

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

~~II 4416~~

L. inw.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000294558

xx.
714

Be.

Die Weiterführung

der

Kanalisation des Mains

von Frankfurt a. M.

bezw. Offenbach bis Hanau,

ihre Vortheile und ihre Nothwendigkeit.

DENKSCHRIFT

im Auftrage des Stadtraths und der Handelskammer zu Hanau

verfasst von

RUDOLF BOEDICKER

Stadt- und Handelskammer-Sekretair.

7. 22. 20794

Unser Jahrhundert steht unter dem
Zeichen des Verkehrs.

KAISER WILHELM II.



Hanau 1892.

Druck von Lechleder & Stroh.

XX
714

Die Weiterführung
Klassifikation des Manus
von Frankfurt a. M.
bzw. Offenbach a. Main

Alle Rechte vorbehalten.



II 4416

RUDOLF SOEFCKER

Akc. Nr.

2243/50

Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
Vorwort	1
Kapitel I.	
1. Der Verkehr und die Verkehrsmittel in ihrer Bedeutung für die Volkswirtschaft	5
2. Eisenbahnen und Wasserstrassen in ihrer wechselseitigen Beziehung und Ergänzung	9
Kapitel II.	
1. Die geographische und sonstige Lage der Stadt Hanau	17
2. Historische Entwicklung der Stadt Hanau als Mainstadt	19
3. Statistik der Bevölkerung	27
4. Handel und Industrie in Hanau, insbesondere der Stand derselben im Handelskammerbezirk Hanau (Stadt Hanau, Landkreis Hanau, Kreis Gelnhausen) im Jahre 1891	30
Kapitel III.	
1. Der Mainstrom und die historische Entwicklung der Mainschiffahrt	51
2. Die Kanalisierung des Mains von Mainz bis Frankfurt a. M., der Erfolg derselben und die nunmehr beschlossene Weiterführung bis Offenbach	60
Kapitel IV.	
Das technische Projekt der Weiterführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Hanau und zwar:	
1. Die Kanalisierung des Mains bis Hanau	67
2. Die Hafen- und Lagerhausbauten in Hanau	74
Kapitel V.	
Die Bedeutung der Weiterführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Hanau für die Stadt Hanau, deren Umgebung und das allgemeine Staatsinteresse	81
Anlagen.	
I. Zusammenstellung der mittleren Monatswasserstände des Mains am Pegel zu Hanau für die Jahre 1845—1890.	
II. Absolut höchste, mittlere und niedrigste Jahreswasserstände des Mains am Pegel zu Hanau für die Jahre 1845—1890.	

- III. Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnstationen im Handelskammerbezirk Hanau für die Jahre 1888/89 bis 1890/91.
- IV. Statistik der Güterbewegung einiger in der Nähe der Stadt Hanau gelegener Eisenbahn-Stationen.

Karten-Anlagen.

- A. Uebersichts-Karte von Mittel-Europa, Schwarzes Meer bis Nord- und Ostsee.
- B. Uebersichts-Lageplan für die Kanalisierung der Mainstrecke Offenbach-Hanau.
- C. Entwurf zu einem Handels- und Sicherheitshafen für die Stadt Hanau.

Vorwort.

Mit der Abfassung der vorliegenden Denkschrift, welche in grossen Zügen die Nothwendigkeit und die Vortheile der Weiterführung der Kanalisierung des Maines von Frankfurt a. M., bezw. Offenbach bis Hanau für die Stadt Hanau und deren nähere und weitere Umgebung zur Darstellung bringen soll, wurde von den städtischen Behörden und der Handelskammer zu Hanau Herr cand. phil. Wurst in Halle, ein Schüler des Herrn Geheim. Regierungsrathes, Professors Dr. Conrad daselbst, beauftragt. Zwecks Vornahme entsprechender Lokalstudien hielt sich Herr Wurst im Laufe des Sommers 1891 längere Zeit in Hanau auf, musste aber im October cr. ganz plötzlich von der unter der schätzenswerthen Inspiration des Herrn Professor Dr. Conrad schon begonnenen Arbeit in Folge schwerer Erkrankung zurücktreten. Herr Wurst hat nun in liebenswürdiger Weise seine Notizen und akademischen Erörterungen über die in Betracht kommenden Fragen zur Verfügung gestellt, und der Unterzeichnete, der auf Wunsch der Handelskammer und des Stadtraths nunmehr die Ausarbeitung der Denkschrift übernahm, erkennt gern an, dass er hierbei in dem ihm von Herrn Wurst übermittelten Material eine schätzenswerthe Unterstützung gefunden hat. Mit noch viel lebhafterem Danke aber muss der Verfasser hier verzeichnen, dass Herr Geheim. Regierungsrath Professor Dr. Conrad

in Halle die Güte hatte, das vorliegende Werk in seinen Grundzügen einer Durchsicht zu unterziehen und ihm mit förderndem Rath bei der Disposition an Hand zu gehen.

Im Uebrigen wurden als Quellen bei Abfassung der Broschüre benutzt: Puls, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Mains von Frankfurt bis zum Rhein, Frankfurt a. M. 1879, Puls, Erinnerung an die Eröffnung der Main-Kanalisierung und der Frankfurter Hafen-Anlagen, Frankfurt a. M. 1886, endlich Puls, Der wirtschaftliche Werth der Main-Kanalisierung und der Güterverkehr von Frankfurt a. M., Frankfurt a. M. 1888, weiter Bellingrath, Die Reform der Mainschiffahrt, Dresden 1880, Junghans, kurze Geschichte des Kreises und der Stadt Hanau, Hanau 1887, sowie die übersichtlichen und werthvollen Veröffentlichungen des Central-Vereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanal-Schiffahrt.

Den Abschnitt über das technische Projekt der Weiterführung der Kanalisierung und die geplanten Hafenbauten sammt zugehörigen Karten-Anlagen hat Herr Regierungs-Baumeister Mundorf in Frankfurt a. M. bearbeitet.

Bei Abfassung der Denkschrift ging der Unterzeichnete von der Absicht aus, nicht nur dem Ortskundigen, sondern auch dem Fernstehenden ein Bild der vorliegend in Betracht kommenden Verhältnisse zu geben. Desshalb sind nicht nur zu Anfang einige allgemeine Gesichtspunkte zur Erörterung gebracht, sondern es ist auch versucht worden, von der Stadt Hanau und ihrer Geschichte, von der Entwicklung und dem dermaligen Stand ihrer Industrie und ihres Handels, wie auch von den gewerblichen Verhältnissen des Handelskammerbezirks Hanau eine kurze übersichtliche Schilderung zu geben.

Als sich am 5. Juli 1891 der Königl. Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten, Excellenz Thielen aus seinem bisherigen Wirkungskreis als Präsident der Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover verabschiedete, betonte er in schwungvoller Rede:

„Dass die Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens Hand in Hand gehen müsse mit der weiteren Ausbildung der Wasserstrassen. Die Wasserstrasse sei die „ebenbürtige“ Schwester der Eisenbahn!“

Diese Worte sind dem Verfasser ein Leitstern bei den nachfolgenden Ausführungen gewesen; sie geben ihm auch die zuversichtliche Hoffnung, dass die Preussische Staatsregierung dieses für die Weiterentwicklung von Handel und Industrie, wie für das ganze wirthschaftliche Leben unserer Stadt und deren Umgebung so eminent wichtige Unternehmen der Weiterführung der Main-Kanalisation bis Hanau recht bald zum gedeihlichen Abschlusse führen wird.

Wenn es dem Unterzeichneten gelingen wird, zur Erreichung dieses Zieles — das seiner innigsten Ueberzeugung nach der Stadt Hanau neues Leben, neues Blühen, Wachsen und Gedeihen verheisst und reich befruchtend auf weite dichtbevölkerte Gebiete wirken wird — auch nur zum kleinsten Theil durch diese Denkschrift beizutragen, so wird er hierin seine volle Befriedigung finden.

Hanau, im Dezember 1891.

Der Verfasser.

Kapitel I.

1. Der Verkehr und die Verkehrsmittel in ihrer Bedeutung für die Volkswirtschaft.

Das die fortschreitende Entwicklung der Verkehrsmittel, ihrer Quantität, wie Qualität nach, von ganz ausserordentlicher Bedeutung für die Volkswirtschaft ist, darf in unserem schnelllebigen Zeitalter, dem Jahrhundert der Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen u. s. w. als unbestrittenes Axiom gelten. Kann man doch die Entwicklung des Verkehrs wesens in den einzelnen Ländern geradezu als Gradmesser der Kultur bezeichnen.

Unter Verkehrsmittel verstehen wir im Folgenden nicht die Mittel des fortgesetzten Austausches wirtschaftlicher Leistungen überhaupt — in welchem Sinne man ja auch vom Tauschverkehr, Creditverkehr etc. spricht — sondern im engeren Sinne die Mittel der Verbindung von Ort zu Ort, also die verschiedenen Arten des Transport- und Kommunikationswesens, des Personen-, Güter- und Nachrichten-Verkehrs.

Die Verkehrsmittel stehen nach zwei Seiten hin im Dienste des Menschen. Einmal sind sie blosses Hülfsmittel der Produktion und Consumption, andererseits jedoch Selbstzweck, also eine wirtschaftliche Leistung, die unmittelbar um ihrer selbst willen produziert wird. Indem wir die letztere Aufgabe der Verkehrsmittel, welche sich hauptsächlich auf den Personen- und Nachrichtenverkehr bezieht, hier übergehen, wenden wir uns der ersteren Seite, der Bedeutung des Transportes als Hülfsmittel der Produktion und Consumption zu.

Das Auftreten und die Ausbildung der Arbeitstheilung bezeichnen nach ihrer historischen Entwicklung die Entstehung

und Ausbreitung der eigentlichen Volkswirtschaft. Die Arbeitstheilung beruht auf der Produktion der Bedürfnissbefriedigungsmittel für weitere Kreise und auf dem gegenseitigen Austausch dieser Erzeugnisse. Je mehr sich nun die Arbeitstheilung spezialisirte, desto mehr musste sie sich auch örtlich ausbreiten.

So wird die Familienwirtschaft zur Stammes-, die des Stammes zur Volkswirtschaft und die der Völker zur Weltwirtschaft.

Ist die Arbeitstheilung heute bereits so spezialisirt, dass ein Produkt bis zu seiner schliesslichen Fertigstellung durch viele arbeitende Hände mit einem jeweilig vorgerückteren Grade seiner Vollendung geht, so nimmt andererseits selbst der in einfachen Verhältnissen lebende moderne Mensch zu seiner Lebenserhaltung die mannigfaltigsten Produkte von örtlich weit auseinander gelegener Entstehung in Anspruch. Eine solche Arbeitstheilung setzt nun natürlich den Transport der Güter von der Produktionsstätte zu dem Orte ihres Verbrauchs voraus. Der Verkehr ist also das Bindeglied der arbeitstheiligen Güterversorgung und er fällt somit mit der Entstehung und Entwicklung der Volkswirtschaft zusammen. Beide, Volkswirtschaft und Verkehr, wirken wechselseitig auf einander. Je mehr sich die Volkswirtschaft entfaltet, desto reger wird der Verkehr und je leistungsfähiger der Verkehr wird, desto lebhafteren und grösseren Aufschwung nimmt die menschliche Wirtschaft, d. h. die Volkswirtschaft im Allgemeinen. Der Verkehr aber wird leistungsfähiger einerseits durch technische Vervollkommnung der Transportmittel, andererseits durch die Vervielfältigung derselben. Mit vermindertem Aufwande einen sich stetig steigern den Leistungsüberschuss zu erzielen, muss die leitende Absicht jeder wirtschaftlichen Vervollkommnung sein. In erster Hinsicht kommt es bei den Verkehrsmitteln darauf an, wachsende Billigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Ausdehnungsfähigkeit des Transportes zu erzielen.

Der merkantile Werth der Güter beliebiger Produktion entspricht im Durchschnitt den Herstellungskosten plus einen ortsüblichen Gewinn.

Betrachten wir zunächst den Einfluss der Transportkostenermässigung auf die Güterproduktion im Allgemeinen.

An Transportkosten kommen für die Herstellungskosten jedes Produkts in Betracht: Die Kosten der Zufuhr der Roh- und Hilfsstoffe, der Beschaffung von Unterhaltungsmitteln für

die mit der Produktion Beschäftigten, die Kosten für Herbeischaffung der Maschinen, der Baumaterialien zu den benötigten Bauanlagen, sodann die Kosten des Transportes der fertigen Waaren bis zum Orte des Verbrauchs u. s. w. Ermässigen sich also die Transportkosten, so sinken die Herstellungskosten der Produkte in entsprechendem Masse. Diese Erniedrigung der Herstellungskosten überträgt sich wieder auf die Preise der Güter, besonders bei beliebig produzierbaren Gütern, bei welchen unter dem Einfluss der Concurrenz die Preise sich meistens nach den Produktionskosten reguliren.

Die Transportvervollkommnung hat fernerhin eine Erweiterung der Absatzfähigkeit der Produkte zur Folge. Denn wird der Transport billiger, so kann das Produkt auf eine weitere Entfernung in Verkehr gesetzt werden, als vorher. Dadurch ist es also jedem einzelnen Produzenten, bezw. Produktionsplatze ermöglicht, seine Produkte einem namhaft erweiterten Kundenkreise anzubieten. Umgekehrt wird für den Consumenten das Bezugsgebiet erweitert. Mit anderen Worten: Angebot wie Nachfrage werden durch Verbilligung der Transportkosten erweitert, die Concurrenz des Angebots wie der Nachfrage wird gesteigert und alles dies führt zu einer Ausgleichung der Preise in dem so erweiterten Verkehrsgebiete. Gesteigerte Schnelligkeit und Ausdehnungsfähigkeit des Transportes wirkt, wie wohl ohne Weiteres ersichtlich ist, wie eine Verbilligung.

Die Wirkung dieser Verbilligung der Transportkosten ist allerdings bei den einzelnen Gütern verschieden, je nach dem Verhältniss, welches die Transportkosten zu den Gestehekungskosten der Produkte überhaupt einnehmen. Da in der Hauptsache das Gewicht und das Volumen der Güter für die zur Transportirung aufzuwendende Kraft massgebend sind, so werden die Güter, welche bei verhältnissmässig grossem Gewicht und Volumen einen geringen Werth besitzen, auch im Verhältniss zum Marktwerth grosse Transportkosten aufweisen. Letzteres ist bei allen Rohstoffen der Fall und den noch in den ersten Formen der Verarbeitung befindlichen Nahrungsmitteln.

Steinkohle hat z. B. im Verhältniss zu ihrer Massenhaftigkeit einen geringen Werth, daher die Transportkosten einen grossen Theil des schliesslichen Absatzpreises einnehmen müssen; ebenso ist es bei Eisenerzen, bei Nahrungsmitteln von geringerem Werth, Rüben, Kartoffeln u. s. w. Je veredelter ein Produkt ist, desto weniger fallen die Transportkosten ins Gewicht.

Je grösser also der Theil der Gesamtkosten ist, welchen die Transportkosten einnehmen, desto grösser wird der Vortheil der Verbilligung der Transportkosten sein (also bei Kohlen etc.), während, wenn die Transportkosten verhältnissmässig gering sind, die Verbilligung unter Umständen weniger ins Gewicht fällt. Je geringwerthiger also ein Gut ist, desto ausschlaggebender sind die Verkehrsmittel für die Absatzverhältnisse.

Die Erniedrigung der Gesteungskosten und die Erweiterung des Absatzgebietes können nun auf die Produktion in verschiedener Weise einwirken. Beide werden zunächst eine Steigerung der bereits vorhandenen Produktion zur Folge haben, denn gesunkene Preise regen eine vermehrte Consumption an und tragen also ebenso wie die Erweiterung des Absatzbereichs zur Erhöhung der Gesamtnachfrage bei. Dementsprechend wird die Produktion ausgedehnt. Andererseits werden aber zugleich neue Produktionen ins Leben gerufen, denn es wird nun auch möglich, Güter in den Verkehr zu bringen, die früher überhaupt nicht im Verkehr standen. Es werden Produktionscentren, die früher gar keine wirthschaftliche Berührung miteinander hatten und nur über ein eng beschränktes lokales Absatzgebiet verfügten, in enge Verbindung miteinander gebracht und es wird dadurch ein Verkehr und eine Produktion hervorgerufen, die noch nicht bestand. Das Zusammenwirken der allgemeinen produktiven Kräfte wird folgeweise nach den verschiedensten Seiten gefördert.

