchzieht und seine Ausläufer bis an die Schweizer Grenze und bis in das preußische Saarkohlenrevier hinein erstreckt. Diese Kanäle weisen zwar nicht die Abmessungen der norddeutschen und vieler ausländischen künstlichen Wasserstraßen auf, denn sie tragen Schiffe von bestenfalls ungefähr 300 t Ladefähigkeit, aber die Betriebsmittel dieser Kanalschiffahrt sind dementsprechend einfach und die Kosten sehr gering (1,10 bis 1,15 Pfg. pro tkm bei längerem, 1,3 Pfg. pro tkm bei kürzerem Durchlauf).

Im Zusammenhang mit der Rheinschiffahrt ist das in Straßburg zusammenlaufende Kanalnetz in zweifacher Hinsicht bedeutsam. Einmal stellt es eine sich weithin verzweigende Verlängerung der Rheinwasserstraße dar, die den auf dem Rhein ankommenden Gütern nicht nur nach dem Oberelsaß und Lothringen, sondern weit darüber hinaus nach Ost- und Südostfrankreich eine Verbilligung des Transports verschafft. Dieser Expansionswirkung steht andererseits eine Konzentrationswirkung gegenüber, indem



das Kanalnetz in umgekehrter Richtung als Zubringer von Gütermengen aus Lothringen und aus Frankreich oder aus der Schweiz zu dienen berufen ist, die nur durch die Billigkeit der Kanalfrachten nach dem Rhein gezogen werden können. In diesem Lichte betrachtet erscheint das elsäß-lothringische Kanalnetz nicht nur als für Elsaß-Lothringen wertvoll, sondern es erhält eine internationale, vor allem für das deutsche Wirtschaftsleben wichtige Rolle. Der Gütertausch zwischen dem Straßburger Hafengebiet und dem Kanalnetz bezifferte sich im Jahr 1913 auf rund 414100 Tonnen in Abgang und auf rund 144400 Tonnen in Ankunft, zusammen rund 558500 Tonnen.

Darum ist es das Bestreben der Landesregierung und des Landtags, die Leistungsfähigkeit der Kanäle nicht nur zu erhalten, sondern auch durch Ausbau und Erweiterung des Netzes zu steigern.

Zur Ausgestaltung des Rhein-Rhône-Kanals liegen zurzeit zwei Projekte vor:

1. Ausbau des bei Mülhausen abzweigenden und dicht bei der Schweizer Grenze endigenden Hüninger Kanals, der zurzeit nur für Kähne von 200 t fahrbar ist, für 300 t-Schiffe und Verbesserung des Hüninger Hafens mit Bahnanschluß an den Schweizer Güterbahnhof Basel-St. Johann;

2. Gleichmäßiger Ausbau der elsässisch-französischen Kanalstrecke Mülhausen-Besançon für 300 t-Schiffe.

Die Ausführung der Verbesserung des Hüninger Kanals, die infolge der Genehmigung der erforderlichen Summen durch den Landtag gesichert ist, wird Straßburgs Einflußzone in der Schweiz im Wettbewerb gegen die bis jetzt nur sporadische und sich nur langsam entwickelnde Schifffahrt auf dem Rhein bis Basel erweitern.

Die Verbesserung der Kanalstrecke Mülhausen-Besançon wird einen lebhaften Gütertausch zwischen Südostfrankreich und Südwestdeutschland hervorrufen, insbesondere wird die französische Industrie die Kohlenmengen, die die französische Produktion nicht aufbringt, unter teilweiser Verdrängung der englischen Kohle aus Deutschland beziehen; andererseits wird dem Export der Fertigfabrikate aus jenen Gegenden Frankreichs der Weg über den Rhein zu den Nordseehäfen geöffnet werden.

Von dem durchweg für 300 t-Schiffe befahrbaren **Rhein-Marne-Kanal** zweigen nach Norden ab: in Deutsch-Lothringen der 1866 vollendete Saarkohlenkanal, in Französisch-Lothringen bei Nancy der Moselkanal, der zurzeit flußabwärts bis Metz reicht, und der französische Ostkanal, der die direkte Verbindung zwischen dem Industriegebiet Nancy und dem belgischen Kohlenrevier herstellt.

Das binnenländische Kanalnetz endigt also mit seinem lothringischen Zweig bei Metz gerade an der Schwelle des gegen Diedenhofen zu und über die luxemburgische Grenze hinaus sich erstreckenden lothringischen Minettegebiets, des reichsten Erzbezirks Europas mit einer hochentwickelten und zukunftsreichen Eisenindustrie. Zwecks Versendung des dort geförderten und fabrizierten schweren Massenguts oder zwecks Herbeischaffung der zur Verhüttung erforderlichen Kohlen- oder Koks mengen bedarf dieses Gebiet einer Wasserstraße. Nach Ablehnung der Kanalisierung der preußischen Mosel bis Coblenz erstrebt jene Gegend den Anschluß an das elsäß-lothringische Kanalnetz, durch Kanalisierung der Moselstrecke von Metz bis Diedenhofen, um dadurch wenigstens einen Teil der aus der großen Moselkanalisierung erhofften Vorteile zu erhalten. Die Fabrikate der Thyssen'schen Werke in Hagendingen nehmen heute schon ihren Weg über Straßburg. Schlägt einmal der Hauptverkehr von und nach Lothringen die Kanal-Rhein-Route ein, so bedeutet dies einen weiteren gewaltigen Verkehrszuwachs für Straßburg.



STRASSBURG ALS INDUSTRIESTADT.



Jetzt bereits steht Straßburg mit seinen 1 989 000 t Rheinverkehr, selbst ohne Einbeziehung des 740 000 t erreichenden Kanalverkehrs an vierter Stelle unter den Rheinhäfen. Es steht nämlich nur den Ruhrhäfen, Mannheim-Ludwigshafen und Düsseldorf nach, und alle Zeichen deuten auf weiteres Wachstum Straßburgs als Hafenplatz in der Zukunft.

Aber auch als Niederlassungsort für Industrie bietet Straßburg mancherlei Vorzüge. Schon hinsichtlich der Kohlenpreise, dieses für die Fabrikationsselbstkosten zahlreicher Industriezweige so wichtigen Faktors, genießt Straßburg den Vorteil, daß hier die Produktion von 4 Bergwerksgebieten in Wettbewerb treten kann. Ruhrkohle und englische Kohle kommt über den Rhein, Saarkohle und belgische Kohle über den Kanalweg nach Straßburg. Für den Bezug überseeischer Rohstoffe sind infolge des regen Schiffsverkehrs die Transportkosten so niedrig, wie wenn Straßburg nur etwa 80 Bahnkilometer von den Seehäfen entfernt läge; die Talbeförderung ist infolge des großen Angebots an Raum noch günstiger. Im Massengutverkehr nach den Ruhr- oder Nordseehäfen sind z. B. Frachtsätze von nur 0,3—0,4 Pfg. pro tkm keine Seltenheit. Die bereits erwähnte reiche Auswahl und Gelegenheit zur Talverladung macht außerdem für manche Produktion die kostspielige Anlegung von Lagern an den talabwärts liegenden Handelsplätzen überflüssig. Industrien, die Rohstoffe verschiedener Provenienz verwenden, z. B. außer Kohle noch Erden oder Erz, Halbzeug, Roheisen, Kali, Steine oder Hölzer aus Südwestdeutschland, Elsaß-Lothringen, der Schweiz oder Frankreich können diese Rohstoffe aufs billigste in Straßburg zusammenführen und dann die Fertigfabrikate mit geringen Transportkosten nach Norden absetzen. Diese Vorteile lassen erwarten, daß die Stadt Straßburg in naher Zukunft ihre frühere Stellung als Handelsstadt im Nord-Süd- und im Ost-West-Verkehr wieder erreichen und womöglich noch übertreffen wird.

Außer diesen durch die Schifffahrt gewährten bietet Straßburg weitere, nicht zu unterschätzende Vorteile, die der Industrie und dem Handel zugute kommen. Es ist Knotenpunkt wichtiger Eisenbahnen, als Hauptstadt Elsaß-Lothringens Sitz sämtlicher

Behörden, auch Mittelpunkt eines sehr kaufkräftigen Umlandes. Die Stadt Straßburg fördert Handel und Gewerbe unmittelbar durch Schaffung von Industriegebieten (vgl. näheres über das Industriegelände auf der Metzgerau auf Seite 26), ferner durch Unterstützung junger Industriezweige. Mittelbar fördert sie die Industrie durch Erschließung weiter Gebiete zu Wohnzwecken, Erbauung und Förderung des Baues von Arbeiterhäusern (Stockfeld und Meinau) und durch Anlegung eines weiten Straßenbahnnetzes.

Besonders ist hervorzuheben die Vorsorge für die dauernde Billigkeit der elektrischen Energie. Das Straßburger Elektrizitätswerk, das eine Leistungsfähigkeit von 24 000 PS besitzt, ist ein selbstständiges Unternehmen, an dem die Stadt mit der Mehrheit der Aktien beteiligt ist. Konzessionsmäßig ist das Werk verpflichtet, stets zu den sechs billigsten Werken Deutschlands zu gehören; es ist in der Lage, größeren Abnehmern in den Strompreisen sehr weit entgegenzukommen.

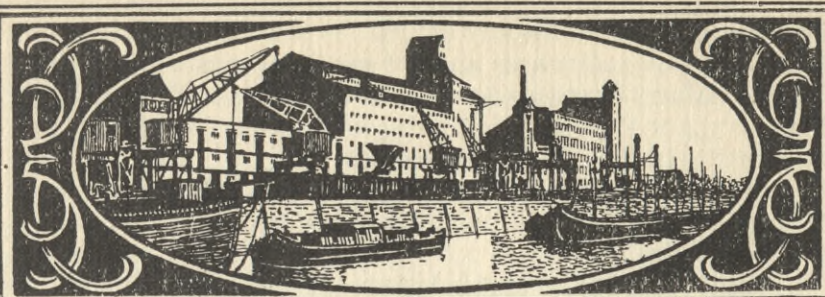
In ähnlicher Weise hat sich die Stadt Einfluß auf die Tarife des Gaswerks und der Straßenbahn gesichert. Auch diese beiden Unternehmungen werden in der Form gemischt-wirtschaftlicher Betriebe geführt, an denen die Stadt mit der Aktien-Mehrheit beteiligt ist.

Die Steuerverhältnisse sind insofern günstige, als industrielle und kaufmännische Betriebe neben der Gewerbesteuer keine besondere Vermögenssteuer zu zahlen haben. Die staatliche Gewerbesteuer betrug im Jahre 1913 1,9% der Ertragsfähigkeit mit 103% städtischen Zuschlägen.

Der Arbeitsmarkt ist als günstig zu bezeichnen; aus den stark bevölkerten Gemeinden der näheren und weiteren Umgebung ist mittels Straßenbahn und Eisenbahn stets weiterer Zugang möglich. Ein städtischer Arbeitsnachweis vermittelt unentgeltlich männliche und weibliche Arbeitskräfte.