Andererseits werden Produktionsgebiete, deren Austausch sich bei den früheren unvollkommenen Transportmitteln auf Erzeugnisse beschränkte, welche jedem der betreffenden Gebiete vermöge natürlicher Beschaffenheit ausschliesslich eigenthümlich waren, nunmehr nach Erleichterung und Erschliessung des Verkehrs in umfangreiche Concurrenz auch mit anderen Gütern treten und alle gegebenen Produktionsbedingungen völlig ausbeuten können. Sie werden also in den Stand gesetzt, sich den Produktionszweigen zuzuwenden, in denen sie vortheilhafter als alle anderen Gebiete innerhalb des Absatzrayons erzeugen können, dagegen werden sie die Güter, deren Herstellung an anderen Plätzen vortheilhafter erfolgen kann, im Tauschwege von dort beziehen.

Je mehr sich also die Transportmittel vervollkommen, desto mehr wird die örtliche Gebundenheit der Produktionszweige gehoben; desto mehr können diese sich den für sie

wirtschaftlich besten Standort aussuchen, desto mehr wird die territoriale Arbeitsteilung erweitert.

Diese, nur allgemein geltenden Ausführungen können nun in den einzelnen Produktionszweigen und in der Verschiedenheit ihrer realen Anwendung zu ebenso verschiedener Gestaltung gelangen. Es würde aber den Rahmen dieser Schrift übersteigen, sich hierüber in detaillierte Untersuchungen einzulassen, da wir nur eine kurze Darstellung des Verkehrs in seiner allgemeinen Bedeutung für die Volkswirtschaft geben wollten.

2. Eisenbahnen und Wasserstrassen in ihrer wechselseitigen Beziehung und Ergänzung.

Die Erfindung der Eisenbahnen musste naturgemäss auf dem Gebiete des allgemeinen Verkehrswesens eine Umwälzung hervorrufen, wie sie in gleich ähnlicher Weise in der Entwicklungsgeschichte der Völker noch nicht vorgekommen war. Wenn man sich heute vergegenwärtigt, wie in früheren Zeiten der Transport von Gütern lediglich auf der Landstrasse und dem Wasserwege stattfinden konnte, Transportwege, welche mit den damaligen Hilfsmitteln der Technik nur eine mehr oder minder langsame Fortbewegung gestatteten und einer ganzen Reihe ungünstiger und hindernder Einflüsse fortgesetzt unterworfen waren, so erscheint es begreiflich, wie das neue Verkehrs- und Beförderungsmittel, die Eisenbahn, in wenigen Jahrzehnten einen Siegeslauf über ungeheuerere Länderstrecken vollenden und in seinem ersten Ansturm die alten Beförderungsmittel vollständig in den Hintergrund drängen konnte. War in früherer Zeit der Wassertransport der Beförderung auf der Landstrasse in Bezug auf die Masse der fortbewegten Güter und die Schnelligkeit des Transportes überlegen, so brachte das neue Beförderungsmittel, die Eisenbahn, Verhältnisse, die nach jeder Richtung hin eine ganz unbegrenzte Leistungsfähigkeit versprachen und es kaum noch erforderlich erscheinen liessen, die alten Wasser-Transportwege für den eigentlichen Fernverkehr überhaupt noch in grösserem Masse beizubehalten.

Die glänzenden, bestechenden Eigenschaften der Eisenbahnen als Transportmittel, ihre Schnelligkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit, ihre grossartigen, Verkehr schaffenden und umbildenden Wirkungen errangen dem neuen Verkehrsmittel, das auf nach Bedarf eingerichteten Routen grosse Entfernungen gleichsam spielend überwand, bald eine noch grössere Ueberlegenheit über die Wasserstrassen, als diese früher den Landstrassen gegenüber gehabt hatten.

Die Schifffahrt konnte sich nicht schnell genug diesen so plötzlich veränderten Verkehrsverhältnissen anpassen, sie machte wohl auch nicht die erforderlichen Anstrengungen, weil man sich vielfach überzeugt hielt, dass jede Concurrenz mit den Eisenbahnen auf die Dauer unmöglich sei, da diese, ganz abgesehen von ihren sonstigen Vorzügen, in absehbarer Zeit auch die Massengüter voraussichtlich ebenso billig transportiren würden, als die Wasserstrassen. Die gleichwohl hier und da versuchte, zur Behauptung eines umfangreicheren Wasserverkehrs unbedingt nöthige Verbesserung der Fahrzeuge und der Wasserstrassen selbst ging nur langsam vor sich, und so mussten die Eisenbahnen immer weiteren Vorsprung und immer grössere Ueberlegenheit gewinnen.

Die Leistung der Wasserstrassen für den Verkehr ging also in vielen Gegenden stetig zurück, in anderen blieb sie mit Mühe auf der alten Stufe trotz der ungeheueren, immer fortschreitenden Entwicklung des Verkehrs, der Personen- und Güterbeförderung. War dies schon bei den natürlichen Wasserstrassen der Fall, so konnte es in noch weit höherem Masse bei den künstlichen Wasserstrassen, den Kanälen, beobachtet werden.

Selbst in Ländern, welche ein vorzügliches, ausgebreitetes Kanalnetz besaßen, wie England und Amerika, traten die künstlichen Wasserstrassen immer mehr ihren früheren bedeutenden Verkehr an die Eisenbahnen ab und verödeten von Jahr zu Jahr mehr. Sie schienen, wie sich ein hervorragender englischer Fachmann ausdrückte, ein Ding der Vergangenheit zu sein.

Solchergestalt hatte sich in den weitesten Kreisen der Laien, ja auch der Fachmänner die Ueberzeugung festgesetzt, es sei überhaupt nicht mehr wirthschaftlich, grössere Summen auf die Regulirung von Wasserstrassen oder den Bau von Kanälen zu verwenden, wo doch die Anlage der Schienenwege

mit unerheblich grösseren Kosten ganz unverhältnissmässig höhere Leistungen verspreche. —

Erst in der Neuzeit brach sich nach und nach, aber in fortgesetzt steigendem Masse die Erkenntniss Bahn, dass auch die Eisenbahnen ungeachtet ihrer eminenten Leistungsfähigkeit den ganzen Verkehr doch nicht allein zu bewältigen vermögen, und dass die Wasserstrassen trotz der Eisenbahnen nicht nur ein billiger Verkehrsweg für geringwerthige Produkte, sondern geradezu eine Nothwendigkeit sind, wenn den gesteigerten Anforderungen des allgemeinen Gütertransportes in der modernen Zeit überhaupt genügt werden soll. Mit der im Wettstreite der Nationen auf dem Weltmarkt begründeten unausgesetzten Weiterentwicklung des Verkehrs können die Eisenbahnen allein nicht Schritt halten, sie bedürfen der Unterstützung der beliebigen grossen Massen befördernden Wasserstrassen. Musste man doch in manchen Ländern die Erfahrung machen, dass in Zeiten eines ganz ausserordentlichen Verkehrs die Eisenbahnen als alleinige Verkehrsmittel nahezu versagten oder wenigstens Betriebsstockungen verursachten, welche das Interesse der Allgemeinheit empfindlich schädigten. Und derartige Verkehrsstockungen können, wenn die Eisenbahn z. B. im Falle einer Mobilmachung fast ausschliesslich zu militärischen Zwecken in Anspruch genommen wäre, für weite Gebietstheile geradezu verhängnissvoll wirken. Betrachten wir nun etwas näher die Punkte, welche den Wasserstrassen in neuerer Zeit auch neben den Eisenbahnen, bezw. zu deren Ergänzung eine dauernde, leistungsfähige Existenzberechtigung garantiren.

Eine Hauptschwierigkeit für die Eisenbahnbeförderung im Vergleich mit dem Transport zu Wasser liegt zunächst darin, dass die Zerlegung der zu transportirenden Güter in verhältnissmässig kleine Abtheilungen von 200 Centner nöthig und es dadurch erforderlich ist, bei der Beförderung soviel todes Material zu verwenden, dass im günstigsten Fall bei vollen Güterzugladungen ebensoviel tode, als Nutzlast befördert wird, also schon hierdurch die Hälfte der nutzbaren Maschinenstärke verloren geht. Das Schiffsgefäss hat dem Eisenbahngüterwagen gegenüber für alle Zeiten den bedeutenden Vortheil, dass es innerhalb der Grenzen, in welchen Materialien und Güter zur Beförderung gelangen, beinahe beliebig gross gemacht werden kann. Es liegt daher auf der Hand, dass für den Transport voluminöser Güter der Wasserweg wegen seiner erheblichen

Leistungsfähigkeit in den meisten Fällen dem Eisenbahntransport vorzuziehen ist. Diesen Vortheil hat sich die Schifffahrt in neuerer Zeit in steigendem Masse zu Nutze gemacht. Mehr und mehr hat man sich grösseren Schiffsformen zugewendet und durch stetig zunehmende Vergrösserung der auf den bedeutenderen Strömen Deutschlands, insbesondere der auf Rhein und Elbe verkehrenden Schiffe ist der thatsächliche Nachweis geführt, in wie vortheilhafter Weise mit dem Wachsen der Tragfähigkeit der einzelnen Schiffe die Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen zunehmen und die Transportkosten sich verringern.

Bekannt ist übrigens, dass sich manche Güter ganz vorzugsweise für den Wassertransport eignen, wir erinnern nur an Petroleum, Pulver, chemische und sonstige Flüssigkeiten in Glasballons u. s. w., Güter, welche ihrer Feuergefährlichkeit halber soviel als thunlich von der Beförderung mit den Eisenbahnen ausgeschlossen sein sollten. Auch andere Artikel, welche das Schütteln nicht vertragen können, fein behauene Steine u. dergl. finden auf dem Wasserweg um so bessere Beförderung, als schon ein Schiff von fünftausend Centner Tragkraft die Last eines ganzen Eisenbahnzuges fortschafft. Für eigentliche Massentartikel, Steinkohlen, Braunkohlen, Torf, Steine, Erden, Dünger, Bau- und Nutzhölzer, Erze, Häute und Felle, Ziegeln, Thon, Kies, Sand etc., bietet die Wasserstrasse aber die natürliche Beförderungsart, da alle diese Artikel am Ort ihrer Entstehung oder Gewinnung nur einen geringen Werth haben und daher nur bei ganz billigen Transportkosten, wie sie eben der Wasserweg gewährt, auf weitere Entfernungen concurriren können. Gewöhnlich hat auch, was allerdings gegenüber dem Eisenbahntransport hier nicht unerwähnt bleiben darf, bei diesen Artikeln unter normalen Verhältnissen die Schnelligkeit der Beförderung keine in erster Linie stehende Bedeutung.

Einen volkswirtschaftlich wesentlich ins Gewicht fallenden Vorzug vor den Eisenbahnen haben die Wasserstrassen aber auch dadurch, dass sie fast an jeder Stelle ihrer Länge dem öffentlichen Verkehr zugänglich sind. Sie können also fast überall, ohne Beschränkung des durchgehenden Verkehrs, Frachten aufnehmen und absetzen, wogegen Eisenbahnen, wenn man von Bahnen untergeordneter Bedeutung absieht, den Verkehr nur nach und von bestimmten Stationen zu vermitteln vermögen, behufs deren Herstellung zudem oft grössere Flächen werthvollen Grund und Bodens der produktiven Benutzung entzogen

werden müssen. Die Wasserstrasse bildet quasi in ihrer Gesamtheit an beiden Ufern einen langgestreckten Bahnhof und gibt dadurch für weite Gebiete die Möglichkeit zur Errichtung gewerblicher Anlagen, die ja naturgemäss auf die unmittelbare Verbindung mit den Transportwegen grossen Werth legen müssen. Die Steigerung der Bodenrente und der Preise des Bodens vollzieht sich bei den Eisenbahnen vorwiegend nur in der Nähe der Bahnhöfe, während die Wasserstrassen umfangreichen, insbesondere auch ländlichen Bodenstrecken die Möglichkeit der gewerblichen Benutzung eröffnen und dadurch eine erhebliche Wertherhöhung des Grund und Bodens hervorrufen. Mannigfaltige Etablissements, welche Rohstoffe und Brennmaterialien aus der Ferne brauchen, finden gerade an einer Wasserstrasse die vorzüglichsten Bedingungen ihrer Existenz und Prosperität. Ziegeleien, Stein-, Torf- und Braunkohlenverarbeitungen, Holzschneidereien, Dampfmühlen, Cementfabriken, chemische Fabriken, Düngerbereitungs-Anstalten u. s. w., sie alle werden in vielen Fällen vermöge der Massenhaftigkeit ihrer Consumption und Produktion die Lage an einer Wasserstrasse der an einer Eisenbahn vorziehen.

Im Allgemeinen concentriren also die Wasserstrassen den Verkehr weniger an einzelnen Hauptknotenpunkten, sie machen im Gegentheil, da sie nicht wie die Eisenbahnen ausgedehnte Rangirgeleise und umfangreiche Bahnhofsanlagen und Güterschuppen, vielmehr nur einfache Ladevorrichtungen bedürfen, zahlreiche Privatgrundstücke für den Güter-Verkehr zugänglich. Solchergestalt sind die Wasserstrassen auch geeignet, nachtheiligen Anhäufungen der Industrie und dem übermässigen Zusammenströmen der Bevölkerung an den bevorzugten Verkehrscentren in wirksamer Weise entgegenzuarbeiten.

Die Leistungsfähigkeit gut angelegter und unterhaltener Wasserstrassen ist bekanntlich eine fast unbegrenzte. Sie sind für jedes Transportmittel gleich nutzbar, für den kleinen Schleppkahn, wie für das grösste zulässige Schiffsgefäss, und jede bewegende Kraft ist auf ihnen mit Vortheil anwendbar.

Von ganz bedeutender Wichtigkeit für die von den Eisenbahnen zeitweilig so in den Schatten gestellten Wasserstrassen war es natürlich, als die bewegende Kraft der Eisenbahn, der Dampf, auch für die Fortbewegung der Schiffe in grösserem Massstabe zur Anwendung kam, ohne dass die Transportkosten in Folge der Ersparung von Arbeitskräften eine wesentliche

Erhöhung erfuhren. Durch die Einführung der Dampfer, der Kettenschleppschiffe und gewöhnlichen Transportdampfer ist die Schiffsbeförderung nach und nach eine viel raschere und gesichertere geworden, sodass unter günstigen Verhältnissen nunmehr auch der Schiffstransport werthvollerer Güter dem Eisenbahntransport in vortheilhafter Weise zu Hülfe kommen kann.

Trat doch schon in den achtziger Jahren auf einzelnen Stromgebieten die charakteristische Erscheinung zu Tage, dass der Schiffsverkehr ganz allgemein die Tendenz zeigte, sich in steigendem Masse auch dem Transport feinerer und hochwerthiger Artikel zuzuwenden. Bei den in Hamburg an der Oberelbe angekommenen Gütern waren im Durchschnitt der Jahre 1861—65 Stückgüter = 12,77 %, welche Zahl im Jahre 1881 auf 41,39 % gestiegen war. In ähnlicher Weise entwickelte sich, wie aus den veröffentlichten Statistiken ersichtlich, Mannheim's Verkehr auf dem Rhein und der Antheil der Schifffahrt auf der Oberweser an dem bremischen Handel.

Wiederholt sei aber hier betont, wie es nach den Erfahrungen der Neuzeit wohl zweifellos erscheint, dass die Wasserstrassen die Arbeit der Transportvermittlung sowohl für den Durchgangs- wie für den Lokalverkehr mit den relativ geringsten Kosten leisten und daher ganz besonders zur Bewältigung von Massentransporten voluminöser Güter, der Rohprodukte oder halbfertiger Industrie-Erzeugnisse geeignet sind, während die Eisenbahnen derartigen Transporten, insbesondere für grössere Entfernungen nicht ausreichend niedrige Frachtsätze zu gewähren im Stand sind. Da die Eisenbahnen überhaupt der Bewältigung von Massentransporten, namentlich wenn solche durch kaufmännische oder sonstige Conjunctionen mit grossem Nachdruck auf einzelne Linien gewiesen werden, in ihren Einrichtungen nicht immer vollständig gewachsen sein können, so werden neue oder betriebsfähig gemachte alte Wasserstrassen selbst für die Eisenbahnen stets eine erwünschte Entlastung herbeiführen und zu deren Ergänzung dienen.

Als ein nicht unwesentlicher Vorzug der Wasserstrassen sei endlich noch wenigstens nebenbei erwähnt, dass sich auf ihnen im Allgemeinen die Concurrenz nach jeder Richtung hin frei entfalten kann und keine verwickelte Tarifsysteme dem Verkehr Beschränkungen oder Schwierigkeiten auferlegt.