Diese Tatsachen werden zweifellos Industrien aller Art nach Straßburg ziehen. Den verschiedensten Industriezweigen eröffnet sich hier bei der großen lokalen Nachfrage und den günstigen Exportmöglichkeiten ein weites Feld.





II. TEIL: BESCHREIBUNG DER HÄFEN UND DER METZGERAU.



enden wir uns nun der Betrachtung der Straßburger Häfen zu, so diene als historische Erinnerung ein Blick auf das alte Kaufhaus an der Rabenbrücke (vergl. Abbildg. Seite 3), das Wörthel bei den gedeckten Brücken und auf den Mohrenkopf am Fischerstaden, wo die Rhein- und später die Kanalschiffe bis zum 19. Jahrhundert anlegten und die Güter verzollt und gestapelt wurden.

DER METZGERTORHAFEN.

In den Jahren von 1892—1901 war der Metzgerthorhafen Mittelpunkt des Wasserumschlags. Er trägt den Stempel der schwierigen Verhältnisse, unter denen er geschaffen wurde. Wenn seine Baulichkeiten äußerlich den Vergleich mit modernen Einrichtungen nicht aushalten, so weisen sie doch Vorzüge auf, die hervorgehoben werden müssen, nämlich die verhältnismäßige Billigkeit und die Lage in unmittelbarer Nähe der Stadtmitte, die besonders für Unternehmungen mit Stadtkundschaft wertvoll ist.

Bei Passieren der Kanalbrücke vor dem ehemaligen Metzgerthor fällt der Blick auf die bis April 1913 in städtischem Betrieb befindliche Werfthalle A am Umleitungskanal, die als Wiege der späteren Schifffahrtsentwicklung bezeichnet werden darf insofern, als hier im Jahre 1892 die ersten Mannheimer Schiffe abgefertigt wurden. Im übrigen besteht der Metzgerthorhafen aus einem vom Umleitungskanal abzweigenden Becken. Die Halbinsel zwischen Kanal und Becken mit ihren zwei großen Getreidespeichern und verschiedenen kleinen Lager-

häusern ist größtenteils in Händen der Straßburger Rheinschiffahrtsgesellschaft und der mit ihr zusammenhängenden Gesellschaften (Transportaktiengesellschaft „Rhenus“ und Straßburger Kanalschiffahrtsgesellschaft). Eine größere Lagerhalle ist an die Firma Seegmüller & Cie. vermietet. Ein erschöpfendes Verzeichnis aller in den Häfen ansässigen Firmen befindet sich auf der Rückseite des diesem Führer beigegebenen Stadtplans.

Am Hafeneingang sind in kleineren Pavillons untergebracht: die städtische Hafenverwaltung, die Zollbehörde, das Eisenbahnabfertigungsbüro und die Büros verschiedener Speditionsfirmen. An der südlichen Hafenseite, deren Plätze landseitig durch die von Straßburg nach Kehl führende Rheinstraße begrenzt werden, hat gleich nach Eröffnung des Hafens der Kohlen- und Holzgroßhandel sich angesiedelt (Gebr. Haldy, Raab, Karcher & Co., C. E. Hoff & Co., Rapp & Moeder, Elsässische Säge- und Hobelwerke). Da infolge der ständig wachsenden Nachfrage nach Terrain am Metzgerthorhafen das Becken sich bald als zu klein erwies, wurde auch das Ufer des Umleitungskanals als Hafengelände umgebaut; auch hier befinden sich Kohlenlagerplätze (Gaswerk, Hansen & Neuerung), ferner Tankanlagen für feuergefährliche Flüssigkeiten (Firma J. Diebolt Nachf.) und schließlich an der Citadellenstraße der Steinlagerplatz der Marmorsägerei Schachenmühle.

Jenseits der Citadellenstraße wird der ganze 93 700 qm große Gelände-Komplex zwischen Zufahrtskanal und Rheinstraße, der zum Teil eine zweite Wasserfront am Petroleumhafen hat, von der Brikettfabrik und den Kohlenlagern der Straßburger Kohlenaufbereitungsanstalt m. b. H. (Hugo Stinnes) eingenommen. An der Ostseite des Petroleumhafens liegen die Tankanlagen der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft und dicht an der Drehbrücke über den Zufahrtskanal das Eisenlager der Firma C. Boeckel.

Der Metzgerthorhafen mit den Hafenanlagen am Umleitungskanal und Zufahrtskanal, einschließlich des Petroleumhafens (Gesamt-Anlagekapital 1913 = rund 4,4 Millionen Mark) bildet einen Streifen von 2 km Länge mit einer durchweg mit Bahngleis versehenen, nutzbaren Uferlänge von 3,5 km, die überall für Rheinschiffe zugänglich ist. Die Verbindung dieses Gebiets

mit dem Rhein ist durch den Ill-Rhein-Kanal, in den der Umleitungskanal mündet, und durch eine Schleuse (Nr. 88) mit zwei nebeneinander liegenden Kammern hergestellt. — Die ältere dieser beiden Schleusenkammern, im Jahre 1890 erbaut, hat bei 12 m nutzbarer Breite eine nutzbare Länge von 83,05 m und dient heute nur noch der Schleusung von Kanalschiffen, Sandnachen und kleineren Rheinschiffen; die Mehrzahl der Rheinschiffe wird durch die im Jahr 1900 angelegte zweite Schleuse, die eine nutzbare Länge von 105,25 m und 12 m nutzbare Breite hat, geschleust. Es können also Rheinkähne mit einer Ladefähigkeit bis zu 2 400 Tonnen anstandslos durch die Schleuse gelangen. Die Rheinschlepper werden nicht geschleust; das Verschleppen der Kähne zwischen der Schleuse und dem Metzgerthorhafengebiet sowie innerhalb des Rheinhafens wird von vier Hafenschleppboten der städtischen Hafenverwaltung besorgt.

Behufs Ersparung von Wasser und Zeit beim Schleusen von Kanalschiffen sind Zwischentore angebracht. Da innerhalb der durch die Rheinschleuse im Osten und durch die Schleusen der kanalisierten Ill bzw. des Rhein-Marne-Kanals im Norden und Süden der Stadt gebildeten Haltung eine gleichbleibende Wassertiefe gewährleistet ist, können Kanalschiffe auch an Ladestellen innerhalb des Stadtgebiets anlegen, Rheinschiffe dagegen nur, wenn keine Brücken oder weitere Schleusen zu passieren sind. Diesem Vorteil verdankt eine Reihe von Schiffsladestellen an der Ill ihre Entstehung.

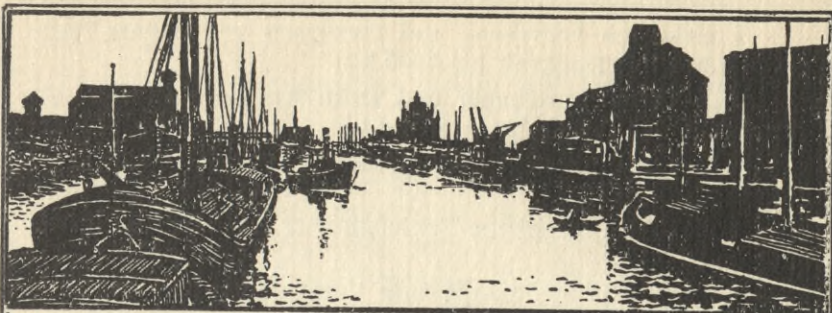


DER RHEINHAFEN.



um Rheinhafen gelangt man entweder vom Endpunkt der Tramlinie 2 beim Kehlertor aus nach Überschreitung der den Umleitungs- und Zufahrtskanal und der den Kleinen Rhein überspannenden Brücken oder von der Rheinstraße her (Haltestelle „Rheinischer“ der Tramlinie 1).

Das 1902 eröffnete, 127 ha 72 a umfassende Rheinhafengebiet wird durch zwei dem großen und dem Kleinen Rhein parallel verlaufende Hafenbecken, Handelshafen und Industriehafen benannt, in drei große Geländekomplexe mit Wasserfront geteilt. Eine von der Brücke über den Kleinen Rhein im Zuge der verlängerten Schwarzwaldstraße ausgehende, ungefähr von Westen nach Osten bis zum Personenbahnhof „Straßburg-Rheinhafen“ verlaufende Straße — die Hafenstraße — trennt diese drei Hafekomplexe von einem südlich der Straße liegenden vierten, der Industrieplätze ohne Wasserfront, aber mit Bahnanschluß enthält und gegen Süden von der halbkreisförmigen Lagerstraße umfaßt wird. Hier haben sich mehrere Firmen der Baubranche, ein Kohlensäurewerk, ein Sägewerk u. a. angesiedelt; weithin sichtbar ist das schmucke Zentrallagerhaus und die Genossenschaftsbäckerei des Konsumvereins für Straßburg und Umgegend. Das nördlich der Hafenstraße liegende Hafengelände mit Wasserfront umfaßt zunächst das Gelände zwischen dem Kleinen Rhein und dem Handelshafen; dieses, von einer breiten Straße — Am Handelshafen — aufgeschlossen, enthält westlich dieser Straße das Gebiet des Ortsgüterbahnhofs Straßburg-Rheinhafen mit Stückgutabfertigung und Freiladegleisen, während östlich der Straße eine Reihe von Lagerhaus- und Werftanlagen sich ausdehnen. Die zwischen den beiden Hafenbecken liegende Landzunge mit schmalen Plätzen für Lagerhäuser usw. am Handelshafen und großen Industrieplätzen nach der anderen Seite bildet den zweiten Komplex und der dritte wird vom Ostufer des Industriehafens und dem Rheinstrom begrenzt. Auf dem östlichen, hoch liegenden Teil dieses dritten Komplexes befindet sich der Rangierbahnhof Straßburg-Rheinhafen. Der 100 m breite Handelshafen erhält sein charakteristisches Gepräge durch die großen Getreidespeicher



und Werftanlagen und die massigen Gebäude von zwei Getreidemühlen. Die Erscheinung dieser Bauten ist eine so imposante Massenwirkung, daß dagegen für den Beschauer leicht das am Kopfstück des Beckens liegende, in gefälligem Stil gebaute Hafenverwaltungsgebäude zurücktritt, in dem die Hafenverwaltung, die Zollbehörde, eine Postnebenstelle mit Telegraf und Telefon und mehrere Schiffahrtfirmen ihre Geschäftsräume haben.

I.