Diesen, hier im allgemeinen entwickelten Gesichtspunkten Rechnung tragend, hat sich in neuerer Zeit in allen Ländern

das öffentliche Interesse mit besonderer Lebhaftigkeit nicht nur der Vervollkommnung der vorhandenen Wasserstrassen, sondern auch der Herstellung neuer Schifffahrtswege zugewandt.

Frankreich, England, Belgien, vor Allem aber die vereinigten Staaten von Nordamerika haben mit zum Theil grossartigen Mitteln, aber auch mit grossartigem Erfolg ihre Wasserstrassensysteme wieder ausgebaut und ergänzt.

Aber auch Deutschland ist hierin nicht zurückgeblieben, sondern es nimmt, Dank der weitaus schauenden Fürsorge seiner Regierungen, auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt heute, im Gegensatz zu früher, eine hervorragende Stellung ein, und steht bezüglich der Anlage von Binnen-Kanälen sogar in erster Reihe der wettbewerbenden Völker.

In den deutschen Flüssen ist das nächste Ziel ihrer Schifffbarkeit meist durch Regulirung, theils durch Kanalisirung erreicht, das Netz der älteren Kanäle ist verbessert, der Oder-Spree-Kanal vollendet, der Nord-Ostseekanal im Bau, die Vertiefung der Haffrinne Pillau-Königsberg in der Ausführung begriffen, die weitere Verbesserung der Weichsel, des Rheins, der Warthe, Unterspree, Saale und Unstrut ebenfalls im Werk, die Anlage des Dortmund-Emskanals und die Kanalisirung der oberen Oder begonnen, die Kanalisirung der Fulda beschlossen, für Regulirung der Netze und Vergrösserung der Schleusen des Bromberger-Kanals ein Betrag von 8 Millionen Mark für die nächsten sechs Jahre und für Vertiefung des bis Frankfurt a. M. bereits kanalisirten Mains, wie für Verlängerung der Schleusen daselbst ein Betrag von rund $2\frac{3}{4}$ Millionen Mark in den Staatshaushaltsetat eingestellt worden.

Diese ungeheueren, bereits erreichten Verbesserungen und Erfolge der deutschen Binnenschifffahrt sind der verständnisvollen Initiative der Staatsregierung, gestützt auf das opferwillige Entgegenkommen der Volksvertretungen zu danken. Ein nicht unwesentliches Verdienst gebührt dabei aber auch dem „Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanal-Schifffahrt“, der sich der Aufgabe, die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit der Hebung der Binnenschifffahrt durch Wort und Schrift und rechnungsmässige Nachweise in die breiten Schichten der Nation zu tragen und so für die weitausschauenden Massnahmen der Staatsregierungen in günstiger Weise den Boden vorzuarbeiten, mit gutem Erfolge unterzogen hat.

Aber so bedeutend auch die Erfolge der bisherigen Verbesserungen der Wasserstrassen sind — betragen doch nach den neuerlichen Veröffentlichungen des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanal-Schiffahrt, abgesehen von allen sonstigen merkantilen und volkswirtschaftlichen Vortheilen, die durch die Neubelebung der Wasserwege ermöglichten Ersparnisse an Fracht gegenüber den auf den Bahnen zu zahlenden Frachten im Staate Preussen in den Jahren 1880 bis 1889 etwa 141 Millionen Mark, während die Kosten der betreffenden Verbesserungen und Neubauten an den Wasserstrassen nur ca. 53 Millionen Mark ausmachen — so sind doch die volkswirtschaftlichen Ziele, die sich insbesondere die Preussische Staatsregierung und die Nation auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt mit nothwendiger Consequenz stellen muss, noch lange nicht erreicht, weil sich wegen der fortwährend wachsenden Intensität des Wasser-Güterverkehrs immer mehr die Nothwendigkeit weiterer Verbesserungen der Schiffbarkeit der Flüsse und der Erschliessung neuer Wasserstrassen geltend macht.

So will denn auch die vorliegende Broschüre die Nothwendigkeit der Weiterführung der bereits bestehenden Kanalisierung eines mächtigen deutschen Stromes, des Maines darthun. Es ist bekannt, dass gerade die, auf Kosten des Preussischen Staates ausgeführte Kanalisierung des Mainstromes von Mainz bis Frankfurt a. M. zu geradezu glänzenden volkswirtschaftlichen Resultaten geführt hat. Heute gilt es nun, die Vortheile dieser Kanalisierung durch deren mit verhältnissmässig geringen Mitteln ermöglichte Weiterführung von Offenbach bis Hanau, der letzten preussischen Handels- und Industriestadt von hervorragender Bedeutung an den südlichen Grenzen unseres engeren Vaterlandes, dieser selbst und damit weiteren preussischen Gebietstheilen nutzbar zu machen.

Ehe wir uns nun der näheren Darlegung der Umstände, welche die Durchführung der Mainkanalisierung bis Hanau für diese Stadt und deren Umgebung geradezu zu einer volkswirtschaftlich zwingenden Nothwendigkeit machen, zuwenden, erscheint es geboten, zuvor über die Lage und gewerbliche Entwicklung dieses alten Gemeinwesens und seiner Umgebung, wie auch über die Geschichte der Mainwasserstrasse in früherer und jetziger Zeit einige nähere Mittheilungen zu machen, was wir in den nachfolgenden Abschnitten versuchen wollen.

Kapitel II.

1. Die geographische und sonstige Lage der Stadt Hanau.

Die Stadt Hanau liegt geographisch unter dem 50. Grad 8 Min. 17 Sek. 7,77 Tert. nördlicher Breite und unter dem 26. Grad 34 Min. 53 Sek. 5 Tert. östlicher Länge von Ferro, sie liegt örtlich am südlichen Rande des Rheinischen- oder Mainzer-Beckens in einer aus dem Mainthal sanft ansteigenden Ebene, die im Südosten von den bewaldeten Ausläufern des Spessart, im Norden von denjenigen des Vogelsberges begrenzt wird.

Unmittelbar abwärts der Stadt ergiesst sich die Kinzig in den Main, nachdem sie den nördlichen Theil der Stadt halbkreisförmig umflossen, und demselben durch ihre steilen und bewachsenen Ufer einen besonderen landschaftlichen Reiz verliehen hat.

Die Stadtgemarkung hat einen Flächengehalt von 1198 Hect. 8 ar 9 qmtr., wovon der grösste Theil aus Alluvialboden, leichtem Sand und Kies und nur der kleinere Theil aus schwerem und gärtnerisch ausgenutztem Boden besteht. 74 Hect. Fläche liegen im Inundationsgebiet, und während der Dauer der Hochfluthen wälzt der Main eine Wassermenge von 2080 Cbmtr., die Kinzig eine solche von 314 Cbmtr. per Sekunde an der Stadt vorüber.

Die Gemarkungsgrenzen werden im Norden und Osten von Staatswald, im Süden von der Gemarkung Grossauheim, im Westen von der Gemeinde Kesselstadt gebildet.

Die Kinzig ist innerhalb der Stadt mehrfach überbrückt; mit der auf dem linken Mainufer gelegenen Grossh. Hessischen Stadt Steinheim ist Hanau durch die mächtige Brücke der

Bebra-Frankfurter-Eisenbahn verbunden, welche auch für den Verkehr von Fussgängern und Wagen eingerichtet ist.

Die Lage der Stadt Hanau ist eine in merkantiler Hinsicht überaus günstige. Unmittelbar an einer grossen Wasserstrasse, dem Main, gelegen, münden zugleich sechs Eisenbahnlinien in drei Bahnhöfen in die Stadt ein. Diese sechs Bahnstrecken vermitteln den Verkehr mit Berlin und Norddeutschland über Bebra, mit Nordwestdeutschland über Friedberg und Giessen, mit Bayern und Oesterreich über Aschaffenburg, mit Württemberg und der Schweiz über Eberbach-Stuttgart und mit dem Rhein auf zwei Linien — via Offenbach oder Mainkur — über Frankfurt a. M. Den grossen Centralbahnhof (Ostbahnhof) Hanaus passiren sämmtliche, auf diesen sechs Eisenbahnlinien verkehrende Züge, im Ganzen täglich ca. 140 Personenzüge. Hanau (nicht Frankfurt) ist, vom eisenbahn-geographischen Standpunkte betrachtet, die Brücke zwischen dem Norden und dem Süden Deutschlands.

Die klimatischen Verhältnisse Hanaus entsprechen im Mittel denjenigen der gemässigten Zone und sind im Allgemeinen angenehm, wohl nicht zum geringsten Theil herbeigeführt durch die im Osten und Nordosten vorhandenen bewaldeten Höhenzüge und die südlich nach dem Main sich abdachende, ebenfalls stark bewaldete Ebene.

Der Thermometerstand ist $+ 7,79$ R., der Barometerstand $754,6$ mm, die relative Feuchtigkeit ist $75,76$ % und die Regenmenge $654,6$ mm im Mittel.

Die gesundheitlichen Verhältnisse sind im Allgemeinen als recht günstig zu bezeichnen, dazu hat wesentlich beigetragen, dass die Stadtverwaltung unausgesetzt bestrebt ist, alle durch die heutige Wissenschaft gestellten Ansprüche in hygienischer Beziehung zu erfüllen. So ist namentlich vor $1\frac{1}{2}$ Jahren eine Druck-Wasserleitung gebaut worden, an welche bereits zwei Drittel der Bewohner angeschlossen sind und welche ein ganz vorzügliches gesundes, auch für die technische Verwendung ausgezeichnet brauchbares Wasser in ergiebigstem Maasse liefert; ferner ist die Gesamt-Entwässerung der Stadt nach einem umfassenden, von Herrn Baurath Lindley in Frankfurt a. M. entworfenen Plane in Angriff genommen und ein Theil der wichtigsten Vorfluthsiele bereits vollendet.

Diese und sonstige von der Stadt Hanau in den letzten Jahren getroffenen hervorragenden Einrichtungen dienen nicht

nur zur Annehmlichkeit der dermaligen Bewohner, sondern sie bereiten auch für die so wünschenswerthe gedeihliche Weiterentwicklung und fortschreitende Ausdehnung des Gemeinwesens in günstiger Weise den Boden vor.

Die Stadt, welche einen selbstständigen Stadtkreis bildet, ist Sitz vieler staatlichen Behörden, insbesondere eines Landgerichts, sowie des Landrathsamtes des Landkreises Hanau, eines Hauptsteueramtes u. s. w. In ihr garnisoniren ein Infanteriebataillon, sowie vom Jahre 1893 ab ein Ulanenregiment und drei Abtheilungen Artillerie, für welche soeben die Kasernements im Norden der Stadt erbaut werden.

Von Schulanstalten ist, abgesehen vom Gymnasium und der Realschule, namentlich die Königliche Zeichenakademie, eine in grosser Blüthe stehende Lehranstalt des Kunstgewerbes, zu erwähnen, welche gegenwärtig nahezu 600 Schüler zählt.

2. Historische Entwicklung der Stadt Hanau als Mainstadt.

Der Ursprung der Alt-Stadt Hanau — die Stadt Hanau besteht heute noch aus der sogenannten Altstadt und der Neustadt, welche zum Theil noch gesonderte Rechte haben — geht auf das 12. Jahrhundert zurück. Auf Grund der historischen Forschungen darf angenommen werden, dass der Kern, an den sich die ersten Anfänge der Stadt anschlossen, ein Burgsitz war, welchen die Herren von Buchen oder Dorfelden an der Stelle des jetzigen Altstädter Schlosses anlegten.

Als im Jahre 1303 unter Ulrich I., Herrn von Hanau, durch den Kaiser Albrecht von Oesterreich Hanau zur Stadt erhoben wurde, hatte es den Umfang, welchen die in geringen Resten noch erhaltene Altstädter Stadtmauer bezeichnet. Um 1528 wurde die Stadt weiter ausgedehnt und als eigentliche Festung mit Erdwällen versehen.

Mit der wachsenden Macht ihrer Herren, der im Jahre 1429 in den Reichsgrafenstand erhobenen Grafen von Hanau, welche

ihr Gebiet durch Kauf und Heirath nach und nach vergrösserten und so allmählig eine hervorragende Stellung unter den Grafen und Herren der Wetterau gewannen, nahm auch das Städtchen natürlich an Einwohnerzahl, Umfang und Bedeutung zu. Bald konnte es die Bürger in seinen engen Mauern nicht mehr fassen. Diese siedelten sich vor den Thoren an und es entstand die erste Vorstadt, die Bangerts- und Hospitalstrasse, jetzt ein Theil der Altstadt. Weitere Ansiedelungen folgten im Laufe der Jahrhunderte und die veränderten Zeitverhältnisse, die Erfindung des Schiesspulvers und die Vervollkommnung der Feuerwaffen liess die alten Stadtmauern nicht mehr als hinreichend sicheren Schutz erscheinen. Darum umgaben Philipp II. und sein Bruder Balthasar im Jahre 1529 die alte Stadt sammt dem Schlosse mit festen Wällen und Gräben, in welche sie nicht nur die Bangerts- und Hospitalgasse, sowie die am Paradeplatz — der heutigen Grenze zwischen Alt- und Neustadt Hanau — stehenden Häuser, sondern auch die 1525 von den Antonitern erkaufte Herrnmühle unter dem Namen der Mühlshanze hereinzogen.

In dieser Verfassung blieb die Stadt Hanau, in der Handel und Verkehr sich nur in eng gezogenen Grenzen hatte entwickeln können, obwohl ihr inzwischen das Recht zur Abhaltung von Wochenmärkten und jährlich zwei Messen verliehen war, bis sie der weitblickende, thatkräftige Graf Philipp Ludwig II. durch die Anlage der Neustadt um mehr als das Doppelte vergrösserte und ihr dadurch eine ganz andere Entwicklungsfähigkeit gab. So kann Philipp Ludwig II. als der zweite Gründer der Stadt Hanau betrachtet werden; widmete er ihr doch eine Fürsorge, die auf Jahrhunderte hinaus ihre wohlthätigen Folgen ausübte. Erwähnt sei wenigstens an dieser Stelle, dass Philipp Ludwig II. auch die Reformation in den nicht gemeinschaftlichen Theilen der Grafschaft einführte und dass er am 18. Juli 1607 die hohe Landesschule — das jetzige Gymnasium — in Hanau stiftete.

Mit der Gründung der Neustadt, „Neu-Hanau“ genannt, fällt der Uebergang der Stadt in eine Handels- und Industriestadt eigenartigster Bedeutung zusammen, und es ist charakteristisch, dass durch alle Jahrhunderte hindurch, durch alle Wirrnisse und Fahrnisse weltbewegender Art, die ausgeprägte Stellung der Stadt als der einer Industrie- und Handelsstadt hinfort stets unverändert geblieben ist.

Unter Herzog Alba waren ihres Glaubens wegen viele reformirte Niederländer und Wallonen (Niederländer aus den an Frankreich angrenzenden Provinzen, welche sich der französischen und flämischen Sprache bedienten) aus ihrer Heimath vertrieben worden und hatten sich vorübergehend in Frankfurt a. M. niedergelassen. Als ihnen aber der dortige Rath das Recht der freien Religionsübung einschränkte, wandten sie sich an den Grafen Philipp Ludwig II., der selbst als Schwiegersohn Wilhelm von Oraniens im Haag einen Theil seiner Jugend verlebt hatte, und baten um Aufnahme in seine Lande. Dieser liess den Bittstellern am 27. Januar 1597 einen Plan der zu gründenden Neustadt Hanau vorlegen, nach welchem sie bauen sollten, während er sich selbst verpflichtete, die neue Stadt mit Gräben, Wällen, Thoren und Zugbrücken zu versehen, auch einen Schifffahrts canal vom Main bis an die Stadt graben zu lassen. Von den drei verschiedenen Projekten, die neue Stadt entweder an die nördliche Seite der Altstadt, oder auf die Südseite nach dem Main hin, oder endlich an Kesselstadt anzubauen, wurde das zweite Projekt zur Ausführung gewählt, um den Mainstrom in jeder Weise für die neue Stadt dienstbar machen zu können. Am 1. Juni 1597 wurde bereits der Vertrag zwischen Philipp Ludwig II. und den Niederländern, welche sich zur Uebersiedelung nach Hanau entschlossen, vollzogen, wodurch das neue Gemeinwesen, welches sich unter der Oberaufsicht des Staates selbst verwalten sollte, geordnet und in den Rechten und Pflichten der Bürger auf das genaueste festgesetzt wurde. Gewiss gibt es keinen wichtigeren Moment in der Culturgeschichte der ganzen Provinz Hanau, als diese Erweiterung ihrer Hauptstadt, die als eine, nach Schnur und Winkelmass angelegte neue Stadt plötzlich aus dem Boden stieg zu einer Zeit, wo Aehnliches in Deutschland noch nicht geschehen war. An der Seite der schlichten, im Gewerbsleben wie im Handel noch wenig erfahrenen Ackerbürger Alt-Hanau siedelte sich eine Kolonie Neubürger an, aus einem fremden Volke, mit fremder Sprache und fremden Lebenserfahrungen, und mit einer Gewerbsbildung, die eine fast aller anderen europäischen Völker übertrugte.