Stellt sich der Beschauer an der Wasserseite des Verwaltungsgebäudes auf, so hat er zu seiner Linken, auf der Westseite des Handelshafens, auf 650 m Uferlänge die verschiedenen, in städtischer Regie stehenden Betriebe der Hafenverwaltung. Das zunächst liegende Gebäude ist die im Jahr 1913 in Eisenbeton erbaute, aus Keller, Erdgeschoß und zwei Stockwerken bestehende städtische Werfthalle II. Diese steht in unmittelbarer Verbindung mit der einstöckigen, aus dem Jahre 1901 datierenden Werfthalle I. Vor diesen beiden Hallen wickelt sich hauptsächlich die Abfertigung der Eilgüterdampfer und des sonstigen Stückgüterverkehrs ab, während das massive, im älteren Lagerhausstil erbaute städtische Lagerhaus I in erster Linie dem Umschlag und der Lagerung von Getreide dient. Dieses Gebäude, das erste in Deutschland ganz aus Eisenbeton gebaute Lagerhaus, besteht aus einer Siloabteilung mit 45 Zellen und einem Schüttbodenspeicher und hat einen Gesamtfassungsraum von rund 160 000 Sack Schwerfrucht. Nördlich und südlich von dem Gebäudekomplex befinden sich, ebenfalls in städtischer Regie, eine Nothalle und Lagerplätze für Massengüter wie Roheisen, Harz, Holz, Kohle usw. Die städtischen Hallen und Lagerplätze werden durch folgende maschinelle Einrichtungen bedient:

5 elektrisch betriebene und elektrisch verfahrbare Halbportalkräne mit Tragkraft bis 4000 kg;

1 elektrisch betriebener und elektrisch verfahrbarer Vollportalkran mit Tragkraft bis 10 000 kg;

1 Elevator mit einer Leistungsfähigkeit von 1000 Sack pro Stunde;

1 elektrisch betriebene Schiebebühne modernster Einrichtung und

1 elektrische Spillanlage zum Verschieben der Wagen.

Im Innern der Gebäude befinden sich ein elektrisch betriebener Fahrstuhl, eine elektrische Luckenwinde, eine Sackrutsche und eine komplette Anlage zur Reinigung und sonstiger Behandlung von Getreide aller Art.

In einem beträchtlichen Abstand vom Lagerhaus I erhebt sich das ebenfalls im Eigentum der Stadt befindliche, modern schlicht gehaltene Lagerhaus mit Fassungsraum für 180 000 Sack Schwerfrucht, das an die Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft und die mit ihr in Interessengemeinschaft arbeitenden Firmen Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft und Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft verpachtet ist. Dem Getreidespeicher vorgelagert ist eine große dreigeschossige, unterkellerte Werfthalle für den Umschlag und die Lagerung von Gütern aller Art und das Büro-Gebäude. — Zur Bedienung dieser Anlagen sind vorhanden:

1 fahrbarer Elevator, dessen eigenartige Konstruktion sowohl der Beschüttung des Lagerhauses als auch der unmittelbaren Absackung des Getreides auf Eisenbahnwagen oder dem losen Umschlag von Schiff zu Schiff dienen kann;

5 elektrische Kräne von je 4000 kg Tragkraft.

Den Prospekt schließen in einer Entfernung von etwa 1100 m vom Beschauer die Gebäude der Elsässer Mühlenwerke A.-G., die für Vermahlung von täglich 1500—2000 Sack Weizen berechnet sind.

Die Eisenbahnbedienung der sämtlichen Lagerhäuser geschieht auf der ganzen Front wasserseitig durch zwei und landseitig durch ein Bahngleise. Die dort beladenen Eisenbahnwagen werden durch Schiebebühnen in die Gleise des Ortsgüterbahnhofs Straßburg-Rheinhafen versetzt.

II.

Rechts vom Beschauer erhebt sich am Hafenkopf die Seitenfassade und das turmhohe Silohaus der Jllmühle (Jllkircher Mühlenwerke vormals Baumann frères). Den mächtigsten Anblick gewährt die Jllmühle jedoch von der Hafestraße oder von der Rheinstraße aus; nachts gewährt die taghelle Erleuchtung der übereinander gereihten Fensterzeilen ein besonders malerisches Bild. Die Jllmühle kann täglich 5000—6000 Sack Weizen vermahlen; der Inhalt ihrer zwei Silos beträgt 15000 t und zwei Elevatore von je 100 t Stundenleistung führen diesen Vorratskammern das Getreide zu. In einiger Entfernung nördlich der Jllmühle trifft der Blick die im Jahre 1913 in Betrieb genommenen Lagerhäuser der Elsässischen Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft m. b. H. und der „Rhenania“ Speditionsgesellschaft m. b. H., jedes in modernem Lagerhausstil von eigenartigem Reiz der Linienführung gebaut. Beide Anlagen bieten dem Fachmann in der Art der Beschickung und in ihrer inneren Einrichtung manche interessante Neuerung.

Das Ende der Landzunge zwischen den beiden Hafenbecken mit ihren zwei Wasserfronten befindet sich im Besitze der Thyssenschen Handelsgesellschaft; das ca. 43200 qm große Gelände dient der Kohlenlagerung sowie dem Umschlag der Produkte des Thyssenschen Walzwerks und großen Zementwerks in Hagendingen.

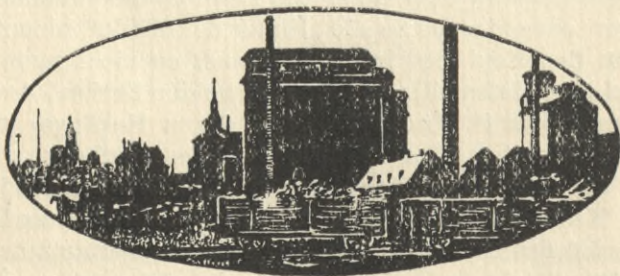
III.

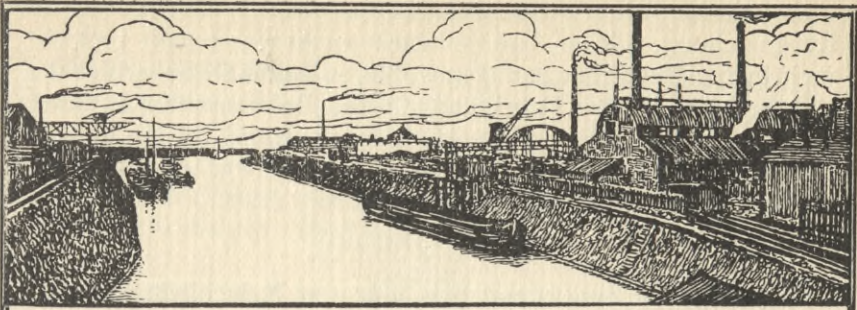
Geht man an dem Gitter des Ladhofs der Jllmühle vorbei und danr entweder die Straße „Hinter der Mühle“ hinunter oder sofort an den Kopf des Industriebahnhofs, so sieht man, immer noch auf dem Hafenteil zwischen den beiden Becken, das Hobelwerk der Firma H. Fuchs Söhne, deren Holzlager die Produkte der Forsten aller Kulturländer des Erdballs enthalten, sodann die Hallen der Straßburger Maschinenfabrik A.-G. vorm. Kolb, endlich das gewaltige, elektrisch verfahrbare Eisengerüst des Laufkrans, der den Kohlenlagerplatz der Firma Gebr. Röchling bedient. Diese Ladebrücke ist rund 190 m lang, die Spannweite zwischen den beiden Stützpunkten beträgt 137,5 m. Der auf dem Gerüst verfahrbare elektrische Kran hat eine Tragkraft von 4000 kg und eine Ausladung von 21 m; er

kann, ohne daß das Gerüst verfahren zu werden braucht, ein Geländestück von nahezu 10000 qm bestreichen.

IV.

Am Ostufer des Industriebafens erblickt man zunächst das Blechwalzwerk mit Verzinkerei, Verzinnerei und Verbleierei der Firma Wolf Netter & Jacobi. An dieses Grundstück reiht sich eine vorerst noch unbenutzte Fläche von 30000 qm an, die die Firma de Wendel in Hayingen bei Erbauung des Hafens erworben hat. Hieran schließen sich an: die Farben-, Lack- und Firniß-Fabrik der Firma Mack & Cie., das Asphaltwerk von A. Nicot G. m. b. H., das Stahlhammerwerk J. Ebstein & Cie., die Kreidefabrik der A.-G. vorm. Plüss-Staufer in Zofingen und die Gipsdielenfabrik der Baumaterialienhandlung F. Silber-eissen. Weiterhin südlich ist noch Raum für mittlere industrielle Anlagen vorhanden. Ostwärts zwischen der Straße „Am Industriebafen“ und der Pappelreihe, die sich am Rheinstrom entlang zieht, nehmen die Auslaufgleise des bereits erwähnten Rangierbahnhofs Straßburg-Rheinhafen einen beträchtlichen Raum ein. Bei Anlegung des Hafens war es unmöglich gewesen, diese unproduktive Anlage außerhalb des Hafengebiets einzurichten; heute, wo der Raum wegen seiner Seltenheit im Wert steigt, sinnt man auf Mittel und Wege, hier neues Bauland mit Uferfront am offenen Rhein zu gewinnen.





GEPLANTE HAFENERWEITERUNG.



Der Rheinhafen auf der Sporeninsel wurde im Jahre 1902 dem Verkehr übergeben. Jetzt, nach kaum 11 Jahren, ist er bereits derart stark besiedelt, daß nennenswert große Flächen nicht mehr vorhanden sind. Um künftigen Bedürfnissen nach Industriepätzen mit Wasserfront für Rheinschiffe genügen und die wachsenden Verkehrsmengen aufnehmen zu können, ist die Stadt daher genötigt, einer Erweiterung des Rheinhafengebiets näher zu treten. Hierfür ist die gegebene Lage das Gelände zwischen dem Kleinen Rhein und dem Umleitungskanal.

Das bereits ausgearbeitete Projekt (vergl. die besondere Plan-Beilage) ermöglicht die Bereitstellung von rd. 53 ha neuer Nutzfläche für Lagerplätze und Industriezwecke, wovon rd. 50 ha Wasserfront und Bahnanschluß, rd. 4 ha nur Bahnanschluß haben werden. Mit der Durchführung dieses Projekts wird auch eine gründliche Verbesserung der Bahnbedienung der alten Hafengebiete erzielt und die seither fehlende unmittelbare Straßenbahnverbindung bis zum Rheinhafen ermöglicht werden.

Die Fläche des im Rheinhafengebiet vorhandenen Industriegeländes ohne Wasserfront ist verhältnismäßig klein und eignet sich seiner Form und Preislage nach mehr zur Ansiedelung kleinerer Betriebe, die wenigstens in unmittelbarer Nähe des Hafens liegen wollen oder müssen.

Billige Geländepreise, wie sie von derjenigen Industrie verlangt werden, die große Flächen mit Bahnanschluß braucht, ohne irgendwie auf die Nähe des Hafens angewiesen zu sein, können naturgemäß in einem mit hohen Anlagekosten belasteter Hafengebiet nicht eingeräumt werden. Wenn die Stadt auf die

Heranziehung solcher Großindustrie nicht verzichten und der mehrfachen Nachfrage genügen wollte, so mußte sie außerhalb des Hafengebiets billiges Fabrikgelände mit Bahnanschluß schaffen und konnte dies auch verhältnismäßig leicht, weil ihr ein in jeder Hinsicht günstiger 140 ha großer, von alters her in städtischem Besitz befindlicher Geländekomplex,

DIE METZGERAU,

dafür zur Verfügung stand, der nur der Aufschließung durch Zufahrtsstraßen und Bahngleis bedurfte.