Als bald nach Abschluss des obenerwähnten Vertrags wurden die Strassen der neuen Stadt abgesteckt und in dem bisher aus Gärten und Aeckern bestehenden Terrain begann eine rege

Thätigkeit. Bis zum Jahre 1618 waren bereits 364 neue Häuser erbaut. Zu diesem Zeitpunkt war auch das inmitten der Stadt — an dem jetzigen Neustädter Heumarkt — gelegene Bassin des „Mainkanals“ fertiggestellt. Vom Main aus, neben dem Kanalthor, führte ein langer überwölbter und mit Schleusen versehener Gang unter dem Festungswall durch, auf welchem die Mainschiffe und insbesondere die Transportschiffe in das Bassin gelangten. So hatte die handeltreibende Bevölkerung Gelegenheit, ihre auf dem bequemen und billigen Wasserwege, dem Main, ankommenden Waaren in der Stadt selbst ein- und ausladen zu können. An dem Bassin war zum Verladen ein Krahn errichtet, ebenso befand sich an demselben die Stadtwaage. Dem Handelsverkehr diente ferner das Marktschiff, welches seit 1600 eine regelmässige Verbindung zwischen Hanau und Frankfurt a. M. unterhielt und erst 1848 nach Eröffnung der Hanau-Frankfurter Bahn seine Fahrten einstellte, nachdem es zwei und ein halbes Jahrhundert dem Verkehr gedient hatte. Auch die Kinzig war zu jener Zeit bis Gelnhausen schiffbar.

Mit dem Jahre 1618 war auch der Bau der neuen und umfangreichen, die Alt- und Neustadt umfassenden Festungswerke vollendet und mit geringem Bangen konnten die Bürger des aufblühenden Gemeinwesens hinter den starken, durch breite Wassergräben geschützten Wällen den drohenden Gewittern des 30jährigen Krieges entgegensehen. Freilich blieb Hanau von den Drangsalen und Verwüstungen des Krieges nicht verschont; als bekannt dürfen wir wohl voraussetzen die Besetzung der Stadt durch die Schweden, die Belagerung derselben durch das kaiserliche Heer unter General Lamboy im Jahre 1635 und die erst am 13. Juni 1636, als Mangel und Noth auf das höchste gestiegen war, erfolgende Entsetzung der Stadt durch Landgraf Wilhelm V. von Hessen.

Erst nachdem Friede geworden, waren wieder günstige Verhältnisse für eine weitere Ausdehnung der Stadt geschaffen. So wurden gleich nach dem Friedensschluss im Jahre 1648 noch 56 leerstehende Bauplätze in der Neustadt verkauft und mit Häusern versehen.

Wir können nun einen längeren Zeitraum übergehen, in welchem Handel und Industrie der Stadt, unterstützt durch wohlwollende Fürsten, einen stetigen Aufschwung nahmen und die vereinigten Städte Alt- und Neuhanau zu immer grösserer Blüthe und Wachsthum gelangten.

Leider liess Graf Johann Reinhard gegen das Jahr 1720 das allmählig verschlammte Bassin, welches dem Handel der Neustadt zur Beförderung der Waaren gedient hatte, zuschütten, da er die grossen Kosten einer vollständigen Ausbaggerung scheute. Dagegen blieb der bis an das Kanalthor reichende Mainkanal erhalten und den Zwecken von Handel und Verkehr für direkte Verbindung auf dem Maine nach wie vor dienstbar. An der Stelle des ehemaligen Bassins wurde ein neues Häuserquadrat errichtet.

Als 1736 mit Johann Reinhard der Mannesstamm der Grafen von Hanau ausstarb, fiel die Grafschaft Hanau-Münzenberg nach dem 1643 abgeschlossenen Erbvertrag an Hessen-Cassel, war aber mit diesem zunächst nur durch Personalunion verbunden. Erst 1821 wurde die Grafschaft Hanau dem Kurfürstenthum Hessen als Provinz einverleibt.

Hanau war zwei Jahrhunderte Festung gewesen. Seine Wälle und Gräben hatten es im dreissigjährigen Krieg allerdings vor dem Verderben geschützt, andererseits legte aber gerade die Eigenschaft als Festung der Stadt manche Fessel an und hinderte sie, sich weiter auszubreiten und für Handel und Industrie ausgedehntere Bodenflächen nutzbar zu machen. Ein zweiter grosser Krieg sollte die Stadt von diesen Fesseln befreien.

Als bald nach der Einnahme Kurhessens durch die französischen Heerschaaren im Jahre 1806 und nach dem Einmarsch des Marschalls Jouannot in Hanau befahl Napoleon die Schleifung der Hanauer Festungswerke, welcher Befehl mit grosser Schnelligkeit zur Ausführung kam.

Nur die Thore blieben noch eine Zeitlang stehen, aber auch sie mussten dem Trieb der Zeit nach Luft, Licht und Raum zur Ausdehnung in kürzerer oder längerer Zeit weichen. Vor dem Kanalthor wurde der Mainkanal abermals verkleinert und auf dem durch Ueberwölbung und Zuschüttung gewonnenen Terrain das Zollamt, jetzt das Hauptsteueramt, errichtet.

Von 1810 bis 1813 bildete die Grafschaft Hanau als Departement Hanau einen Bestandtheil des Grossherzogthums Frankfurt. Den Antheil Hanaus an den Befreiungskriegen, insbesondere die Schlacht bei Hanau (30. und 31. Oktober 1813) dürfen wir wohl als bekannt voraussetzen.

Im Jahre 1837 wurden Alt- und Neu-Hanau, welche bis dahin als zwei Städte mit getrennter Verwaltung und besonderen Obrigkeiten bestanden, zu einer einzigen Stadt vereinigt.

Aus den ferneren Zeiten der kurhessischen Regierung sind bemerkenswerthe Ereignisse für die historische Entwicklung Hanaus — von Erwähnung der Vorgänge in den unruhigen Jahren 1830, sowie 1848/50 können wir hier wohl Abstand nehmen — nicht zu verzeichnen. Die Einwohnerzahl Hanau blieb Jahrzehnte lang fast auf derselben Höhe, Handel und Industrie behaupteten ihren achtungserweckenden Standpunkt in dem mählig zunehmenden Weltverkehr und wenn auch einzelne Industrien eingingen oder an Bedeutung verloren, so wurden sie doch stets durch neue ersetzt, da die Geschicklichkeit der Bewohnerschaft, sich veränderten Zeitverhältnissen auch in der Gestaltung von Handel und Industrie mit grosser Lebhaftigkeit und richtigem Verständniss anzupassen, einen immer prägnanteren Ausdruck fand. Freilich kann nicht unerwähnt bleiben, dass die, so vielen Gemeinwesen zum Nachtheil reichende Kleinstaaterei ganz besonders auf die Fortentwicklung der Stadt Hanau, welche an der südlichsten Grenze des kleinen und zudem vielfach nach kleinlichen Grundsätzen geleiteten Kurfürstenthums Hessen gelegen war, einen überaus nachtheiligen Einfluss übte. Mussten sich doch naturgemäss diese kleinlichen, engherzig bürokratischen Gesichtspunkte der Kurhessischen Regierungspolitik gerade in einer Stadt, die vorwiegend auf Handel und grössere Verkehrs-Verbindungen angewiesen war, in ungünstigster Weise fühlbar machen. Wir erwähnen nur, dass zahlreiche bedeutende Industrien und Handelsgeschäfte, die sich in Hanau niedergelassen hatten oder niederlassen wollten, durch das mangelnde Entgegenkommen der Kurhessischen Staatsbehörden vertrieben, bezw. in die Nachbarstaaten abgedrängt wurden. So findet namentlich das rasche Anwachsen und Emporblühen der Offenbacher Industrie ihre Erklärung. —

Die Einverleibung Kurhessens in den Preussischen Staat bedeutet einen Markstein in der Entwicklungsgeschichte der Stadt Hanau. Mit dem innigen Anschluss an Preussen, mit dem Aufgehen in einem mächtigen, eine Weltstellung einnehmenden Staat musste sich in den Verhältnissen des bis dahin in ruhigen Bahnen fortgeschrittenen Gemeinwesens eine umfassende, belebende und erstarkende Wandlung vollziehen. Handel und Industrie hatten mit anderen Gesichtspunkten zu rechnen, an die Verwaltung der Stadt traten neue, grosse Aufgaben heran, und es galt, alle Kräfte anzuspannen, um die fortgesetzt wachsenden und wechselnden Ziele zu erreichen. Neue Industrien ent-

standen, neue Beziehungen wurden geknüpft und die um Hanau herumliegenden Ortschaften fanden in den ausgedehnten gewerblichen Etablissements Hanaus immer bessere Gelegenheit zur Verwerthung ihrer Arbeitskraft.

Die Einwohnerzahl der Stadt wuchs und mit ihr wuchsen auch die an die öffentlichen Einrichtungen gestellten Ansprüche.

Wir werden an anderer Stelle des Näheren ausführen, mit welchem Erfolg die Verwaltung der Stadt Hanau in den letzten zwanzig Jahren unter der opferwilligen Bethheiligung ihrer Bürgerschaft das ganze Gemeinwesen entwickelt und die öffentlichen Einrichtungen und Anstalten auf die Höhe der Neuzeit gehoben hat. Alle diese weitaussehenden Unternehmungen konnten aber nur in der festen Hoffnung unternommen werden, dass Handel und Industrie der alten Stadt in fortgesetzter Weise blühen und zunehmen werde und solchergestalt die, im Hinblick auf die übernommenen schweren Verpflichtungen unbedingt erforderliche Leistungsfähigkeit der Bewohnerschaft in steigendem Maasse sich entwickeln werde.

Wenn in dieser Hinsicht in den letzten Jahren Bedenken und Befürchtungen laut geworden sind, wenn Handel und Industrie über einen Stillstand, ja in gewissen Branchen über einen gewissen Rückgang klagen, so verdienen diese Verhältnisse wohl die ernste Beachtung aller massgebenden Factoren. Aber in der ganzen Entwicklungsgeschichte der Stadt Hanau hat sich immer deutlich gezeigt, dass ihr nur die Wege eröffnet zu werden brauchen, auf denen sie dann allein und mit eigener Kraft grosse und glänzende Erfolge zu erzielen weiss.

Heute gilt es, der Stadt ihren alten historischen Charakter, den einer Mainstadt, wiederzugeben und gerade das Bewusstsein, einem grossen Staatswesen anzugehören, welchem die Kraft und der Wille zur Seite steht, allen seinen Angehörigen die ihnen gebührende und erforderliche Unterstützung für den Wettkampf der Nationen in reichem Masse zu gewähren, muss die gesammte Bürgerschaft mit der gewissen Zuversicht auf Erreichung des gesteckten Zieles und damit auf eine günstige Weiterentwicklung ihres Gemeinwesens erfüllen. —

Mehr wie bei anderen Gemeinwesen spiegelt sich der Gang geistiger, politischer und wirthschaftlicher Entwicklung des deutschen Volkes in der Geschichte der Stadt Hanau wieder!

Aus dem Burgfrieden eines Herrensitzes heraus erwächst sie zu communaler Selbstständigkeit. Der geistigen Bewegung der Reformationszeit, den Kämpfen um religiöse Unabhängigkeit, verdankt sie dann eine erhöhte politische und commerzielle Bedeutung. Um ihren Besitz kämpfen im dreissigjährigen Kriege österreichische und schwedische Heere. Die bangeren Zeiten der hartnäckigen Belagerung leben noch heute in der Erinnerung der Bürger.

Und nochmals nennt die Geschichte Hanau's Namen, als die Kriegsmacht des ersten Napoleon auf der Flucht von Leipzig zum letzten Male auf deutschem Boden sich hier zum Kampfe stellte.

Aus der Staatenbildung des unter Fürst-Primas nur kurze Zeit bestandenen Grossherzogthums Frankfurt scheidet die Stadt bald darauf aus und wird im Wiener Congress dem Kurfürstenthum Hessen zugetheilt. Der Unsegen der Kleinstaaterei hemmt dann ihre gedeihliche Fortentwicklung. Isolirt als Grenzstadt, von dem natürlichen Hinterland abgedrängt, wird ihr der Anschluss an die moderne Verkehrsentwicklung erschwert und jeder Aufschwung durch polizeiliche Bevormundungen gehemmt.

Freudig schliesst sich daher im Jahre 1866 die Stadt dem Grossstaat Preussen an; geschützt durch die damalige Handelspolitik kräftigt sich die Export-Industrie, und mit ihrer Gewerbsthätigkeit wächst der allgemeine Wohlstand.

Dann tritt neuerdings, wesentlich durch die Umgestaltung der handelspolitischen Beziehungen veranlasst, ein Rückschritt ein, in welchem auch das Exportgeschäft durch die sich abschliessenden Aussenmärkte mehr und mehr erschwert wird. Ein Stillstand in der allgemeinen gewerblichen Entwicklung muss constatirt werden.

Aber die Kräfte des Gemeinwesens sind nur gebunden, nicht gelähmt! Dem Unternehmungsgeist neue Bahnen zu öffnen, wendet die Stadt ihre Hoffnungen auf die Schaffung neuen Verkehrs, auf die Erschliessung neuer Verkehrswege.

Nach aussen von der gegenwärtig gesicherten Freiheit des Handelsverkehrs, nach innen von einer Neubelebung der Mainschiffahrt, von dem Anschluss an das mächtige Stromgebiet des Rheines erhofft nunmehr die Stadt eine glücklichere Gestaltung ihrer zukünftigen gewerblichen Entwicklung, erstrebt sie die ermöglichte erhöhte Bethätigung ihrer industriellen Kraft.

3. Statistik der Bevölkerung.

Ueber die Bevölkerungszahl Hanaus in früheren Jahrhunderten fehlen zuverlässige Angaben, solche haben wohl auch für die vorliegende Schrift nur geringes Interesse.

Die Einwohnerzahl der Stadt Hanau betrug:

1805 = 11,953	1855 = 14,544
1812 = 11,997	1858 = 15,361
1825 = 10,388	1861 = 15,802
1828 = 13,792	1864 = 16,427
1834 = 13,983	1867 = 18,136
1838 = 14,354	1871 = 20,292
1843 = 14,872	1875 = 22,730
1846 = 15,265	1880 = 23,086
1852 = 15,175	1885 = 24,377

In 1885 hatte sich die Einwohnerzahl gegen 1880 um 1291, oder 5,60 % vermehrt. Diese Vermehrung überstieg die allgemeine Bevölkerungszunahme in Preussen um 1,81 %, blieb aber hinter der Zunahme der Städte mit mehr als 10,000 Ein-

wohnern in der Zählperiode um 6,37 0/0, und der Städte zwischen 20 und 30,000 Einwohnern um 4,34 0/0 zurück.

Die am 1. Dezember 1890 stattgefundene allgemeine Volkszählung hat eine Einwohnerzahl Hanau von

— 25,029 —

ergeben. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass am 1. April 1890 eine Verminderung der Garnison in Hanau um ca. 600 Mann stattgefunden hat, sodass sich die Zunahme der Bevölkerung gegenüber der Volkszählung vom 1. Dezember 1885 auf ca. 1300 Personen berechnet.

Das amtliche Hauptergebniss der Volkszählung vom 1. Dezember 1890 war für die Stadt Hanau Folgendes:

I. Abschnitt.

Wohnplätze und Haushaltungen, Wohnbevölkerung.

(Zur Wohnbevölkerung gehören die am Zähltag in der Gemeinde wohnhaft und anwesenden, sowie die daselbst wohnhaften, aber vorübergehend auswärts abwesenden Personen.)

a) Wohnplätze.

1. Wohnplätze	5
2. Bewohnte Wohnhäuser	1739
3. Unbewohnte Wohnhäuser	32
4. Bewohnte, aber hauptsächlich nicht zu Wohnzwecken dienende Gebäude	24
5. Hütten, Bretterbuden, Zelte u. s. w.	1
6. Wagen, Schiffe, Flösse u. s. w.	—

b) Haushaltungen.

7. Gewöhnliche Haushaltungen von zwei oder mehr Personen	5142
8. Einzel lebende männliche Personen mit eigener Hauswirtschaft	131
9. Einzel lebende weibliche Personen mit eigener Hauswirtschaft	241
10. Anstalten	17

c) Wohnbevölkerung.

11. Wohnhafte männliche Personen	12262
12. Wohnhafte weibliche Personen	12681

II. Abschnitt.

Ortsanwesende Bevölkerung.

(Zur ortsanwesenden Bevölkerung gehören die am Zählungstage in der Gemeinde wohnhaft und anwesenden, sowie die daselbst vorübergehend anwesenden, aber auswärts wohnhaften Personen.)

d) Geschlecht und Alter.

13. Ortsanwesende Personen überhaupt	25029
14. Davon männliche Personen	12277
15. „ weibliche „	12752
16. Knaben von unter 6 Jahren	1459
17. „ „ über 6 bis zu 14 Jahren	1823
18. Mädchen von unter 6 Jahren	1395
19. „ „ über 6 bis zu 14 Jahren	1780
20. Active Militärpersonen	564

e) Religionsbekenntniss.

	männlich	weiblich
21. Evangelische	9255	10048
22. Katholische	2530	2341
23. Andere Christen	129	110
24. Juden	358	250
25. Bekenner anderer Religionen	—	—
26. Anderen oder unbekanntem Religionsbekenntnisses	5	3

Es ist übrigens hervorzuheben, dass die Bedeutung der Stadt Hanau durch die Zahl der eigentlichen Stadtbewohner nicht zum erschöpfenden Ausdruck gelangt. Ein sehr grosser Theil der in der Hanauer Industrie beschäftigten Arbeiter wohnt nicht in der Stadt selbst, sondern in den benachbarten, theilweise sehr volkreichen Ortschaften der preussischen Landkreise Hanau und Gelnhausen, sowie in den benachbarten bayerischen und namentlich Grossherzoglich Hessischen Gebietstheilen, welche letzteren unmittelbar jenseits des Mains angrenzen und z. B. aus Gross- und Klein-Steinheim täglich zahlreiche Arbeiter in die Hanauer Fabriken entsenden.

Der Bezirk der Hanauer Handelskammer umfasst neben der Stadt, bezw. dem nunmehrigen Stadtkreis Hanau, den Landkreis Hanau, sowie den Kreis Gelnhausen.

Eiwmohnerzahl von 1./12. 1890:

Stadt Hanau	25,029
Landkreis Hanau	39,412
Kreis Gelnhausen	41,802

Sa. 106,243 Bewohner.

Die Resultate der Volkszählung in Beziehung auf die Berufszweige der Bevölkerung werden vom Statist. Bureau bis dato leider nicht mitgetheilt.

In der Stadt Hanau gehört wohl drei Viertel der Bevölkerung dem gewerblichen Leben — Handel, Industrie und damit verwandte [Berufsarten — an, im Landkreis Hanau dürfte die gewerbliche und Arbeiter-Bevölkerung der landwirthschaftlichen die Waage halten, während im Kreise Gelnhausen, abgesehen von der Stadt Gelnhausen, die landwirthschaftliche Bevölkerung überwiegt.

4. Handel und Industrie in Hanau,

insbesondere der Stand derselben im Handelskammerbezirk Hanau (Stadt Hanau, Landkreis Hanau, Kreis Gelnhausen) im Jahre 1891.

Der Handel und die Gewerbthätigkeit der Altstadt Hanau waren in den früheren Jahrhunderten nur von mässiger Bedeutung. Aber schon um das Jahr 1600, als mit der Gründung der Neustadt Hanau die Niederländer und Wallonen, deren Handels- und Kunstgewerbe-Geschicklichkeit schon damals das höchste Ansehen genoss und welche sich eines nicht geringen Wohlstandes erfreuten, in die Stadt eingezogen waren, entwickelte sich diese, begünstigt durch ihre vortheilhafte Lage an einer Hauptverkehrsstrasse der „Frankfurt-Leipzigerstrasse“, sowie an dem Mainstrom und der damals bis Gelnhausen schiffbaren Kinzig, zu einer blühenden Handels- und Fabrikstadt. Der Grund zu diesem raschen Aufblühen der Stadt zu einem hervorragenden Industrieplatz lag neben der hohen Intelligenz der neuen Bewohner, auch in dem verständnissvollen Entgegenkommen des Gründers der Neustadt, des Grafen Philipp

Ludwig II. von Hanau. Dieser gewährte den neuen Ansiedlern vollkommene Gewerbefreiheit und gestattete ihnen, nach Belieben in ihren Häusern gewerbliche Anlagen zu errichten. Auch die Steuern und Abgaben waren sehr gering.

So kam es, dass zahlreiche Industriezweige in Hanau sehr bald zur Einführung und wachsenden Entfaltung gelangten; an der Spitze des ganzen gewerblichen Lebens der Stadt stand im 17. Jahrhundert die Textil-Industrie, später aber das Kunstgewerbe, insbesondere die Edelmetall-Industrie.

Die gewerblichen Künste und Industrien, welche die Ansiedler der Neustadt aus ihrer Heimath, den Niederlanden, nach Hanau verpflanzten, waren besonders Tuchmacherei, Gerbereien und Seidenbandweberei, sowie die Edelmetall- und Juwelen-Verarbeitung und die Diamantschleiferei. Die letztgenannte Industrie, die Diamantschleiferei, die noch in den ersten drei Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts in grosser Blüthe stand, gerieth im Verlauf der Zeit in Verfall und vollständige Vergessenheit und wurde erst zu Anfang des Jahres 1874 durch die Gebr. Houy von Neuem in Hanau und damit in Deutschland wieder eingeführt.

Während des ganzen 17. Jahrhunderts war die Hanauer Goldwaaren-Industrie ausschliesslich in den Händen der niederländischen Begründer der Stadt und ihrer Nachkommen; allmählig dehnte sie sich aber mit ihren Hilfgewerben über die ganze Stadt aus. Dazu kamen neue Industrie- und Handelszweige zur Einführung. Der Tabakbau und die Tabakverarbeitung fanden schon sehr früh, zur Zeit des dreissigjährigen Krieges, in Hanau Eingang und zunehmende Verbreitung. Eine Porzellanfabrik entstand, eine Papierfabrik wurde erbaut, welche mit ihren, sich eines vorzüglichen Grades der Vollkommenheit erfreuenden Fabrikaten schon früh und erfolgreich in ausländische Concurrenz trat. Auch der Handel mit Holz, Colonialwaaren, Wein u. s. w. breitete sich immer weiter aus und zog immer fernere Gegenden in den Kreis seiner geschäftlichen Beziehungen.

In den seit der Gründung der Neustadt verflossenen Jahrhunderten hat sich selbstverständlich Handel und Wandel der Stadt Hanau dem Einflusse der Zeit nicht entziehen können. Sonnenschein und Regen, Niedergang und Aufgang sind einander gefolgt; auch die Industrien der Stadt haben sehr häufig gewechselt, indem, wie historisch nachgewiesen, neben oder statt der alten, nicht mehr in die Zeit passenden oder in zu

ausgelaufene Geleise gerathenen Industrien immer wieder neue Industriezweige emporgeblüht sind. Aber stetig und gleich geblieben ist in all der Erscheinungen Flucht der ausgeprägte Charakter der Stadt als Handels- und Industriestadt, ihr unternehmendes und doch solides kapital- und thatkräftiges Bürgerthum, geblieben die Tradition des Handels und Weltverkehrs und der guten kaufmännischen Art, die sich vom Vater auf den Sohn fortpflanzt. —

Es würde zu weit führen, wenn wir uns in weitere eingehende Betrachtungen über die historische Fortentwicklung von Handel und Industrie in Hanau einlassen wollten, und sei es uns verstattet, nunmehr zu der Schilderung der dermaligen geschäftlichen und industriellen Lage des Handelskammerbezirks überzugehen.

A. Stadt Hanau.

Wenn wir in Nachstehendem eine allgemeine Uebersicht — mit Licht und Schatten — über den dermaligen Stand von Handel und Industrie in Hanau geben, so erscheint es natürlich, dass wir die vornehmste Industrie unseres Platzes, die Edelmetall-Industrie, hier an erster Stelle nennen; verdankt ihr doch Hanau nicht zum geringsten Theil seine schon in frühester Zeit hervorragende Stellung auf dem Weltmarkte. Leider haben die Verhältnisse dieser vielseitigen Industrie in den letzten Jahrzehnten ohne Zweifel keine günstige Weiterentwicklung genommen.

Die frühere dominirende Stellung Hanaus in der Bijouteriebranche ist nicht unwesentlich erschüttert; hat es doch nicht nur mit der im Lauf der Zeiten erstarkten deutschen Concurrenz — in Pforzheim, Berlin, Stuttgart, Bremen, Gmünd u. s. w. — sondern auch mit der ausländischen zu kämpfen. In den verschiedenen europäischen und überseeischen Ländern, welche Jahrhunderte lang besonders aufnahmefähige Absatzgebiete für den Hanauer Export von Erzeugnissen der Edelmetall-Industrie waren, sind in den letzten Jahrzehnten eigene Fabriken der Edelmetall-Industrie gegründet, die mit den deutschen, insbesondere den Hanauer Fabrikaten in immer intensivere Concurrenz treten. Dazu kommt, dass für viele Länder der hohen Zollschranken wegen, wir nennen nur Russland, Nordamerika, Rumänien u. s. w., ein Export von Bijouterie-Waaren überhaupt unmöglich ist. So sind im Verlauf der Jahre nicht

wenig Bijouteriefabriken eingegangen, andere haben ihren Betrieb eingeschränkt oder ihre Produktionsweise geändert und hauptsächlich für den inländischen Vertrieb eingerichtet.

Die Leistungsfähigkeit der Hanauer Goldwaaren-Industrie an sich hat freilich anerkanntermassen unter diesen ungünstigen Verhältnissen keineswegs gelitten. Besonders in der Verarbeitung von Perlen und Edelsteinen steht Hanau heute noch unbestritten in der ersten Reihe der concurrirenden Städte des In- und Auslandes und fabrizirt Kunstwerke, deren Formvollendung weit und breit hochgeschätzt wird. Gar manches Erzeugniss der Kunst, welchem allseitige Anerkennung gezollt wird, das aber den Namen dieser oder jener weltstädtischen Firma trägt, verdankt seine Herstellung einer Hanauer Goldschmiede-Werkstätte.

Die Hanauer Bijouterie-Fabriken fabriziren besonders feine Juwelen-Arbeiten, Bracelets, Broches, Boutons, Medaillons, Colliers, Ringe, Orden, Dosen, Korallen-, Granaten-, Kameen-Bijouterien u. s. w.

Bijouterie-Fabrikation.

An bedeutenden Bijouterie- und Estamperie-Fabriken sind in Hanau immer noch ca. 50 vorhanden, welche zusammen ca. 1300 Arbeiter (1000 männliche, 300 weibliche) beschäftigen. Dazu kommt die grosse Anzahl der kleineren und Hilfsbetriebe, der Graveure (Stahl-, Stein- und Kameengraveure), Ciseleure, Emailleure, Guillocheure, Wappenschneider u. s. w. Zu erwähnen sind ferner noch Metallvergoldereien und Feindrahtziehereien.

Die Silberwaaren-Industrie hat sich in den letzten Jahren, da auch die Export-Verhältnisse für sie günstiger liegen, sowohl in Hanau, als auch in dessen nächster Umgebung ausserordentlich entwickelt und geht, da der Verbrauch von Silberwaaren stetig zunimmt, einer guten Zukunft entgegen.

Silberwaaren-Fabrikation.

In den elf grösseren Fabriken Hanaus mit über 300 Arbeitern werden vorzugsweise produziert: Essbestecke, Tafelaufsätze, kirchliche Geräthe (Monstranzen, Gefässe, Kelche u. s. w.), Festbecher, Ehrenbecher, Medaillen, Ketten, sowie getriebene Arbeiten modernen und antiken Charakters.

In den dreizehn bedeutenderen Kettenfabriken, welche Herren- und Damenketten jeden Genres fabriziren, sind etwa 250 Arbeiter beschäftigt.

Ketten-Fabrikation.

Diese Branche der Edelmetall-Industrie hat stark mit einer mächtigen Concurrenz zu kämpfen, sucht aber im Grossen und Ganzen ihren Platz zu behaupten.

Diamant-
schleiferei.

Die schon in früheren Jahrhunderten in Hanau betriebene, später eingegangene Diamantschleiferei-Industrie wurde am 17. Januar 1874 durch die Gebr. Houy von Neuem in Hanau eingeführt und nahm Anfangs einen überraschenden Aufschwung, sodass im Jahre 1888 schon neun Fabriken mit über 500 Arbeitern vorhanden waren. Aber diese Blüthe der jungen, vielversprechenden Industrie hatte keine lange Dauer. Wohl als Folge einer gewissen Ueberstürzung in der Gründung neuer Schleifereien traten bald ungünstige Einflüsse zu Tage, die durch den sogenannten Diamantenring auf den Diamantfeldern zu Kimberley und schwierige sonstige Verhältnisse verstärkt wurden.

Dermalen ist die Arbeiterzahl in den noch bestehenden Fabriken — mehrere haben den Betrieb ganz eingestellt — auf ca. 300 gesunken und die Industrie geht am Hanauer Platze allem Anscheine nach für die Folge noch recht grossen Schwierigkeiten entgegen.

Etuis-
Fabrikation.

Die wenig günstige Gesamtlage, in welcher sich die Edelmetall-Industrie im Allgemeinen befindet, übt auch auf die damit eng verbundene Etuis-Fabrikation einen Druck aus. Von Vortheil ist es für dieselbe allerdings, dass neuerdings auch unächte Schmucksachen und Gebrauchsgegenstände, dem Geschmack des Publikums Rechnung tragend, in Etuis in Handel kommen. Freilich ist die zu diesem Zwecke produzierte Waare meist geringwerthiger Natur. — Die sechs grösseren Etuisfabriken in Hanau beschäftigen ca. 150 Arbeiter.

Platin-
Verarbeitung.

Die erste Platinschmelze in Hanau — und damit die erste in ganz Deutschland — wurde im Jahre 1851 von W. C. Heraeus gegründet und nimmt solche heute noch unter den vorhandenen Schmelzereien eine hervorragende Stellung ein. Die Industrie hat sich vortheilhaft weiter ausgebildet und ausgebreitet und ist rege beschäftigt.

Wir brauchen wohl nicht besonders zu erwähnen, dass für die vorstehend aufgeführten Industrien, insbesondere der Edelmetallbranche, die Frage der Eröffnung einer neuen Wasserstrasse durch Weiterführung der Kanalisierung des Mains bis Hanau an sich nur ein mittelbares, bedingtes Interesse hat, bei einer allgemeinen Schilderung der Hanauer Industrie dürfen wir aber doch auch die vorerwähnten wichtigen Zweige nicht übergehen und wir betonen auch an dieser Stelle, dass gerade der in der Bijouteriebranche sich fühlbar machende Stillstand

der Verwaltung der Stadt Hanau Veranlassung geben muss, rechtzeitig für weitere Ausbildung der übrigen vorhandenen Industrien und für Heranziehung neuer Industriezweige günstige Vorbedingungen, und zwar durch Erschliessung neuer Verkehrswege, zu schaffen.

Die Tabakindustrie Hanaus ist schon mehrere Jahrhunderte alt und von jeher für die Stadt von grosser Bedeutung gewesen. In den Fabriken in Hanau — es sind 7 Grossbetriebe neben den kleineren Fabriken und der Hausindustrie vorhanden — arbeiten ca. 1100 Erwachsene, welche zum Theil in den umliegenden Ortschaften, Kesselstadt, Grossauheim, Steinheim u. s. w. wohnen. Die bedeutendsten Etablissements der Branche haben ausserdem in den letzten Jahren in nahegelegenen Orten, z. B. Orb, Roth, Steinheim, Gelnhausen, Steinau, Gondsroth, Mömbris etc., Filialen errichtet und beschäftigen in diesen ca. 1250 Arbeiter. Die Hanauer Tabakindustrie gewährt also — abgesehen von den Betriebsbeamten und kaufmännischen Angestellten — dermalen schon mehr denn 2300 Personen Arbeit und Verdienst.

Cigarren- und
Tabak-
Fabrikation.