Dieses Industriegelände, dessen schematischer Plan diesem Führer auf Seite 33 beigelegt ist, liegt südwestlich vom arbeiterreichen Vorort Neudorf zwischen dem Rhein-Rhône-Kanal und der Colmarer Straße, auf der die elektrische Straßenbahn nach Grafenstaden und die Kleinbahn nach Markolsheim verkehren. Auf der dem Kanal zugekehrten Seite hat das Gebiet gute Verbindung nach dem Weichbild der Stadt und dem Zentralbahnhof durch eine breite, die Metzgerau in ihrer ganzen Länge von Norden nach Süden durchschneidende Straße, auf der später auch eine Linie der Straßenbahn vom Hauptbahnhof her nach der Metzgerau geführt werden wird. Durch Querstraßen zwischen dieser Mittelstraße und der Colmarer Straße erfolgt die Aufteilung in Baublocks von verschiedener Tiefe.

Die Eisenbahn wird vom Güterbahnhof Straßburg-Neudorf her, der Frachtparität mit der Station Straßburg-Hauptbahnhof hat, nach jedem Baublock geführt, sodaß jede Fabrik Gleisanschluß erhält.

Straße mit Gehweg, elektrischem Kabel, Gas und Wasserleitung wird von der Stadt auf eigene Kosten angelegt. Kanalisation des Gebiets ist in Aussicht genommen.

Die längs des Rhein-Rhône-Kanals liegenden Grundstücke können Anlagestelle für Kanalschiffe erhalten.

Die Bedienung der Privatanschlüsse erfolgt durch die Reichseisenbahn gegen eine Anschlußgebühr von 90 Pfg. für jeden beladenen Wagen; Wagenladungen zwischen Metzgerau und Hafengebiet werden gegen eine Gebühr von 5 Mk. für jeden Wagen überführt. Während der Jahre 1912 und 1913, noch bevor Bahn- und Straßenbauten ganz fertiggestellt waren, haben sich schon mehrere Fabriken auf der Metzgerau angesiedelt und

zwar a) mit Bahnanschluß: die große Automobilfabrik E. E. C. Mathis (40000 qm), die Kühl- und Gefrieranlagen-Gesellschaft m. b. H. (5000 qm);

b) ohne Bahnanschluß: die Zigarettenfabrik Job (10000 qm), die Kartonnagenfabrik W. Pretzsch & Cie. (2000 qm), die Fabrik des „Seifenpulvers mit dem Münster“ von Scholler & Mayer (2000 qm).




Die mitgeteilten kurzen Daten aus der Schiffahrtsgeschichte von Straßburg und die kurze Beschreibung der verschiedenen Hafен- und Industrieanlagen enthalten ein Gemeinsames, das dem Aufmerkenden wie ein Leitmotiv immer wieder entgegen-tönt: daß das Bestehende zu eng war, daß dann jeweils groß angelegt wurde, daß die kühnsten Erwartungen aber stets wieder von der großartigen, greifbaren Wirklichkeit bald übertroffen wurden, sodaß jedes spätere Jahrzehnt dem früheren zurief: „Noch mutiger hättest du sein dürfen!“


So ist die Annahme mehr als gerechtfertigt, daß wir auch jetzt, wo schon vieles erreicht ist, doch nur wieder am Anfang einer neuen Entwicklung stehen, und daß Straßburg nicht allein „die wunderschöne Stadt“ eines der schönsten Länder des Reichs bleiben wird, nicht nur Universität und Hort sozialen Denkens und Tuns, sondern auch wieder ein mächtiges Handelsemporium und eine Stätte, wo viele von den Dingen mit Kunst und vielem Fleiß geschaffen werden, mit deren Hilfe die Kulturmenschheit in unaufhaltsamem Drange ihren Weg aufwärts, zu glücklicheren Zeiten bahnt.




Auskünfte aller Art
über die städtischen Häfen
und die Metzgerau erteilt die
„Städtische Hafendirektion“,
Bürgermeisteramt, Abtlg. II,
Brandgasse 9.

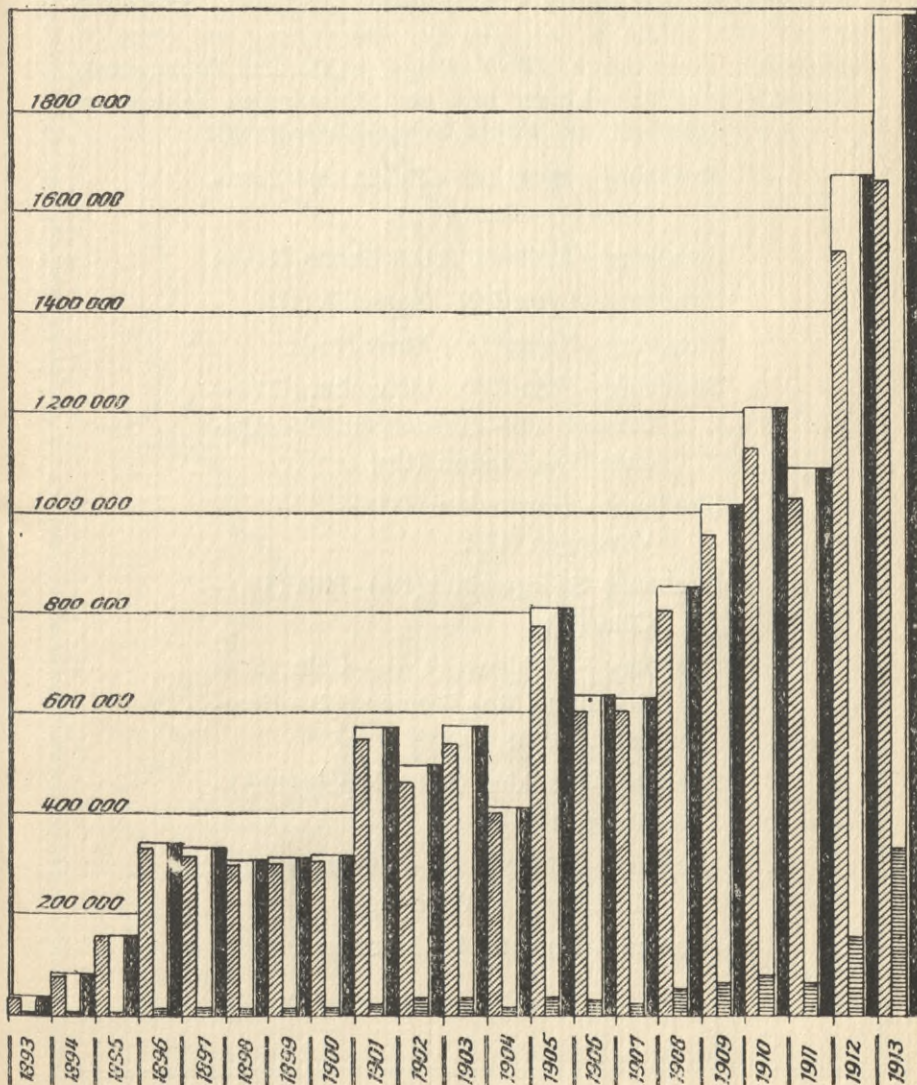
Entwicklung des Rheinverkehrs.

 Zufuhr in Tonnen

 Abgang

 Gesamt-Rheinverkehr (Zufuhr und Abgang).

200 000 Tonnen



DIE SCHNELLZUG-VERBINDUNGEN

eines Platzes sind für Kaufleute und Industrielle bei der Auswahl ihres Niederlassungsortes von großer Wichtigkeit. Straßburg erfreut sich hierin — wie aus der Darstellung auf Seite 31 ersichtlich, eines besonderen Vorzugs; es ist u. a. Knotenpunkt folgender Schnellzug-Linien (die eingeklammerten Zahlen bedeuten die ungefähre Schnellzugfahrzeit):

Straßburg — Basel (2) — Zürich (4) — Inter-
laken (7) — Genf ($8\frac{1}{2}$);

Straßburg — Mailand (11) — Genua ($14\frac{1}{2}$);

Straßburg — Lyon (10) — Marseille (17);

Straßburg — Nancy (3) — Paris ($7\frac{1}{2}$);

Straßburg — Metz ($2\frac{1}{2}$) — Luxemburg ($3\frac{1}{2}$) —
Brüssel (8) — Antwerpen (9) — Ost-
ende (9) — London (13);

Straßburg — Amsterdam (11) —
Vlissingen (12);

Straßburg — Saargemünd ($1\frac{1}{2}$) — Trier ($3\frac{1}{2}$) —
Cöln (7);

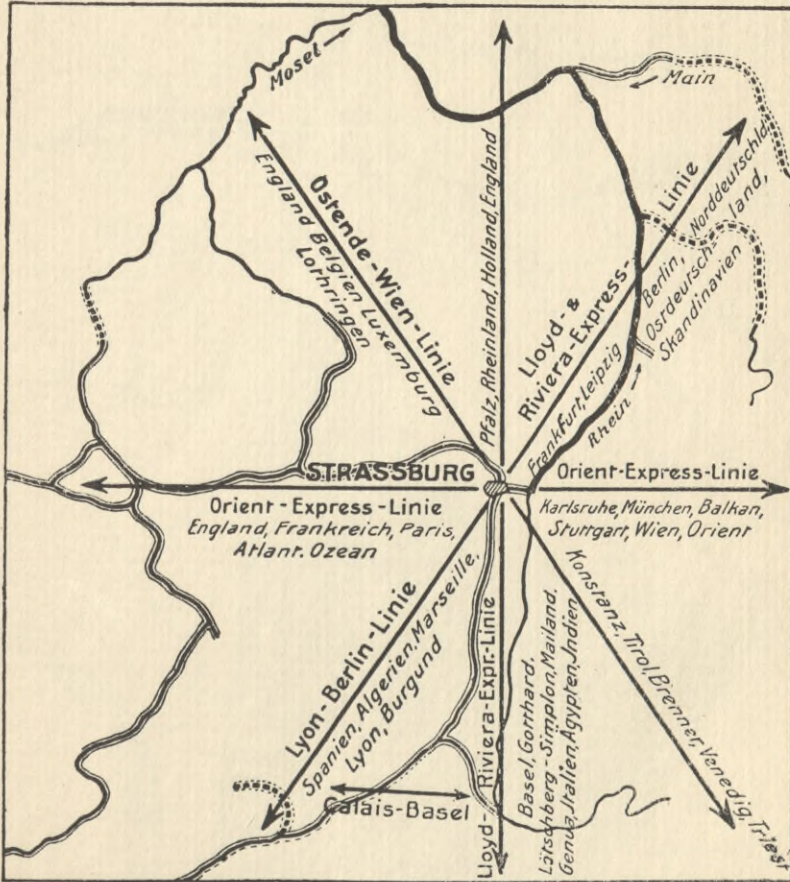
Straßburg — Coblenz ($4\frac{1}{2}$) — Cöln (6) —
Dortmund (8) — Bremen (12) — Ham-
burg ($13\frac{1}{2}$);