Da der Verbrauch der Fabrikate der Hanauer Tabak-Industrie in stetigem Steigen begriffen ist, so ist unter gegebenen günstigen Verhältnissen, wobei auch die Erschliessung des Wasserwegs eine Rolle spielt, eine weitere erhebliche Entwicklung und Ausdehnung dieser Branche wohl zu ermöglichen.

Im Anschluss hieran sei die Fabrikation von Cigarrenkistchen und Wickelformen erwähnt, die mit der Ausdehnung der Tabakindustrie Hand in Hand gegangen und in steigendem Aufschwung begriffen ist. In acht grösseren Etablissements sind ca. 400 Arbeiter beschäftigt.

Fabrikation
von Cigarren-
kistchen und
Cigarren-
wickelformen,
Holz-
schneidereien.

Diese Industrie ist einer ganz unbegrenzten Ausdehnung fähig, wenn sie in den Stand gesetzt wird, ihre Rohprodukte direkt auf dem Wasserwege zu beziehen. Neben dem deutschen Holz wird zur Cigarrenkistchen- und Wickelformen-Fabrikation viel Cedernholz in Blöcken verwendet, welches zwar aus den deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg nach einem Ausnahme-Tarif auf der Eisenbahn befördert wird, dessen Bezug auf dem Wasserweg aber noch viel grössere Vortheile bieten würde.

Ebenso wird am hiesigen Platze und in dessen nächster Umgebung (Langendiebach) viel russisches Erlenholz verarbeitet. Der Transport desselben erfolgt jetzt ab Riga über Rotterdam

per Rheinschiff bis Mainz, bezw. Gustavsburg und von dort aus per Eisenbahn bis Hanau. Es würde daher für die hier in Rede stehende Industrie von überaus grosser Bedeutung sein, wenn die Kanalisierung des Mains bis Hanau durchgeführt und ein grosser Theil des Bedarfs an Holz — im Jahre 1891 sind per Bahn ca. 8,350,000 Kilo bezogen — auf dem Wasserweg bezogen werden könnte. Jede Frachtermässigung für rohes Holz ist von weitgehender Bedeutung, da Hanau in dieser Branche hauptsächlich mit Bremen und Hamburg in Concurrenz zu treten hat. Auch für den Versandt der Fabrikate erscheint die Mainkanalisierung von grosser Bedeutung, da das Absatzgebiet sich vorwiegend auf die Rheingegend, sowie Süd- und Mitteldeutschland erstreckt.

Fass-
Fabrikation.

Ebenso liegen die Verhältnisse in der Fass-Fabrikation, welche in grösserem Umfang (mit Dampfbetrieb) erst um das Jahr 1887 in Hanau zur Einführung gekommen ist. Die hier nach junge Industrie würde durch Erschliessung des Wasserwegs für den Bezug der nöthigen Hölzer und besonders für den Versandt ihrer voluminösen Produktion nach den Verbrauchsorten am Rhein und an der Mosel einer grossen Zukunft mit Sicherheit entgegengeführt werden.

Maschinen-
Fabrikation.

Die Maschinen-Fabriken, von denen einzelne schon seit sechzig Jahren am hiesigen Platze bestehen, beschäftigen ca. 200 Arbeiter, von denen drei Viertel auf zwei grössere Etablissements fallen. Das eine der letzteren fertigt fast ausschliesslich Maschinen für Bierbrauereien an. Wenn schon die Industrie theilweise unter hohen Einkaufspreisen der Rohmetalle zu leiden hat, so ist doch der Geschäftsgang ein lebhafter, würde sich aber noch mehr steigern und ausdehnen, wenn die Rohstoffe, sowie die Kohlen und Cokes auf dem Wasserweg bezogen werden könnten, und Gelegenheit gegeben wäre, die schweren und viel Raum einnehmenden Maschinen, welche nach der Rheingegend gehen, auf dem Wasserweg zu verfrachten. Die hierdurch erzielten Frachtersparnisse würden der Concurrenzfähigkeit der Industrie ganz wesentlich zu Gute kommen.

Eisen-
und Bronze-
Giesserei.

Gleiches gilt von den Eisengiessereien. Die seit den vierziger Jahren in Hanau bestehende Fabrikation feiner Eisenguss- und Bronze-Waaren, verbunden mit Marmorschleifereien und galvanoplastischen Anstalten, geniesst einen hervorragenden Ruf im In- und Ausland. Gleichwohl klagt die Branche, welche über 200 Arbeiter beschäftigt, über ungünstige Conjunkturen,

hervorgerufen insbesondere durch erschwerten, bezw. mangelnden Export.

Von dem Entstehen der Papier-Fabrik in Hanau gibt schon das 52. Stück des „hanauischen Magazins“ vom Jahre 1782 Kunde. Die Fabrik liegt ungemein günstig an der Kinzig, arbeitet mit Dampf- und Wasserkraft und hat ca. 60 Arbeiter. Eine Filiale der Fabrik mit zahlreichen Arbeitern in dem nahegelegenen bayerischen Alzenau besteht ebenfalls schon seit länger als sechzig Jahren. Papier-Fabrikation.

Die Fabrik fabrizirt hauptsächlich bunte Papiere in besseren Qualitäten für Inland und Export und hat ein grosses Absatzgebiet. Die der Fabrikation aus der Weiterführung der Kanalisierung des Mains bis Hanau erwachsenden Vortheile würden sehr bedeutend sein. Die Fabrik braucht in Hanau und Alzenau ca. 120,000 Centner Steinkohlen und könnte beim Bezug derselben auf dem Wasserweg jährlich eine Ersparniss von ca. 10,000 Mark erzielen. Die Fabrik könnte ferner ihren Bedarf an Harz (ca. 30,000 Kilogr. pr. a.), sowie an schwedischem Holzstoff (ca. 500,000 Kilogr. pr. a.) auf dem Wasserweg beziehen und einen grossen Theil ihrer Fabrikate mit ca. 300,000 Kilo auf demselben zum Versandt bringen.

Die Fabrikation von Bürsten in grösserem Umfange wird in Hanau seit dem Jahr 1835 betrieben. Die Fabrikation, welche ebenwohl über fünfzig Arbeiter beschäftigt, arbeitet besonders feine und theuere Sachen für den Export, fühlt sich aber hierbei durch die ungünstigen Zollverhältnisse des Auslandes sehr behindert. Auch diese Industrie ist einer bedeutenden Ausdehnung unter günstigen Verhältnissen fähig. Bürsten-Fabrikation

Die Fabrikation chemischer Präparate, welche vor mehreren Jahren am Platze zur Einführung gelangt ist, beschränkt sich auf den Rahmen der Produktion einer Anzahl patentirter Artikel und gewisser Spezialitäten. Fabrikation chemischer Präparate.

Die hiesige Teppich-Fabrik ist eine der ältesten Fabriken in Deutschland und wird solche ebenwohl schon im „hanauischen Magazin“ vom Jahre 1783 erwähnt. Damals noch Kaffafabrik, wurde sie im Jahre 1794 von Jean Leisler in eine Teppichfabrik umgewandelt, in welcher neben den Teppichen verschiedener Sorten auch Gobelintapeten angefertigt wurden. Teppich-Fabrikation.

Die jetzige Fabrikation (zwischen 70 und 80 Arbeiter) befasst sich vorzugsweise mit der Anfertigung von Teppichen in den schwersten Qualitäten in Knüpfarbeit und Handweberei.

Dieser Zweig der Teppichfabrikation wurde bis zu Ende der fünfziger Jahre nur in Schmiedeberg in Schlesien und in Hanau betrieben und kamen vor dieser Zeit solche Teppiche nur sehr wenig in Deutschland in den Handel, und zwar nur aus dem Orient und vorzugsweise aus Deventer (Holland). Diese ausländischen Fabriken sind seitdem gänzlich verdrängt worden und hat sich die Industrie, der allerdings eine lebhaftere Concurrenz im Inlande erwachsen ist, sehr ausgedehnt.

Die hier fabrizirten schweren Velour-Teppiche (Handweberei) haben sich ein günstiges Absatzgebiet gewonnen.

Die nunmehr über fünfzig Jahre in Hanau vertretene Fabrikation gewirkter Unterzeuge und Stoffhandschuhe hat mehr als fünfzig Arbeitskräfte eingestellt. Ihre Fabrikate werden nicht nur in Deutschland abgesetzt, sondern auch exportirt. Doch macht sich dormalen in der Branche eine gewisse Ueberproduktion bemerkbar, auch leidet der Export, besonders der nach Oesterreich-Ungarn und Amerika, unter den ungünstigen Zollverhältnissen.

Die am Platze befindlichen zwei grösseren Dampffärbereien ziehen die weitere Umgebung in ihren Geschäftsbereich ein und sind dadurch in eine günstige Position versetzt.

Die erst im Jahre 1888 hier neu eingeführte Filzwaarenfabrikation ist im Emporblühen begriffen und sieht einer günstigen Weiterentwicklung entgegen. Beschäftigt werden zur Zeit etwa dreissig Arbeiter.

Die Fabrikation farbiger Leder wird schon seit dem Jahre 1771 in Hanau betrieben und ist heute noch von bedeutendem Umfang, wenschon gerade diese Industrie durch wechselnde Conjunctionen sehr beeinflusst wird. Es wäre für die, gerade am hiesigen Platze einer bedeutenden Ausdehnung fähige Industrie von grossem Interesse, ihre Rohprodukte, insbesondere Lohrinde, sowie Rohhäute aus der Moselgegend, Rheinland, Westphalen und Holland auf dem Wasserweg beziehen zu können, da hierdurch ihre Concurrenzfähigkeit wesentlich gesteigert würde.

Militär-Ausrüstungsstücke, insbesondere auch Militärhelme, werden erst in neuerer Zeit, seit den siebziger Jahren, in Hanau fabrizirt. Die Branche ist auf bestimmte Absatzgebiete angewiesen und gilt auch für sie das bezüglich der Fabrikation farbiger Leder Gesagte.

Textil-
Industrie,
Fabrikation
von gewirkten
Unterzeugen
und Stoff-
handschuhen.

Dampf-
Färbereien.

Filzwaaren-
Fabrikation.

Fabrikation
farbig. Leder.

Militär-
Ausrüstungs-
stücke- und
Leder-
Lackier-
Fabrik.

Einer der älteren Industriezweige der Stadt Hanau ist ferner die Gewürz-Mühlerei, welche schon zu Anfang des Jahrhunderts hier eingeführt wurde und früher in hoher Blüthe stand. Die noch vorhandenen Mühlen leiden unter der in der Branche besonders scharf hervortretenden Concurrenz. Immerhin kann die Menge der in den hiesigen Gewürzmühlen in 1890 verarbeiteten Quantitäten in Pfeffer zu 300,000 Kil., Zimmt 5000 Kil., Zimmtblüthen, Nelken, Muskat etc. zu 150,000 Kil., Gewürznelken 25,000 Kil. veranschlagt werden.

Gewürz-Fabrikation.

Die Chocolate-Fabrikation ist erst vor wenigen Jahren hier eingeführt und sucht die junge Industrie nach und nach auf den verschiedenen Gebieten festen Fuss zu fassen.

Chocoladen-Fabrikation.

Die seit den vierziger Jahren hier eingeführte Gelatine-Fabrikation, in welcher zahlreiche Arbeiter beschäftigt werden, hat sich steigend entwickelt und sich ein befriedigendes Absatzgebiet erworben.

Gelatine-Fabrikation.

Es bestehen mehrere grössere Seifensiedereien am Platze, welche einen weit grösseren Umsatz entwickeln und mit ihren Fabrikaten in viel weiteren Bezirken concurriren könnten, wenn sie ihre Spesen vermindern und die erforderlichen Rohmaterialien, Talg, Oele, insbesondere Cocosnussöl, Soda u. s. w. auf dem billigen Wasserwege beziehen könnten.

Seifen-Fabrikation.

Gleiches gilt von der Korkstopfen-Fabrikation, welcher der ermöglichte Transport ihrer Rohmaterialien auf dem Wasserweg sehr zu Statten kommen würde.

Korkstopfen-Fabrikation.

Die hiesige Gasfabrik ist eine der ältesten Deutschlands; sie wurde schon 1848 erbaut und ging am 1. Juli 1870 durch Kauf an die Stadt Hanau über.

Gas-Fabrikation.

Im Betriebsjahr 1890/91 betrug die Gesamt-Abgabe an Gas: 1,665,530 Cbmr. Zur Erzielung dieses Gaserzeugnisses wurden an Kohlen verbraucht:

3,430,000	Klgr.	Saarkohlen
1,799,000	„	Ruhrkohlen
638,170	„	Zusatzkohlen
5,867,170		Kilogramm.

Hiergegen wurden erzeugt 3,600,000 Kil. Cokes, 400,000 Kil. Theer und 500,000 Kil. Ammoniakwasser.

Welche enormen Vortheile die Gasfabrikation in Bezug auf ihren Kohlenbedarf und die Verwerthung ihrer Nebenprodukte, Cokes, Theer, Gaswasser etc. durch die Weiterführung

der Mainkanalisierung bis Hanau haben würde, liegt wohl auf der Hand. Allein die Ersparniss an Kohlenfracht würde über 10,000 Mark pro Jahr betragen und für den Absatz der Nebenprodukte eröffneten sich durch Erschliessung des Wassertransportes ganz neue, vielverheissende Bahnen.

Die Branntwein- und Likör-Fabrikation ist durch fünf grössere Firmen am hiesigen Platze vertreten. Die Einfuhr und Ausfuhr von Sprit und Spiritus in die hiesige Stadt belief sich auf:

Eltatsjahr	Einfuhr	Ausfuhr
	Hectoliter reinen Alkohol	Hectoliter reinen Alkohol
1886/87	5634,77	4353,02
1887/88	5622,75	4362,07
1888/89	3846,68	3121,61
1889/90	4145,76	3246,29
1890/91	4145,94	3459,26

Ausserdem wurden denaturirt:

1888/89	477,00	Hectoliter reinen Alkohol zu gewerbl. Zwecken
1889/90	568,19	„ „ „ „ „ „
1890/91	966,14	„ „ „ „ „ „

Ferner:

1888/89	510,74	„ „ „ zur Essigbereitung
1889/90	568,19	„ „ „ „ „
1890/91	478,47	„ „ „ „ „
desgl.		
1888/89	682	„ „ „ zu Heilzwecken
1889/90	812	„ „ „ „ „
1890/91	100	„ „ „ „ „

Die steigende Ausfuhrziffer beweist, dass der hiesige Geschäftsbetrieb in dieser Branche, trotz der von ihr durch die stattgehabte Steuererhöhung im Jahre 1887 zu bewältigenden Schwierigkeiten, sich wieder zu consolidiren beginnt.

Auch dieser Industriezweig erstrebt die Eröffnung des Wassertransportweges, da gerade für den Umschlagsverkehr Hanau sehr günstig gelegen ist. Die beabsichtigte Errichtung einer grösseren Rectificationsanstalt konnte bei dem Mangel des ermöglichten Bezugs und Versandts auf dem Wasserweg keine Aussicht auf Erfolg bieten und harrt noch der Ausführung.

Wenn wir weiter noch an dieser Stelle die in Hanau vorhandenen Fabrikationszweige der Uhrgehäuse-Fabrikation, Fabrikation von elektrischen Uhren (Aktien-Gesellschaft),

Spirituosen-Fabrikation.

Sonstige Fabrikationszweige.

Möbel-Fabrikation, Essig-Fabrikation, Mineralwasser-Fabrikation, Senf-Fabrikation, Watte-Fabrikation u. s. w. erwähnen, so geschieht dies nur der Vollständigkeit halber.

Die Bierbrauerei-Industrie steht in Hanau in grosser Blüthe und werden die Erzeugnisse derselben lebhaft, auch in das Ausland, versandt, doch fehlt auch dieser Industrie die Erschliessung des Wasserwegs für Bezug und Versandt. Die vorhandenen acht Brauereien — darunter sechs Grossbetriebe und eine Aktiengesellschaft — verbrauchten im Jahr 1890: 48,056 Ctr. Malzschat (1889: 43,826 Ctr.) und wurden hieraus nach dem Verhältniss von durchschnittlich fünfzig Pfund Malzschat auf ein Hektoliter Bier: 96,112 Hektoliter Bier (1889: 87,652 Hektoliter) gebraut.

Bier-
Brauereien.

Hiervon wurden in Hanau consumirt 41,378 Hektoliter (1889: 39,570 Hekt.), während nach Aussen 54,734 Hektoliter (1889: 48,652 Hektol.) versandt wurden.