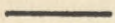
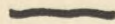
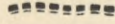

Straßburg — Frankfurt ($3\frac{1}{2}$) — Leipzig ($10\frac{1}{2}$) —
Berlin ($11\frac{1}{2}$);

Straßburg — Stuttgart (3) — Nürnberg (6) —
München (7) — Wien (15);

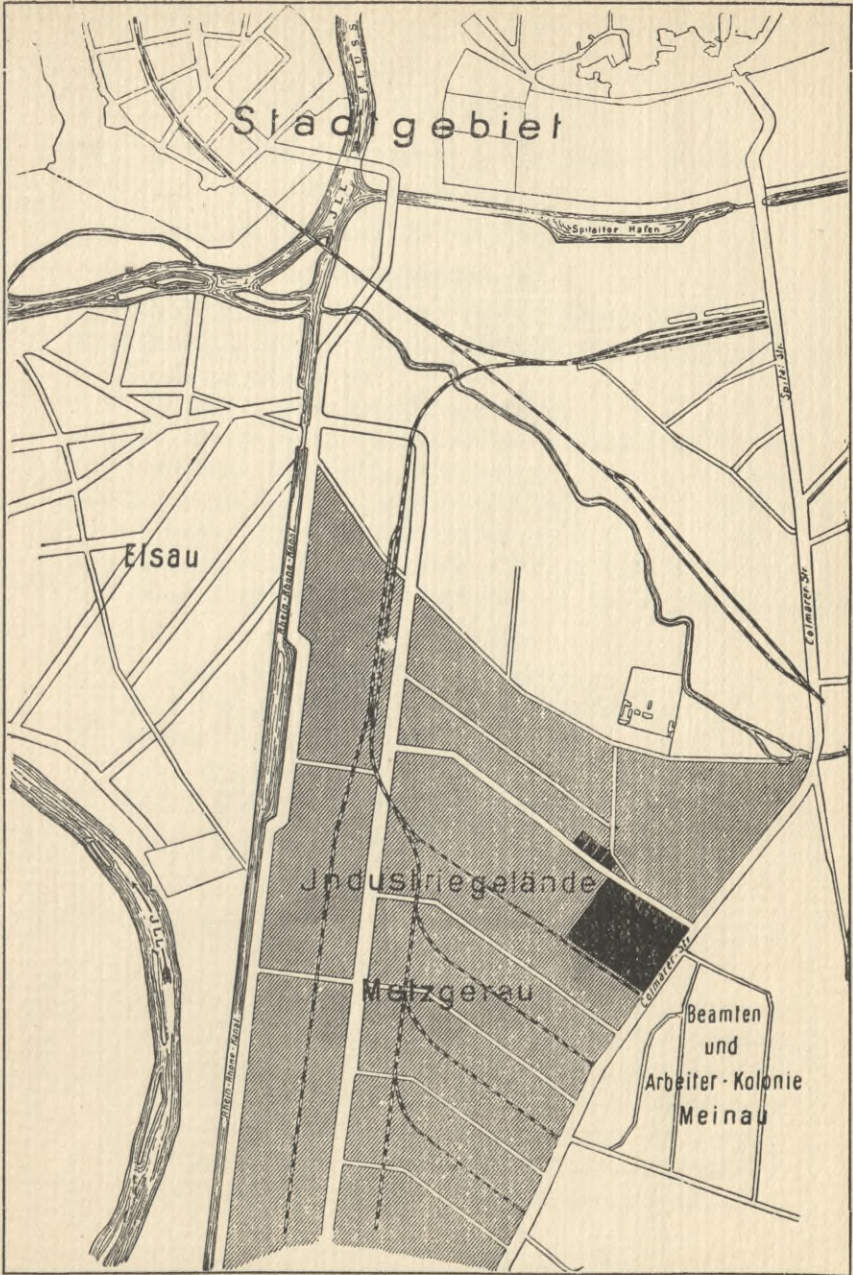
Straßburg — Lindau (4) — Innsbruck ($11\frac{1}{2}$).

STRASSBURGS LAGE IM EISENBAHN-VERKEHR.



-  Schema wichtiger internationaler Expresslinien.
-  Schiffbare Flüsse.
-  Projektirte und im Bau begriffene Schifffahrtsstrassen.
-  Bestehende Kanäle und kanalisierte Flüsse.







Verzeichnis*

der in Straßburg ansässigen Schiffahrtfirmen für den Verkehr

I. Von und nach ROTTERDAM und ANTWERPEN:

a) Schleppkahnlinien.

1. Willem van Driel (Vertreter Aug. Hof, Antwerpenerring 31).
2. Elsässische Schiffahrts- u. Speditionsgesellschaft m. b. H.,
Straßburg-Rheinhafen.
3. C. G. Maier A.-G., Straßburg-Neudorf.
4. Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft
5. Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft
6. Rhein- und See-Speditionsgesellschaft
7. „Rhenania“ Speditionsgesellschaft m. b. H.
8. Straßburger Rheinschiffahrtsgesellschaft, Straßb.-Neudorf.
9. „Union“ Transportgesellschaft m. b. H., Straßb.-Rheinhaf.

b) Güterdampferlinien.

1. J. H. Königsfeld G. m. b. H., Rheinhafen
(2—3 mal wöchentlich von und nach Rotterdam).
2. „Rhenus“ Transportgesellschaft m. b. H.
(2—3 mal wöchentlich von und nach Rotterdam, 2 mal
wöchentlich von und nach Antwerpen).

II. Von und nach AMSTERDAM:

a) Schleppkahnlinien.

Die gleichen Firmen wie im Verkehr von und nach Rotterdam.

b) Güterdampferlinien.

1. AmsterdamschVrachtkantoor G. m. b. H., Straßb.-Rheinhaf.
(wöchentlich 3 Eildampferfahrten von u. nach Amsterdam
in unmittelbarem Anschluß an die Seedampferverkehre
der Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij,
der Hollandsche Stoomboot Maatschappij, des Konink-
lijke Holland Lloyd, des Koninklijke West-Indischen Mail-
diensts und der Stoomvaart Maatschappij „Nederland“).

* Die Firmen sind in alphabetischer Reihenfolge geordnet.

2. „Rhenus“ Transportgesellschaft m. b. H.
(direkte Güterdampfer 1 mal wöchentlich von und nach Amsterdam).

III. Von und nach den RUHRHÄFEN und sonstigen MITTEL-RHEINSTATIONEN:

a) Schleppkahnlinien.

1. Willem van Driel (Vertreter Aug. Hof, Antwerpenerring 31).
2. Elsässische Schiffahrts- und Sped.-Gesellschaft m. b. H.
3. Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.
4. Rhein- und See-Speditionsgesellschaft Straßb.-Rheinhafen.
5. „Rhenania“ Speditionsgesellschaft m. b. H.
6. Straßburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft, Straßburg-Rheinhafen.

b) Güterdampferlinien.

1. J. H. Königsfeld G. m. b. H. (nur auf der Talfahrt).
2. „Rhenus“ Transportgesellschaft m. b. H.
(2 mal wöchentlich nach und von sämtlichen Mittelrheinstationen).

IV. KANALSCHIFFAHRTSVERKEHRE von und nach dem Oberelsaß, Hünigen, Metz, Saargemünd, Saarbrücken, Ostfrankreich usw.

1. Elsässische Schiffahrts- u. Speditionsgesellschaft m. b. H., Straßburg-Rheinhafen.
2. Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Straßb.-Rheinhafen.
3. Straßburger Kanalschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Straßburg-Rheinhafen.





BIBLIOTEKA
KRAKÓW
Politechniczna

Königl. Ministerium
der
öffentlichen Arbeiten
Bibliothek

Z. F. 3
218

Plan zum Führer durch die
„Hafen- und Industriegebiete
der Stadt Straßburg i. Els.“

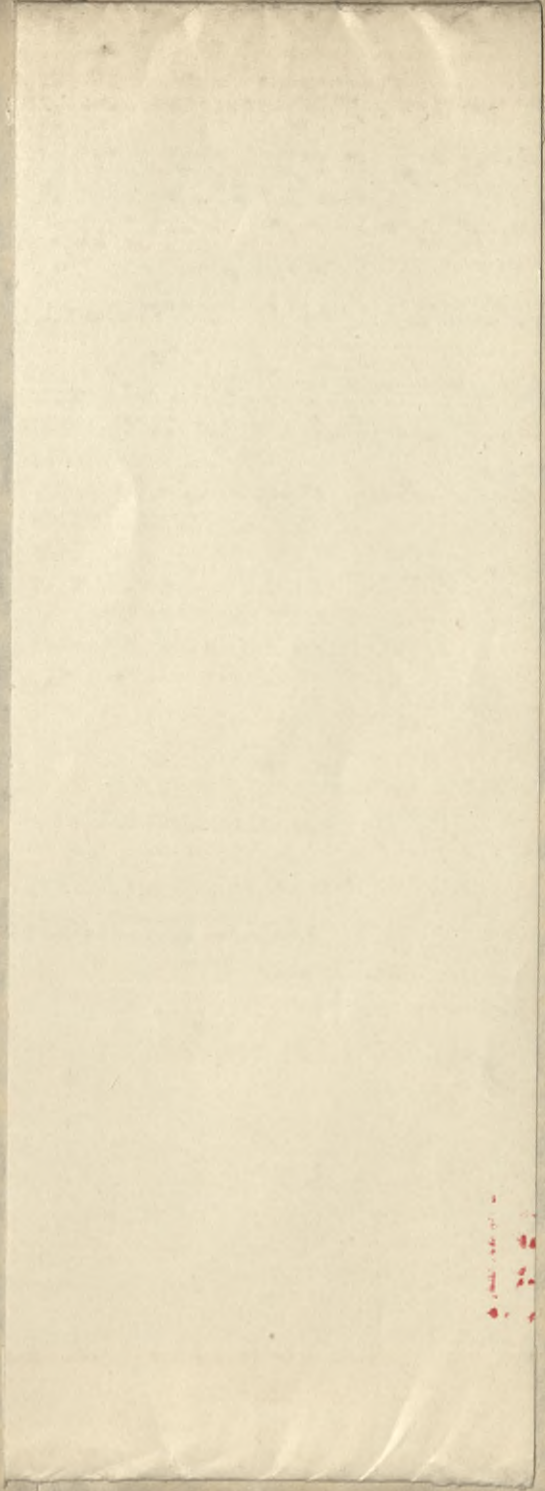


Zu F 3
208



Ziffernerklärung.