An dieser Stelle sei auch der Königl. Pulverfabrik Hanau gedacht, welche die grösste der Monarchie ist und ca. 500 Arbeiter beschäftigt. Die Fabrik verbraucht, wie mitgetheilt wird, jährlich über 20,000,000 Kil. Kohlen und über 1,500,000 Kil. Rohmaterialien, welche sie gern bis Hanau auf dem Wasserweg beziehen würde. Nähere Mittheilungen über diese Königl. Anstalt können hier nicht gemacht werden, doch liegt auf der Hand, dass die Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau der Königl. Pulverfabrik, bezw. der Staatskasse ganz wesentliche Vortheile gewähren würde.

Königl.
Pulverfabrik.

Was nun den Stand des Handels in Hanau anbelangt, so ist es nicht wohl möglich, hierüber für alle die verschiedenen Branchen eingehende Mittheilungen zu machen und beschränken wir uns darauf, die hauptsächlichsten Handelszweige der Stadt hier kurz zu erwähnen.

Dem bedeutenden Umfange von Handel und Industrie entsprechend, musste sich naturgemäss auch hier am Platze schon früh ein lebhaftes Bank- und Wechselgeschäft entwickeln. Aber der auf manchen Industriebranchen lastende Druck übt seinen Rückschlag auch auf das Bankgeschäft, und erhofft auch diese Branche eine Besserung von der durch Erschliessung neuer Verkehrswege begünstigten Einführung weiterer Industrien in Hanau.

Bank-
und Wechsel-
geschäft.

Es erscheint von Interesse, bei dieser Gelegenheit hier einige Zahlenangaben über den Verkehr bei der hiesigen Reichsbank

in 1890 im Vergleich zum Vorjahr zu machen, aus denen die kommerzielle Bedeutung Hanaus am Besten erhellt:

A. Wechsel-Verkehr.

Angekauft wurden:	1889	1890
	Mk.	Mk.
Wechsel auf Frankfurt a. M., Giessen, Hanau, Offenbach, Wiesbaden	5,849,600	6,032,000
auf die übrigen Reichsbankplätze . . .	4,628,500	4,098,000
Eingezogen wurden	9,186,900	12,631,000

B. Lombard-Verkehr.

Ausgeliehen wurden	1,889,200	2,710,000
Zurückgezahlt wurden	1,584,100	2,714,000

C. Giro-Verkehr.

In Einnahme gestellt wurden . . .	20,810,500	24,843,000
In Ausgabe gestellt wurden . . .	20,764,700	24,868,000
	<u>64,713,500</u>	<u>77,896,000</u>

Der hiesige Colonialwaarenhandel en gros hat eine grössere Umgebung und ein bedeutendes Hinterland zu versorgen und hat sich, trotz der ihm erwachsenen Concurrnz, seit langer Zeit auf seiner alten Höhe gehalten.

Bei dem hiesigen Hauptsteueramt, von dessen Bezirk die Stadt Hanau den wichtigsten Theil bildet, wurden im Jahre 1890 verzollt Kaffee 532,955 Kil., Reis 211,061 Kil., Häringe 296,991 Kil., Obst (getrocknet) 81,577 Kil. u. s. w., welche Zahlen auf den Umfang des hiesigen Colonialwaarenhandels einen Schluss gestatten. Ein grosser Theil dieser Artikel würde durch Bezug auf dem Wasserweg erheblich verbilligt werden, und würden auf dem kanalisirten Maine pro anno mindestens 50,000 Centner Waaren dieser Branche allein für Hanau Beförderung suchen.

Der Eisenhandel, auch der mit landwirthschaftlichen Geräthen und Maschinen, hatte in den letzten Jahren erhebliche Preisschwankungen durchzumachen, gleichwohl glaubt die Branche einigermassen günstigen Verhältnissen entgegensehen zu dürfen, sie würde aber mit noch viel grösseren und berechtigten Hoffnungen in die Zukunft blicken, wenn sie durch die Kanalisierung des Mains bis Hanau mit wesentlich niedrigeren Frachtfaktoren zu rechnen hätte.

Der hiesige Getreide- und Landesproduktenhandel steht, obgleich eine grössere Anzahl von Firmen am Platze ist,

Colonial-
waarenhandel.

Eisenhandel.

Getreide-
handel.

durc̄haus nicht auf der H̄he, welche er unter anderen Umst̄nden einnehmen m̄sste. Ist doch Hanau verm̄ge seiner ḡnstigen Lage ganz vorzugsweise geeignet, einen Stapel- und Umschlageplatz f̄r Getreide abzugeben, aber es fehlen ihm hierzu dermalen noch die Vorbedingungen: Wasserverfrachtung und Lagerhauseinrichtungen. Erst mit der Durchf̄hrung der Mainkanalisierung bis Hanau wird sich auch der Getreidehandel in grossem Styl in Hanau entwickeln k̄nnen.

Der Holzhandel Hanau's ist Jahrhunderte alt und von jeher von ganz besonderer Bedeutung gewesen. Die unmittelbare N̄he der bayerischen W̄lder mit ihrem unersch̄pfflichen Reichthum an verschiedenen H̄lzern tr̄gt hierzu nicht am wenigsten bei. Das Absatzgebiet umfasst das ganze Rheingebiet mit seinen Seitenth̄lern. Freilich hat sich der Rundholzmarkt von Hanau und dessen Umgebung, durch die unḡnstigen Verh̄ltnisse des Ausladeplatzes am Main beeinflusst, verzogen und ist demselben durch die bayerische Staatsregierung in Aschaffenburg durch Errichtung eines Flosshafens eine ḡnstige St̄tte geschaffen. Holzhandel.

Der Bezug von Brettern und beschlagenem Bauholz aus Bayern erfolgt fast ausschliesslich per Bahn, dagegen kommen rohe St̄mme, grob behauene H̄lzer, noch heute per Floss an. Der Versandt ab Hanau muss ausschliesslich per Bahn erfolgen und erscheint dadurch der Hanauer Holzhandel zahlreichen Concurrenzst̄dten gegen̄ber im Nachtheil.

Im Allgemeinen kann űbrigens angenommen werden, dass der Holzhandel Hanaus in seiner Bedeutung von dem Frankfurts nicht wesentlich űbertroffen wird, obgleich Frankfurt noch besondere Frachtverḡnstigungen im Schnittholzverkehr genieisst. Die Wichtigkeit der Er̄ffnung einer leistungsf̄higen Wasserstrasse f̄r den Holzhandel ist so in die Augen fallend, dass es dar̄ber wohl keiner besonderen Ausf̄hrung bedarf.

Der Umsatz im Hopfenhandel hatte in den letzten Jahren bei wechselnden Conjunktoren und dem dadurch bedingten Risiko mit Schwierigkeiten zu k̄mpfen, doch erscheint die Branche einer weiteren Ausdehnung am Platze wohl f̄hig. Hopfenhandel.

Der Verbrauch an Kohlen hat in den letzten Jahren auch in Hanau ganz erheblich zugenommen. Im Jahre 1890 sind nach hier per Eisenbahn 63,632,000 Klgr. Kohlen, meist Steinkohlen aus dem Ruhr- und Saarrevier bef̄rdert worden. Dazu kommt der Verbrauch von Braunkohlen aus dem nahege- Kohlenhandel.

legenen Seligenstadt, welche früher ausschliesslich per Káhn angefahren wurden, jetzt aber mehr oder weniger per Axe zur Beförderung kommen.

Unter diesen Umständen ist der hiesige Kohlenverkehr ein sehr reger und wird derselbe zweifelsohne bei der Erschliessung des Wasserverkehrs noch einen sehr bedeutenden Aufschwung nehmen, da sich eine ganz erhebliche Erweiterung des Absatzgebietes nach den verschiedensten Richtungen hin mit Sicherheit erwarten lässt.

Manufactur-
waarenhandel.

In der in ausgedehntem Umfang betriebenen Handelsbranche, welche ausser dem Platze eine weitere Umgebung zu versorgen hat, ist mancherseits in den letzten Jahren die Beobachtung gemacht, dass die Kaufkraft weiterer Kreise der Bevölkerung abzunehmen beginnt, und wird daher von einer neuen günstigen Entfaltung der industriellen Kräfte der Stadt und ihrer Umgebung eine Kräftigung der Consumtionskreise erhofft.

Petroleum-
handel.

Bei dem hiesigen Hauptsteueramt* wurden im Jahre 1890 an Petroleum versteuert 1,831,548 Kil., welches sämmtlich per Bahn hierher transportirt wurde. Der Handel ist fortgesetzt lebhaft und gewinnt fortwährend an Ausdehnung. Dass gerade für den Petroleumtransport der Wasserweg vor den Eisenbahnen erhebliche Vortheile gewährt, dürfen wir wohl als bekannt voraussetzen.

Spedition.

Das Speditionsgeschäft ist mit dem Verkehrsleben so eng verbunden, dass jede Verbesserung der Verkehrseinrichtungen von der Spedition zuerst bemerkt wird.

Das hiesige Speditionsgeschäft hat sich in den letzten Jahren auf der bisherigen Stelle behauptet, es wird ihm dies aber, falls nicht eine günstige Constellation der Geschäftsverhältnisse eintritt, kaum auf die Dauer gelingen.

Weinhandel.

Als letzten, aber nicht unwichtigsten der bedeutenderen Handelsbranchen Hanaus nennen wir noch den Weinhandel, der in Hanau von frühester Zeit an florirt hat und auch jetzt einen wohlberechtigten Ruf geniesst.

Von den übrigen, mehr oder minder wichtigen Handelsbranchen der Stadt ist besonders Erwähnenswerthes hier nicht zu verzeichnen.

Wir haben versucht, in den vorstehenden Darstellungen ein ungefähres Bild von der dermaligen Lage von Handel und

* conf. das beim Abschnitt Colonialwaaren Gesagte.

Industrie der Stadt Hanau zu geben und lassen nun eine kurze Schilderung der im Landkreis Hanau und dem Kreis Gelnhausen vorhandenen Industrie- und Handelszweige folgen.

B. Landkreis Hanau.

Der gewerblichste Ort im Landkreise Hanau ist Fechenheim/Mainkur, zwischen Offenbach und Hanau am Main gelegen. Die dort befindliche Anilin- und Naphthalin-Farben-Fabrik liegt direkt am Main und ist eine der bedeutendsten derartigen Fabriken der Monarchie. Sie beschäftigt neben einer grossen Anzahl von Chemikern und Betriebsbeamten ca. 600 Arbeiter. Die Fabrik bezieht jährlich ungefähr 18,000,000 Kil. Kohlen, 3,000,000 Kil. Säuren, 1,500,000 Kil. Alkalien, 5,000,000 Kil. Salze, 5,000,000 Kil. Theer- und sonstige Hilfsprodukte u. s. w. und würde nicht nur einen grossen Theil dieser enormen Gewichtsmengen nach Weiterführung der Kanalisierung direkt auf dem Wasserweg beziehen, sondern den Wasserweg auch ihrem grossartigen Export und Versandt nutzbar machen können. Die hiezu erforderlichen örtlichen Einrichtungen lassen sich bei den günstigen Uferverhältnissen mit Leichtigkeit anbringen. Weiter befindet sich am Ort eine Seifenfabrik und Talgschmelzerei mit über zwanzig Arbeitern, eine Litzenweberei mit ca. vierzig Arbeitern, eine Lackfabrik, eine Kreidemühle, sowie ein Naxos-Schmirgel-Dampfwerk.

Der Bedarf an Rohprodukten, Kohlen u. s. w. für diese industriellen Etablissements ist, auch abgesehen von der Anilin-Farbenfabrik ein sehr bedeutender. In Fechenheim-Mainkur, welches 3257 Einwohner hat, herrscht auch ein lebhafter Handel.

In dem $\frac{1}{4}$ Stunde von Hanau, ebenfalls dicht am Main gelegenen Kesselstadt mit Schloss Philippsruhe — letzteres der Sitz Sr. Königlichen Hoheit des Landgrafen Alexander Friedrich von Hessen — befindet sich eine Diamantschleiferei, welche gegen 60 Arbeiter beschäftigt, sowie eine Silberwaarenfabrik mit mehr als 70 Arbeitern. Auch einige Bijouterie-Fabriken sind neuerdings in Kesselstadt entstanden, weiter eine Möbelfabrik mit grösserem Arbeiterpersonal und stets zunehmendem Absatzgebiet.

Das oberhalb Hanau, am Main gelegene Grossauheim hat 3 Tabak- und Cigarrenfabriken, darunter eine Filial-Nieder-

lassung einer Offenbacher Firma, in welche gegen 300 Arbeiter eingestellt sind. Ausserdem befindet sich in Grossauheim eine kunstgewerbliche Werkstätte und Metallgiesserei, eine Farbwaarenfabrik, sowie eine Bierbrauerei.

Weiter aufwärts am Main liegt Grosskrotzenburg, in welchem eine Oelmüllerei, sowie eine Lackfabrik in Betrieb ist und ein lebhafter Handel mit Vieh und Landesprodukten betrieben wird.

In Langendiebach befindet sich eine Holzschneiderei und Cigarrenkistenfabrik von ganz bedeutendem Umfang, worauf schon die stattliche Arbeiterzahl von ca. 220 Mann schliessen lässt. Für den Bezug des in grossen Quantitäten zur Verarbeitung kommenden Cedernholzes in Blöcken, sowie des russischen Erlenholzes wäre für die Fabrikation die Erschliessung des Wasserwegs von eminentem Vortheil.

In Langendiebach befindet sich ferner die Filiale einer Hanauer Bijouteriefabrik mit über 30 Arbeitern.

Eine grössere Filiale einer Hanauer Cigarrenfabrik mit ca. 50 Arbeitern ist vor einiger Zeit in Rückingen angelegt, daselbst besteht auch eine lebhaft betriebene Schnallenfabrik und eine Cigarrenkistenfabrik.

In Langenselbold, einem Städtchen mit 3576 Einwohnern, finden sich zahlreiche Waarengeschäfte. Auch eine Bierbrauerei, eine Essigsiederei und eine Dampfmolkerei sind im Betrieb, hervorzuheben ist ferner der Frucht- und Viehhandel.

In dem, nahe bei Mainkur-Fechenheim gelegenen Bergen, 3703 Einwohner, ist eine Brauerei, deren Absatzgebiet einen erheblichen Umfang hat. Gleiches gilt von einer in Bruchköbel befindlichen Thonwaarenfabrik.

Grössere Mühlenbetriebe finden sich in Fechenheim, Bruchköbel, Eichen, Kesselstadt, Kilianstädten, Langendiebach, Langenselbold, Marköbel, Niederdorfelden, Oberissigheim, Ravolzhausen, Rückingen, Rüdigheim; Ziegelbrennereien und Backsteinfabriken dagegen in Bergen, Bruchköbel, Kilianstädten, Langenselbold, Niederissigheim, Oberissigheim, Ostheim, Ravolzhausen und Rossdorf.

Die Backsteinfabrikation in dem nahe bei Hanau gelegenen Ostheim ist eine besonders umfangreiche und leistungsfähige und würde, wenn der Versandt ihrer Fabrikate auf dem Main ermöglicht wäre, sich unbegrenzt entfalten und auf weite Strecken hin in Concurrenz treten können.

C. Kreis Gelnhausen.

Der Kreis Gelnhausen wurde am 1. April 1890 dem Bezirk der „Hanauer Handelskammer“ zugetheilt. Die Stadt Gelnhausen liegt an der Kinzig, sowie an der Bebra-Frankfurter Bahn und den Oberhessischen Bahnen, Linie Giessen-Gelnhausen. Frankfurt a. M. ist in 60, Hanau in 25 Minuten per Bahn erreichbar, ebenso Fulda in 2, Giessen in 2¹/₂ Stunden.

Handel und Industrie der Stadt und des Kreises Gelnhausen sind von wachsender Bedeutung. Die Berge und üppigen Wälder des Kreises hegen reiche, ungehobene Schätze, die noch ihrer Ausbeutung und Erschliessung harren. Erze, Steine, Erden, Hölzer u. s. w. können in ungeheuren und unerschöpflichen Mengen in den weiteren Verkehr gebracht werden; es bedarf hierzu nur der Erschliessung genügender Transportwege.