- 1) Pegel, Nullpunkt des Pegels = + 132,23 m N. N.
- 2) Feste, eiserne Straßenbrücke, verbindet Kehl mit Straßburg.
- 3) Feste, eiserne Eisenbahnbrücke.
- 4) Badeanstalt.
- 5) Ankerplätze von km 126,0 bis km 127,0.
- 5a) Einfahrtssignal (Mast).
- 6) Industriehafen. Höhe des geböschten Ufers = + 6,95 m Straßburger Pegel.
- 7) F. Silbereisen, Baumaterialienhandlung und Eisenbetonarbeiten, mit Pfortnerwohnung, Wagenschuppen, Stall, offenen Schuppen, Stiegliegenlager, geschl. Schuppen, Stiegliegenlager, Baumaterialienlager, Plattenlager und Ofenlager mit Fabrik.
- 8) Akt.-Ges. der Vereinigten Öl-, Kitt- und Kreidewerke vorm. Plüß-Stauffer, Zofingen (Schweiz), mit Lager für Rohkreide, Fabrikations-, Arbeiter- und Motorraum, Bureau und Lager für fertige Ware.
- 9) J. Ebstein & Cie., Oberrheinische Stahl- und Hammerwerke, a) Hammerwerk und Kesselhaus, b) Lagerschuppen.
- 10) A. Nicot, Asphaltgeschäft, G. m. b. H., mit Bureau und Wohnung, Werkstätte, Stallungen, Lagerschuppen, Kocherei, Mühle, Silo, Röstmaschine und Materialschuppen.
- 11) Gebrüder Wanz (ungebaut).
- 12) Trinkwasserentnahmestelle (Brunnen).
- 13) Vereinigte Farben- und Lackfabriken, G. m. b. H., vorm. Mack & Cie., mit Bureau, Packraum, Öl- und Farblager, Waschküche, Wohnhaus mit Stallung, Blechnerei, Geschirr- und Wagenraum, Kreideschuppen, Mackefabrikation, Küferi, Wärmeküche, Harzschuppen, Lackküche, Öllager, Packraum, Lacklager, Filtrieranlage, Benzinlager, Lager für Lack und Rohmaterialien, Fabrikationsraum und Laboratorium.
- 14) De Wendel, Hayting (ungebaut).
- 15) Wolf, Netter & Jacobi, Eisen- und Metallhandlung mit Lagerschuppen für Blechwaren und Rohre, Schuppen für Reserveteile und sonstige Materialien, Verzinkerei, Glüherei, Walzwerk, Kesselhaus, Waschküche, Ankleideraum, Säureabfluß, Waschküche, Bureau und Wohnung, Automobilschuppen, Sanitätsraum, Schreinerwerkstätte, Bronzemagazin, mech. Werkstätte, Magazine und Zinkschmelze, a) Fahrbr. Dampfkran, 3 t Tragf.
- 16) Dienstgebäude des Dammeisters.
- 17) Tafel. Aufschrift: „Das Betreten der Hafenanlagen ist Unbefugten verboten.“
- 18 u. 19) 2 Tafeln. Aufschrift: „Vorsicht! Lokomotive!“
- 20) u. 69) 2 Tafeln. Aufschrift: „Das Betreten der Hafenanlagen ist Unbefugten verboten.“
- 21) Transformatorhaus des Elektrizitätswerkes.
- 22) Tafel. Aufschrift: „Verbotener Weg für die Einfuhr oktroipflichtiger Gegenstände aus dem Hafengebiet in das Stadtgebiet. Oktroihbestelle.“
- 23) Tafel. Aufschrift: „Vorsicht! Lokomotive!“
- 24) Restauration.
- 25) Städt. Lagerhof mit Arbeiterkomm. und Geräteschuppen.
- 26) Kohlen säurewerke A.-G. Rommenhöller, mit Lagerschuppen.
- 27) Tiefbau- und Eisenbetongesellschaft München, mit Materialschuppen und Werkstätte.
- 28) Gustav Jost, Hobelwerk.
- 29) Bauunternehmer A. Bürkmann, mit Wohnhaus und Bureau, Schreineri, Wagnerei, Schmiede, Materiallager usw.
- 30) G. Huber, Nachf. Heinrich Lammers, Fabrik für Zentralheizungen, Ventilations- und Trockenanlagen.
- 31) Konsumverein für Straßburg und Umgegend, G. m. b. H., mit Bäckerei, Kolonialwarenlager, Wohnhaus und Stallung.
- 32) A.-G. für Feld-, Roll- und Kleinbahnenbedarf, vorm. Orenstein & Koppel, mit Werkstatt und Lagerschuppen.
- 33) Ww. E. Neunreiter & Sohn, Spezialmagazin für Wirtschafts- und Kücheneinrichtungen, Porzellan- und Glasgroßhandlung, a) Lagerschuppen.
- 34) Illkircher Mühlenwerke A.-G., vorm. Baumann freres, in Straßburg, a) Bureau, Mehlmagazin (Lagerhaus) und Vorreinigung, b) Silo, c) Mühle nebst Speisesaal, d) Werkstätte, Automobilschuppen und Materialienlager, e) Maschinen- u. Kesselhaus, elektr. Antriebsstation und Wäscherei, f) Silo, Versuchsbäckerei und Magazin, g) Hafermagazin, Remise und Stallungen, h) Stallungen, i) Elevator, stündl. Leistung 80—100 t, k) Elevator, stündl. Leistung 40—50 t, l) Sackrutsche, m) elektr. Hochspannung zum Betrieb der Illkircher Mühlenwerke, hergeleitet vom eigenen Kraftwerk in Illkirch bei Straßburg.
- 35) Tafel. Aufschrift: „Das Betreten der Hafenanlagen ist Unbefugten verboten. Das Bürgermeisterramt.“
- 36) H. Fuchs, Söhne, Holzhandlung und Hobelwerk, a) Bureau, b) Verladeschuppen, c) Vorratsschuppen, d) Schuppen für Brennholz, e) Maschinenhaus, f) Hobelwerk, g) Transilager, h) Holzschuppen, und Trockenofen, i) offener Lagerschuppen, k) Transporteur zum Entladen der Schiffe, l) Exhaustor.
- 37) Straßburger Maschinenfabrik, vorm. Kolb, A.-G. a) Portierhaus, b) Hauptbureau, Maschinenwerkstatt, Dreherei und Schreineri, c) Maschinen- und Kesselhaus, d) Modellhalle, e) Holzremise, f) Magazin, Stallung und Waschraum, g) Kesselschmiede.
- 38) Gebr. Roehling, Kohlenhandlung, a) Wohnung und Bureau, b) Kokkschuppen, c) Transformatorhaus, d) Verladebrücke mit Schwenkkran, 4 t Tragf., e) Siebwerk.
- 39) Elsässische Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft m. b. H. in Straßburg, Lagerhaus (Erdgeschoß mit 3 Schüttböden und Trichteranlagen) und Werfthalle (Erdgeschoß und 2 Stockwerke mit Trichteranlagen für Selbstgreifer), a) 2 Fahrbr. elektr. Vollportalkran, je 4 t Tragkraft.
- 40) Rhenania Speditionsgesellschaft m. b. H., vorm. Leo Weiß, Mannheim, Lagerhaus (Erdgeschoß mit 5 Schüttböden und 10 Silozellen) und Werfthalle (Erdgeschoß und 2 Stockwerke), a) feststehender Elevator, stündl. Leistung 100 t, b) Fahrbr. elektr. Vollportalkran, 4 t Tragf., c) elektr. Schiebebühne.
- 41) Thyssensche Handelsgesellschaft, a) Verladebrücke mit elektr. Schwenkkran, 8000 kg Tragf.
- 42) Kaimauer = + 6,95 m Straßburger Pegel.
- 43) Geböschtes Ufer = + 5,75 m Straßburger Pegel.
- 44) Haniel & Cie., Kohlenhandlung, a) Wohnhaus und Bureau, b) hölzerne Hochbahn, c) Dampfkran, 3 t Tragf., mit Greifer und Kippwagen, d) Arbeiterhäuschen.
- 45) Neue Rheinschleuse, Länge 136,0 m; Durchfahrtsbreite 12,0 m, Drempel = 1,90 m Str.-P. Schleusenwärterhaus.
- 46) Alte Schleuse Nr. 88; Drempel = + 0,37 m Str. P. Wirtschafthaus.
- 47) Ruderbootfähre.
- 48) Schiffbauanstalt.
- 49) Elsässer Mühlenwerke A.-G., a) Verwaltungsgebäude, b) Stallgebäude, c) Magazin, d) Maschinenhaus, e) Mehlmischerei, Mühle, Putzerei, f) Silo, g) Sackrutsche, h) Elevator, stündl. Leistung 60 t.
- 50) Elektr. Schiebebühne auf 2 Laufsträngen für Waggons von 10 m Radstand und bis 35 t Tragf.
- 51) Städt. Lagerhaus und Werfthalle, vermietet an die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft Köln, mit Wirtschafthaus, Silo, Maschinenraum, Lagerhaus, Zollbureau, Werfthalle und Bureaugebäude. a) 5 Fahrbr. elektr. Vollportalkrane mit Greifer- und Stückgutbetrieb und je 4 t Tragf., b) Fahrbr. Elevator, stündl. Leistung 100 t.
- 52) Straßenbahn.
- 53) Städt. Fahrbr. elektr. Vollportalkran, 10 t Tragkraft, in städt. Betrieb, Greifer, Stückgutbetrieb.
- 54) Städt. Kohlenlagerplatz (Hafenverw.) mit Arbeiterhäuschen.
- 55) J. Diebold, Drogengroßhandlung und Lagerverwaltung der vereinigten Benzinfabriken, mit Bureau, Abfüllhalle für Spiritus, Waren-, Automobil- und offene Schuppen, Benzinkeller, Kessel, Pumpenhaus und 4 Tanks.
- 56) Höhe des geb. Ufers = + 1,80 m über W. Sp.
- 57) Kohlenlagerplatz der Gasanstalt Straßburg nebst Bureau.
- 58) Höhe des geb. Ufers = + 1,72 m über W. Sp.
- 59) Elsässische Säge- und Hobelwerke, G. m. b. H., mit Bureau, Schreineri und offene Lagerschuppen.
- 60) C. E. Hoff & Cie., G. m. b. H., Brennmaterialienhandlung mit Bureau, EB- und Waschkraum für Arbeiter, Sackraum, offenem Schuppen und Stall, Schuppen für Kohlen, Briketts und Holzkohlen.
- 61) F. A. Mayer, Kohlenhandlung, G. m. b. H. (Hochbahn mit Kippwagen), a) Schuppen, b) Arbeiter- und Bureau, c) J. Diebold, Drogengroßhandlung und Lagerverwaltung der vereinigten Benzinfabriken, mit Bureau, Abfüllhalle für Spiritus, Waren-, Automobil- und offene Schuppen, Benzinkeller, Kessel, Pumpenhaus und 4 Tanks.
- 62) Höhe des geb. Ufers = + 1,80 m über W. Sp.
- 63) Kohlenlagerplatz der Gasanstalt Straßburg nebst Bureau.
- 64) Höhe des geb. Ufers = + 1,72 m über W. Sp.
- 65) Elsässische Säge- und Hobelwerke, G. m. b. H., mit Bureau, Schreineri und offene Lagerschuppen.
- 66) C. E. Hoff & Cie., G. m. b. H., Brennmaterialienhandlung mit Bureau, EB- und Waschkraum für Arbeiter, Sackraum, offenem Schuppen und Stall, Schuppen für Kohlen, Briketts und Holzkohlen.
- 67) F. A. Mayer, Kohlenhandlung, G. m. b. H. (Hochbahn mit Kippwagen), a) Schuppen, b) Arbeiter- und Bureau, c) J. Diebold, Drogengroßhandlung und Lagerverwaltung der vereinigten Benzinfabriken, mit Bureau, Abfüllhalle für Spiritus, Waren-, Automobil- und offene Schuppen, Benzinkeller, Kessel, Pumpenhaus und 4 Tanks.
- 68) Tafel. Aufschrift: „Das Radfahren auf der Kaimauer ist streng verboten. Das Bürgermeisterramt.“
- 69) Tafel. Aufschrift wie zu Ziffer 20.
- 70) Restaurant.
- 71) Transformatorhäuschen des Elektrizitätswerkes.
- 72) Ed. Erb, Lagerschuppen.
- 73) W. Zuber, F. Bosch's Nachf., Mech. Kunst- und Bauschreineri mit 3 Lagerschuppen.
- 74) Badeanstalt.
- 75) Eiserne Straßenbrücke über den Kleinen Rhein im Zuge Straßburg-Kehl, 3 Öffnungen, mittl. Öffnung 63,78 m; 2 Seitenöffnungen, je 20,79 m M. W. Sp. = + 134,94 m N. N. oder + 2,74 m Straßb. Pegel.
- 76) Drehbrücke über den Zufahrtskanal im Zuge der Kehler Straße.
- 77) C. Boeckel, Eisenhandlung, a) Lagerschuppen. Petroleumhafen. Höhe des geb. Ufers = + 2,28 m über W. Sp.
- 78) Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft mit Bureau, Behälterhalle, Fülltank, Pumpenhaus, Stallgebäude, Zollbureau, Wagenschuppen, Arbeiter- und Abfüllhalle, Benzinhalle und Petroleumtanks.
- 79) Straßburger Kohlenaufbereitungsanstalt, G. m. b. H., mit Bureau, Kantine, Kesselhaus und Badeeinrichtung, Schmiede, Schlosserei, Magazin, Brikettfabrikation, Trockenanlage, Maschinenhaus, Kohlenwäsche, Schuppen und Verladebrücken, a) Verladebrücke mit Laufkatze von 5 t Tragf. mit Greiferbetrieb, b) 2 Fahrbr. Dampfkranne von je 5 t Tragf., c) 2 Fahrbr. Dampfkranne von je 2,5 t Tragf., d) Kranschiff (Schwimmkran), 3 t Tragf., e) hölzerne Ladebühne + 1,95 m über W. Sp.
- 80) Straßenüberführung im Zuge der Zitadellenstraße; Konstruktionsunterkante = + 5,05 m über W. Sp.
- 81) Drehbrücke über den Zufahrtskanal im Zuge der Zitadellenstraße.
- 82) Steinindustrie und Steinsägeerei G. m. b. H., Schachenmühle mit Ankleide- und Speiseraum, Bureau, Säbblonenkammer, offene Steinhauerschuppen, Sägerei, Dreherei und Schmiede, a) elektr. Brückenkrane, 10 t Tragf., b) steinerne Verladerrampe = + 2,10 m über W. Sp.
- 83) Höhe des geb. Ufers = + 2,05 m über W. Sp.
- 84) Raab, Karcher & Cie., Kohlen- und Holzhandlung, mit Bureau, Schreineri, Geräteschuppen, Werkstatt, Ebräume für die Arbeiter, Fahrbr. Verladetrichter, Trichter, Aufzüge und Siebwerk, a) 3 Fahrbr. Dampfkranne von je ca. 4 t Tragf., b) Kaimauer = + 2,32 m über W. Sp.
- 85) Evangel. Taubstummen-Anstalt.
- 86) E. Jundt & Ziegele, Teigwarenfabrik.
- 87) Musau-Schule.
- 88) Elsässische Tabakmanufaktur.
- 89) Odilien-Krankenhaus.
- 90) Neufeld-Schule.
- 91) Schlutfeld-Schule.
- 92) Schiffwendeplatz.
- 93) Deutsche Petroleumgesellschaft m. b. H., mit Wagenschuppen, Petroleumtank, Kesselhaus, Abfüllhalle und Bureau.
- 94) J. Diebold, Drogengroßhandlung und Lagerverwaltung der vereinigten Benzinfabriken, mit Bureau, Abfüllhalle für Spiritus, Waren-, Automobil- und offene Schuppen, Benzinkeller, Kessel, Pumpenhaus und 4 Tanks.
- 95) Höhe des geb. Ufers = + 1,80 m über W. Sp.
- 96) Kohlenlagerplatz der Gasanstalt Straßburg nebst Bureau.
- 97) Höhe des geb. Ufers = + 1,72 m über W. Sp.
- 98) Kohlenlagerplatz der Gasanstalt Straßburg nebst Bureau.
- 99) Höhe des geb. Ufers = + 1,72 m über W. Sp.
- 100) Elsässische Säge- und Hobelwerke, G. m. b. H., mit Bureau, Schreineri und offene Lagerschuppen.
- 101) C. E. Hoff & Cie., G. m. b. H., Brennmaterialienhandlung mit Bureau, EB- und Waschkraum für Arbeiter, Sackraum, offenem Schuppen und Stall, Schuppen für Kohlen, Briketts und Holzkohlen.
- 102) F. A. Mayer, Kohlenhandlung, G. m. b. H. (Hochbahn mit Kippwagen), a) Schuppen, b) Arbeiter- und Bureau, c) J. Diebold, Drogengroßhandlung und Lagerverwaltung der vereinigten Benzinfabriken, mit Bureau, Abfüllhalle für Spiritus, Waren-, Automobil- und offene Schuppen, Benzinkeller, Kessel, Pumpenhaus und 4 Tanks.
- 103) Rapp & Moeder, Bau-, Nutz-, Brennholz- und Kohlenhandlung, mit Bureau, Schuppen und Lagerschuppen nebst Hochbahn mit Kippwagen.
- 104) Raab, Karcher & Cie. (Hochbahn mit Trichter, Kippwagen und Greiferbetrieb), a) Geschirrraum, b) Schuppen für Koks und Briketts, c) Bureau, d) Arbeiter-, Ankleide-, EB- und Waschkraum.
- 105) Gebr. Haldy, Kohlen- und Holzhandlung (Hochbahn mit Trichter, Kippwagen u. Greiferbetrieb), a) Bureau, b) Schuppen für Briketts und Kohlen, c) Schuppen für Briketts, d) Rettungsring mit Stange, e) Arbeiter- und Bureau.
- 106) Union Transport-Gesellschaft, mit Bureau, Stallung und Lagerhaus.
- 107) Martin Falk, Werkzeughd., mit Ausstellungsraum, Lagerschuppen und Remise
- 108) Alois Wächter, Drechslermeister, mit Bureau, Magazin, Werkstätte, Maschinen- und Lagerraum.
- 109) Peter Müller, Straßburger Kistenfabrik, mit Remise, Holzmagazin, Stallung, Bureau, Werkstätte und Maschinenraum.
- 110) V. Heupel, G. m. b. H., Straßburger Schirmfabrik, mit Maschinenraum und Holzmagazin.
- 111) Kaimauer = + 2,62 m über W. Sp.
- 112) 6 Fahrbr. städt. Dampfkranne von je 3 t Tragkraft.
- 113) 2 Fahrbr. städt. Dampfkranne von je 3,5 t Tragkraft.
- 114) Normalwasserspindel = + 3,85 m Str. P.
- 115) Kranschiff (Schwimmkran), 3 t Tragkraft.
- 116) Kranschiff (Schwimmkran), 3,5 t Tragkraft.
- 117) Städt. Elevator, stündl. Leistung 96 t.
- 118) Fahrbr. städt. elektr. Kran, 3 t Tragkraft.
- 119) 2 städt. Elevatore, stündl. Leistung je 45 t.
- 120) Kaimauer = + 1,80 m über W. Sp.
- 121) Absackwagen.
- 122) Kaimauer = + 2,62 m über W. Sp.
- 123) Städt. Hafenverwaltungsgebäude.
- 124) Städt. Magazin.
- 125) Bureaugebäude
- 126) Werkstätte und Arbeiterstube.
- 127) Altes Verwaltungsgebäude, vermietet an: 1 Bureau der Reichseisenbahn, Bureau von C. G. Maier, A.-G. für Schiffahrt.
- 128) Bureau der Straßburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft.
- 129) Bureau der Zollverwaltung.
- 130) Bureau der „Rhenus“-Transportgesellschaft, G. m. b. H., Eildampferdienst.
- 131) Tafel. Aufschrift: „Das Rauchen ist im Hafengebiet verboten.“
- 132) Bureau des Lagerhausverwalters der Straßburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft.
- 133) Trinkwasserentnahmestelle, Rettungsring mit Stange; Tafel. Aufschrift: „Der Eintritt in das Lagerhaus ist ohne Genehmigung der Verwaltung auf das Strengste untersagt.“
- 134) Städt. Lagerhaus und Notschuppen mit Silo und Maschinenhaus, vermietet an die Straßburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft.
- 135) Städt. Lagerschuppen, vermietet an die Straßb. Rheinschiffahrts-Ges., a) Fahrbr. Dampfkran, 3 t Tragf., Eigentum der Straßb. Rheinschiffahrts-Ges. Elek. Schiebebühne.
- 136) Städt. Lagerhaus, vermietet an die Straßb. Rheinschiffahrts-Gesellschaft.
- 137) Städt. Werfthalle, verm. an Seegmüller & Cie., Spedition. a) Wellblechbude, vermietet an Seegmüller & Cie., Spedition.
- 138) Städt. Werfthalle und Silo, verm. an die Straßb. Rheinschiffahrts-Gesellschaft.
- 139) Höhe des geb. Ufers = + 1,85 m über W. Sp.
- 140) Höhe des geb. Ufers = + 1,45 m über W. Sp.
- 141) Städt. Notschuppen, verm. an Seegmüller & Cie., Spedition, und Ch. Zech, Gipsfabrik.
- 142) W. Gottsmann, Dachdecker und Klempnermeister (Lagerschuppen).
- 143) Werfthalle der Straßb. Rheinschiffahrts-Gesellschaft (Eigentum derselben).
- 144) Aug. Marchand, Kolonialwaren u. Mühlenprodukte. Aktien-Gesellschaft für Kohlensäureindustrie.
- 145) Städt. Notschuppen, verm. an die Straßb. Rheinschiffahrts-Gesellschaft.
- 146) Werfthalle der Straßb. Rheinschiffahrts-Gesellschaft (Eigentum derselben).
- 147) Höhe des geb. Ufers = + 1,35 m über W. Sp.
- 148) Städt. Schuppen, verm. an L. Letscher, Cement und Baumaterialien, a) Ladebühne.
- 149) Höhe des geb. Ufers = + 1,75 m über W. Sp.
- 150) Städt. Lagerhaus, verm. an Straßb. Rheinschiffahrts-Ges.
- 151) Absackwagen.
- 152) Städt. feststehender Dampfkran, 3,5 t Tragf.
- 153) Städt. Werfthalle, verm. an Straßb. Rheinschiffahrts-Ges.
- 154) Kaimauer = + 1,85 m über W. Sp.
- 155) Städt. Fahrbr. Dampfkran, 3,5 t Tragf.
- 156) Eiserne Straßenbrücke über den Umleitungskanal im Zuge der Rheinstraße; Konstruktionsunterkante = + 3,65 m über W. Sp.
- 157) Höhe des geb. Ufers = + 1,68 m über W. Sp.
- 158) Trajekt der Straßenbahn = + 0,80 m über W. Sp.
- 159) Kaimauer = + 0,70 m über W. Sp.
- 160) Höhe des geb. Ufers = + 1,63 m über W. Sp.
- 161) Lokalbahn der Straßb. Straßenbahn-Ges.
- 162) Zivil-Hospizien mit Gleisanschluss.
- 163) Schnurmänn & Cie., Lumpensortiererei.
- 164) Städt. Lagerplatz mit Gleisanschluss.
- 165) Eiserne Brücke über den Umleitungskanal im Zuge der Spitalstraße. Konstruktionsunterkante 1,59 m und 3,66 m über W. Sp.
- 166) Schleuse am Spitalort.
- 167) Raab, Karcher & Cie., Kohlen- und Holzhandlung, mit Trichter, Kippwagen und Greiferbetrieb.
- a) Kantine, b) Holzschuppen, c) Holzlager und Brikettmagazin, d) Automobilschuppen, e) Wohnung, f) Bureau, g) Raum für Detailverkauf, h) Werkstätten, i) Geräteschuppen, k) Dampfkran, 2,25 t Tragf.
- 170) Kaimauer = + 1,60 m über W. Sp.
- 171) Bolanz & Bauer, Steinhauergeschäft, mit Lagerplatz, offenem Steinhauerschuppen, Bureau, Arbeiter- und Schreinerwerkstatt, Schmiede, Geschirrraum und 2 Bockkrane, je 20 t Tragf., a) Landhandkran, 20 t Tragf.
- 172) Schrenck & Barbier, Pflastererunternehmung, mit Lagerplatz und Schuppen.
- 173) C. Nadler, Bauunternehmer, mit Lagerplatz und Schuppen.
- 174) Straßburger Zementplattenfabrik, G. m. b. H., mit Lagerplatz, Bewässerung, Bureau, Fabrikationsraum und Sandlagerschuppen.
- 175) Winterhalter, Eisenbetonkonstruktionen, Mosaik- u. Zementwarenfabrik mit Lagerplatz und Schuppen.
- 176) C. & E. Greiner, Hofschreinermeister, Mech. Kunst- und Bauschreineri mit Lagerplatz und Lagerschuppen für Holz.
- 177) Ph. Holtzmann & Cie., G. m. b. H., Baugeschäft mit Lagerplatz, Bureau, Steinhauerschuppen, Werkstätte, Magazin, einem Fahrbr. Landhandkran von 3 t und einem von 5 t Tragf., a) feststehender Landhandkran von 10 t Tragf.
- 178) Kaimauer = + 1,55 m über W. Sp.
- 179) Hochwasserschleuse mit Brücke.
- 180) Höhe des geb. Ufers = + 1,65 m über W. Sp.
- 181) " " " " = + 1,65 " " " "
- 182) " " " " = + 2,45 " " " "
- 183) " " " " = + 3,60 " " " "
- 184) " " " " = + 2,40 " " " "
- 185) " " " " = + 2,86 " " " "
- 186) " " " " = + 2,02 " " " "
- 187) Feste, eiserne Brücke über den Umleitungskanal im Zuge der Zitadellenstraße. Konstruktionsunterkante = + 4,14 m über W. Sp.
- 188) Brückenwärter.
- 189) Höhe des geb. Ufers = + 1,40 m über W. Sp.
- 190) Brückenwärter.
- 191) Feste, eiserne Brücke über den Umleitungskanal vor dem Kehler Tor.
- 192) Train-Kaserne.
- 193) Kloster zum guten Hirten.
- 194) Kanalort.
- 195) Eiserne Drehbrücke vor dem Kanalort.
- 196) Pionier-Kaserne von Mertens, Batl. Nr. 19.
- 197) Kaiser-Wilhelm-Kaserne.
- 198) Festungs-Bauhof.
- 199) Festungs-Lagerplatz.
- 200) Garnisons-Kohlenlagerplatz.
- 201) Zitadellen-Baracke.
- 202) Kaserne von Decker.
- 203) Kaiser-Friedrich-Kaserne.
- 204) Pionier-Kaserne, Batl. Nr. 15.
- 205) Lehrer-Seminar.
- 206) Proviantamt.
- 207) Soldatenheim.
- 208) Technische Schule.
- 209) Pharmaz. Institut.
- 210) Wasserturm.
- 211) Waschküche.
- 212) Militär-Lazarett.
- 213) Artillerie-Werkstatt.
- 214) Zeughaus.
- 215) Levy & Weyl, Schuhfabrik.
- 216) Nikolaus-Kaserne.
- 217) Akademie-Schule.
- 218) Haushaltungs- und Kochschule.
- 219) Kaiserliche Tabakmanufaktur.
- 220) Kunsthandwerker-Schule.
- 221) Badeanstalt.
- 222) Landes-Versicherungsamt.
- 223) Zoologisches Institut.
- 224) Geologisches Institut.
- 225) Universität.
- 226) Archiv.
- 227) Garnisons-Waschanstalt.
- 228) Infanterie-Kaserne (Illtor).
- 229) Krankenhaus Bethesda.
- 230) Kaiserl. Steuerbureau (indirekte Steuern).
- 231) Bezirkspräsidium.
- 232) Kaiserl. Hauptpostamt und Ober-Postdirektion.
- 233) Höhere Mädchenschule.
- 234) Landes-Ausschuß-Gebäude.
- 235) Landes-Bibliothek.
- 236) Ministerium.
- 237) Ministerium, Dienstgebäude.
- 238) Kaiserpalast.
- 239) Fortbildungsschule.
- 240) Handwerkskammer.
- 241) Katastergebäude und Steuerdirektion der direkten Steuern.
- 242) Ober-Realsschule.
- 243) Offizier-Speiseanstalt.
- 244) Kaiserl. Fortifikation.
- 245) Land- und Amtsgericht.
- 246) Evangel. Vereinshaus.
- 247) Straßb. Männer-Gesangsvereins-Haus.
- 248) Kaiserl. Wasserbauinspektion für den Rhein, Vogesenstraße 46e.
- 249) Unfall-Krankenhaus.
- 250) Einquartierungsbaracke.
- 251) Turnhalle.
- 252) Mantuffel-Kaserne.
- 253) Bekleidungsamt.
- 254) Israel. Krankenhaus.
- 255) Ungemach A.-G., Elsässische Konservenfabrik und Import-Gesellschaft.
- 256) J. Clot & Cie., Straßburger Konservenfabrik.
- 257) Wolf, Netter & Jacobi, Eisenkonstruktionen, Blechwalzwerk und Blechwarenfabrik.
- 258) Straßburger Straßenbahngesellschaft.
- 259) Gasgesellschaft.
- 260) Markthalle.
- 261) Alter Bahnhof.
- 262) Ober-Realsschule und St. Johanneskirche.
- 263) St. Johannes-Schule.
- 264) Straßburger Roßhaarspinnerei Simon Hammel.
- 265) Georg Roth, Schuhfabrik.
- 266) E. Palée, Zuckerwarenfabrik.
- 267) Eden-Theater.
- 268) Eisenbahn-Verwaltungs-Gebäude.
- 269) Postamt.
- 270) Empfangsgebäude.
- 271) Betriebs-Direktion.
- 272) Eilgüter-Schuppen.
- 273) Margarethen-Kaserne.
- 274) Schleuse 86.
- 275) Bezirks-Gefängnis.
- 276) Schlachthaus.
- 277) Schlachthof.
- 278) Elektrizitätswerk Straßburg i. Elsaß.
- 279) Fuß-Artillerie-Kaserne (Werder-Kaserne).
- 280) Krankenhaus, Desinfektionsanstalt, Waschküche.
- 281) Kinder-Krankenhaus.
- 282) Fourage-Magazin.
- 283) Schl. Kaserne.
- 284) Große Schleuse.
- 285) Alte Kaserne.
- 286) Tabakmagazin.
- 287) Einquartierungs-Baracke.
- 288) Hatt freres, Malzfabrik.
- 289) Fr. Bosch, Nachf. W. Zuber, Bau- und Kunstschreineri.
- 290) Compagnie Française des Chocolats et des Thés, L. Schaal & Cie.
- 291) Kloster der kleinen Schwestern.
- 292) Bon Pasteur.
- 293) Landesgestüt.
- 294) Diakonissenhaus.
- 295) Klinik.
- 296) Bürger-Spital.
- 297) Stadt-Bibliothek.
- 298) Gynäkologische Klinik.
- 299) Psychiatrische Klinik.
- 300) Isolier-Pavillon der Psychiatrischen Klinik.
- 301) Chem.-Psychol. Institut.
- 302) Anatomie.
- 303) Psychologisches Institut.
- 304) Pharmaz. Institut.
- 305) Röntgenhaus.
- 306) Chirurgische Abteilung.
- 307) Medizinische Abteilung.
- 308) Desinfektions-Anstalt.
- 309) Wirtschaftsgebäude.
- 310) Jos. Ph. Zanger A.-G., Zigarrenfabrik.
- 311) Straßburger Schirmfabrik W. Heupel, G. m. b. H.
- 312) Katholisches Gymnasium.
- 313) Bischofs-Palast.
- 314) Statthalter-Palast.
- 315) Generalkommando.
- 316) Stadttheater.
- 317) Offiziers-Kasino.
- 318) Landwehr-Kommando.
- 319) Stadtbauamt.
- 320) Stadthaus.
- 321) Garnisons-Kredit-Anstalt.
- 322) Adler & Oppenheimer, Lederfabrik A.-G.
- 323) Polizeidirektion.
- 324) Union-Theater.
- 325) Statthalter-Palast.
- 326) Dreyfus freres, Lederfabrik.
- 327) Aug. Pepler, G. m. b. H., Farben- und Kittfabrik.
- 328) Klareiswerke „Zur Dunzenmühle“, G. m. b. H.
- 329) Schleuse 86.
- 330) Theol. prot. Seminar.
- 331) Sparkasse.
- 332) Markthalle.
- 333) Handelskammer.
- 334) Postamt 3.
- 335) Schloß.
- 336) Münster.
- 337) Kaiserl. Lyzeum.
- 338) Gr. Kath. Seminar.
- 339) Neue Realschule.
- 340) H. A. Metz, Wachsfabrik.
- 341) Prot. Gymnasium.



WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

31595

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

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300079