In der Stadt Gelnhausen, welche dormalen ca. 4000 Einwohner zählt, sind die bedeutendsten industriellen Etablissements die „Electriciteits-Maatschappij, System de Khotinsky Rotterdam, Filiale Gelnhausen“, sowie die „Vereinigte Berlin-Frankfurter Gummiwaaren-Fabriken Gelnhausen“. Die Glühlampen- und Accumulatorenfabrik beschäftigt über 200 Arbeiter, darunter ca. ein Drittel weibliche, während auch die Gummiwaaren- und Schuh-Fabrik nahe an 200, fast ausschliesslich männliche Arbeiter dauernd eingestellt hat. Die Haupterzeugnisse der Gummi-Fabrik sind Weich- und Hartgummi-Artikel für den technischen Bedarf, welche nach den verschiedenen Theilen des Auslandes ausgeführt werden. Ferner werden in grossen Massen Schuhe aller Art mit Gummisohlen erzeugt, ferner Baumwoll-Schläuche, für welche die Fabrik die alleinige Fabrikationsberechtigung hat. Die Fabrikation ist in steigendem Aufschwung begriffen, freilich beklagt sie die durch Zollschranken verursachte Verschliessung zahlreicher ausländischer Absatzgebiete, ebenso die fortgesetzte Steigerung der Rohgummipreise, in welcher letzterer Hinsicht jede Transportkostenermässigung, besonders für die in grossen Quantitäten zur Verwendung kommenden Rohstoffe, Rohgummi, Leim, Gewebe, Zinkoxyde u. s. w., der Branche wesentlich zu statten käme.

An sonstigen Industriezweigen in der Stadt Gelnhausen sind noch hervorzuheben zwei Cigarrenfabriken — darunter

die Filiale einer Hanauer Fabrik mit ca. 140 Arbeitern — eine Kaffeesurrogat- und eine Siegellackfabrik, eine Kautschukstempelfabrik, eine bedeutende Kunstmühle mit Dampf- und Wasserbetrieb, endlich mehrere Lohgerbereien. Eine grössere Anzahl Steinbrüche von mächtiger Tiefe und Ergiebigkeit in Gelnhausen und dem nahegelegenen Altenhasslau fördern vorzüglichen rothen Sandstein, welcher vorzugsweise zu Bausteinen Verwendung findet. Die Produktion dieser unerschöpflichen Steinbrüche kann ins Ungemessene vermehrt werden, sie leidet aber bisher unter den theueren Frachtkosten, die ihr eine ernstliche Concurrenz fast unmöglich machen.

Der Handel der Stadt Gelnhausen ist sehr lebhaft, da die grosse Zahl der umliegenden Ortschaften auf Befriedigung ihrer Bedürfnisse in der Kreisstadt angewiesen ist. Hervorzuheben ist der Landesprodukten- und Colonialwaarenhandel, Holz-, Kohlen- und Dielen-Handel, sowie das Bank- und Wechselgeschäft.

Im Kreise Gelnhausen ist die Sr. Durchlaucht dem Fürsten zu Ysenburg-Wächtersbäch-Büdingen gehörige, mit Dampf- und Wasserkraft betriebene Steingutfabrik zu Schlierbach — Fabrikation gewöhnlichen Porzellans — ein Etablissement, dessen Erzeugnisse in grossen Mengen in die verschiedensten Welttheile gehen. Nahezu 500 Arbeiter — darunter ein Sechstel weibliche — sind in dem grossartigen Betriebe in Thätigkeit. Von erheblichem Umfang, ca. 50 Arbeiter, sind auch die ebenfalls dem genannten Fürsten gehörigen Sägewerke in Neuenschmidten, sowie die eine gleiche Arbeiterzahl beschäftigende Holzschneiderei und Dampfschreinerei in Wächtersbach.

In Bieber befinden sich Eisengruben von umfangreicher Ergiebigkeit, deren Förderfähigkeit nach der Schätzung von Sachverständigen eine ganz unbegrenzte ist. In den Gruben werden dormalen ca. 300 Arbeiter beschäftigt, während die Anzahl der Arbeiter früher noch viel bedeutender war. Der Metallgehalt der geförderten Erze (Eisen und Mangane) beträgt 38 — 48 0/0. Die Gruben sind seit 1885 durch eine Schmalspurbahn mit dem Bahnhof in Gelnhausen verbunden. In den letzten vier Jahren sind durchschnittlich 60,000 Tonnen pro Jahr gefördert worden; doch würde die Förderung unter günstigen Verhältnissen leicht auf 200,000 Tonnen pro Jahr gesteigert werden können. Die Erzgruben gehören dem Preussischen

Staat, sind aber zur Zeit an einen Privatunternehmer verpachtet.

Die gewonnenen Erze gehen meist nach den Ruhrhäfen und werden schon jetzt in Frankfurt auf das Schiff gebracht; es leuchtet ein, von welchem Vortheil es für die Produktion sein würde, wenn diese Verladung auf das Schiff schon in Hanau bewirkt werden könnte.

In der Stadt Orb werden sieben Cigarrenfabriken betrieben, darunter eine Filiale einer Hanauer Fabrik mit mehr als 150 Arbeitern. Weitere mehr oder minder bedeutende Cigarrenfabriken befinden sich in Somborn, Altenmittlau, Neuses (drei, darunter eine Filiale von Hanau), Horbach (Filiale von Gelnhausen), Gondsroth (Filiale von Hanau) und Roth (wie vor).

In dem bei Wächtersbach gelegenen Breitenborn ist eine Glashütte, deren Produktion und Absatzgebiet sich stetig vergrößert. Fabrizirt werden hauptsächlich Champagnerflaschen, welche in grossen Quantitäten an die Rheinorte Eltville, Hochheim etc. zur Versendung kommen und für welche der ermöglichte Wassertransport unzweifelhaft eine Belebung der Produktion und erhebliche Vergrößerung des Absatzgebietes im Gefolge haben würde.

Eine in Birstein befindliche Holzschneiderei fertigt verarbeitete Hölzer für Neubauten, Fussböden etc., auch Eichenmöbel zum Versandt in entferntere Gegenden.

Zu erwähnen sind ferner als industrielle Etablissements des Kreises Gelnhausen eine Conservenfabrik in Altenhasslau, eine Käsefabrik in Aufenau, eine Holzstofffabrik in Lieblos, eine Dampfmolkerei in Birstein; Bierbrauereien befinden sich in Wächtersbach und Somborn.

Die Basalt-, Sand- und Kalk-Steinbrüche in Hailer, drei Viertel Stunden von Gelnhausen, sind ganz ausserordentlich mächtig, weitere ganz bedeutende Steinbrüche sind in Neuen Schmidten, Niedermittlau, Grossenhausen und Meerholz in Betrieb. Die beliebig zu steigende Produktion dieser Brüche kommt aber bisher nur zu einem ganz geringen Theil in den grösseren Verkehr, da die Versendung der Steine per Bahn, besonders in unbehauenen Zustande, so erhebliche Kosten verursacht, dass sie mit den günstiger gelegenen, den Wasserweg zum Transport benutzenden Brüchen bisher nicht concurriren kann. Ziegeleien befinden sich in Altenhasslau,

Orb und Somborn. Zu verzeichnen ist endlich noch, dass grössere Mühlenbetriebe in Breitenborn, Birstein, Orb, Neuenschmidten, Altenhasslau, Wächtersbach, Somborn und Niedermittlau vorhanden sind.

Wir geben zum Schluss dieser kurzen Uebersicht über den Stand von Handel und Industrie im Handelskammerbezirk Hanau eine Uebersicht über die Zahl der in demselben zu den Gewerbesteuerklassen A. I., A. II., und B. I. veranschlagten Personen, welche also selbstständig ein Handels- oder Fabrikationsgeschäft betreiben.

Zahl der Gewerbetreibenden in 1890:

	Gewerbesteuerklasse		
	A I	A II	B I
	Grossbetriebe	Mittlere Betriebe	Geringere Betriebe
Stadt Hanau	27	307	482
Landkreis Hanau	3	137	732
Stadt Gelnhausen	2	59	96
Kreis	„ (excl. Stadt) I	102	507
	Sa. 33	605	1817

Kapitel III.

Der Mainstrom und die historische Entwicklung der Mainschifffahrt.

Uon allen deutschen Wasserstrassen ist der Rhein zweifelsohne die bedeutendste. Ist dieser Fluss doch die wichtigste Zu- und Abfuhrstrasse für den Ein-, Durch- und Ausfuhrhandel eines weiten, reichgesegneten und reichbevölkerten Verkehrsgebietes. An seinen Ufern blühen Handel und Industrie, wie fast an keinem anderen Strome, seine Wogen bespülen zahlreiche Städte und aufstrebende Ortschaften, und die auf ihm verkehrenden Schiffe erfüllen mit immer wachsendem Erfolg eine völkerverbindende Mission.

Trotzdem an beiden Ufern des Rheins, seinem Laufe folgend, stark frequentirte Eisenbahnen hinlaufen und enorme, immer wachsende Gütermengen befördern, ist doch auch der Schiffs-Güterverkehr des Rheins, unterstützt durch, mit bedeutenden Kosten vorgenommene Regulirungen der Fahrstrasse und vorzügliche Einrichtungen in den Rheinhäfen, in fortwährendem Steigen begriffen. Hier zeigt sich auch in deutlicher Weise, dass Eisenbahnen und Wasserstrassen nicht dazu bestimmt sind, sich Concurränz zu machen, sondern sich gegenseitig zu ergänzen und so vereint den rapid wachsenden Ansprüchen des modernen Verkehrsbedürfnisses gerecht zu werden.

Je mehr nun die Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstrasse wächst, um so dringender erscheint schon aus allgemeinen Gesichtspunkten das Interesse, auch seine grossen Nebenflüsse mit ihren bedeutenden Handelsplätzen und ihrem umfangreichen Hinterland für den Wasserverkehr aufzuschliessen und damit ganze Völkergebiete gleichsam einem wachsenden Verkehrsnetz einzuverleiben.

Und viel, recht viel ist für die Nebenflüsse des Rheins schon in dieser Hinsicht geschehen. Die Lahn ist kanalisirt, der Neckar ist bis Heilbronn durch eine Kettenschleppschiffahrt mit dem Rheine verbunden, wegen Kanalisierung der Mosel sind Verhandlungen eingeleitet und der Main ist auf Kosten der Preussischen Regierung bis Frankfurt a. M. kanalisirt. Die Fortführung dieser Mainkanalisierung bis Offenbach ist inzwischen beschlossen und für den Preussischen Staat bedarf es nunmehr nur noch geringer Opfer, um diese Kanalisierung des Mains auch bis an seine südlichen Grenzen bis an die Stadt Hanau durchzuführen und damit dieser alten Handels- und Industriestadt und ihrer gewerbereichen Umgebung die Vorbedingungen einer günstigen Weiterentwicklung, die feste Aussicht auf neues Blühen und Gedeihen zu verschaffen.

Lassen wir zunächst die Entwicklungsgeschichte der Wasserstrasse des Mains, welche dormalen an der Stadt Hanau vorüberführt, ohne ihr den geringsten Nutzen zu gewähren, in grossen Zügen an uns vorbeiziehen.

Der Main ist einer der mächtigsten Nebenflüsse des Rheins, und durchfliesst ein Gebiet, welches bereits in den frühesten Zeiten des Mittelalters in Folge natürlicher Fruchtbarkeit und durch die hohe Culturstufe, auf welcher seine Bewohner standen, zu den gesegnetsten Gauen Deutschlands gehörte. Schon in alter Zeit hatte der Mainstrom eine hohe Bedeutung für Handel und Schifffahrt gewonnen. Zahlreiche Städte von altem historischen Ansehen bauten sich an seinen verkehrbelebenden Ufern an und verknüpften durch ihre Handelsbeziehungen Bayern und die umliegenden Länder mit den Gegenden links und rechts des Rheins. Wir erwähnen nur die alten Städte Bamberg und Würzburg und das durch die Regnitz mit dem Maine verbundene gewerbereiche Nürnberg, wir erwähnen Frankfurt, das sich vermöge seiner hervorragend günstigen Lage bald zu einer Metropole der mitteldeutschen Handelsstädte entwickelte. Auch die Stadt Hanau gehört zu den ältesten, am Mainstrom gelegenen Handelsstädten, und schon in früheren Jahrhunderten war, wie schon früher erwähnt, die Stadt mit dem Maine durch einen Kanal verbunden, der die regen Handelsbeziehungen mit dem Rheine vermittelte.

Die Quellen des Mains liegen im Fichtelgebirge und im fränkischen Jura in der Nähe von Bayreuth. Die Schiffbarkeit des Mains an sich beginnt in einer Entfernung

von 387 Kilometern oberhalb Mainz bei Bischberg, an der Mündung der Regnitz, in geringer Entfernung aufwärts von Bamberg.

Das Flussgebiet des Mains umfasst 27,500 Quadratkilometer des mittleren Deutschlands, an seinen Ufern erheben sich ca. 350 Ortschaften, darunter Hauptstapelplätze des Grosshandels und Centren der Industrie, ausser den schon genannten Würzburg, Bamberg, Frankfurt und Hanau noch weiter Mainz, Offenbach, Aschaffenburg u. s. w.

Als Nebenfluss des Rheins und durch den Donau-Main-Kanal, den Ludwigskanal, mit der Donau verbunden, findet sich der Main an die beiden bedeutendsten Stromgebiete Deutschlands angeschlossen und bildet die grosse, werthvolle Verbindungskette zwischen dem Westen und Osten, der Nordsee und dem schwarzen Meere.

Die Mainschiffahrt hat sich schon seit den frühesten Jahrhunderten in fortschreitender Weise entwickelt. Hegte doch schon Karl der Grosse den Plan, den Main und dadurch den Rhein mit der Donau durch einen Kanal zwischen Altmühl und Regat zu verbinden, doch konnte das Unternehmen, wohl hauptsächlich in Folge der Unzulänglichkeit der damaligen technischen Kenntnisse und Fertigkeiten nicht zur Durchführung gebracht werden.

Trotzdem im Uebrigen der Main das Schicksal der übrigen deutschen Wasserstrassen, von den Territorialherrschaften mit einer Unzahl von Passage-Abgaben bedrückt zu werden, in vollem Maasse theilte — befanden sich doch noch im Jahre 1816 32 verschiedene Zollstätten auf dem Main — nahm doch der Verkehr auf dem Strome, begünstigt durch die engen Handelsbeziehungen der an seinen Ufern wohnenden Völkerstämme, stetig zu. Bei dem durch die grossen Krümmungen verlängerten Stromlaufe, dem gegenüber die Landwege (nicht unbedeutende Abkürzungen gestatteten, ist es geradezu zu bewundern, wie die Mainschiffahrt diese zahlreichen und dazu hohen Zollabgaben auf die Dauer ertragen konnte. Wenn dennoch die Mainschiffahrt Jahrhunderte hindurch bedeutend blieb, so ist dies gewiss ein Zeugniß einerseits für den Reichthum der Maingegend an Produkten und ihr schon früh zur Erscheinung kommendes Bedürfniss für einen regen Gütertausch, andererseits für die damalige, verhältnissmässig hohe Leistungsfähigkeit der Schiffahrt, die unter den ungünstigsten Verhält-

nissen sich zu behaupten wusste. Im Jahre 1813 befanden sich auf dem Main noch 330 Schiffer, während gezählt wurden:

auf dem Rhein	689
„ „ Neckar	57
„ der Lahn	34
„ „ Saar	36
„ „ Mosel	47
„ „ Ruhr	116
„ „ Lippe	9

sodass der Main mehr Schiffer zählte, als die übrigen Nebenströme des Rheins zusammengenommen und halb so viel als selbst der Rhein.

Im Jahre 1818 trat in Folge der in den vorhergegangenen Jahren stattgehabten Verschmelzung vieler Landeshoheiten eine ganz wesentliche Verminderung der Zollstätten am Main ein, indem Bayern, als Besitzer des ganzen oberen Mainlaufs, alle Abgaben aufhob.

Von jener Zeit an wurden auf dem Main nur noch Zölle erhoben:

durch das Grossherzogthum Baden in Wertheim und	Freudenberg.
„ „ „ „	Hessen in Steinheim.
„ „	Kurfürstenthum Hessen in Hanau.
„	die Freie Stadt Frankfurt in Frankfurt.
„	das Herzogthum Nassau in Höchst.

Die Gesamtbewegung auf dem Main, mit Einrechnung des Zwischenverkehrs der einzelnen Mainplätze untereinander war im Jahre 1840 auf ca. 10 Millionen Centner Waaren gestiegen, um welche Zeit bei Hanau ca. 2,300,000 Centner Flossholz den Main passirten.

Im Verlauf der vierziger Jahre konnte eine weitere Hebung der Mainschiffahrt eintreten, da nicht nur eine Ermässigung und Regulirung der verschiedenen Zollabgaben vorgenommen wurde, sondern auch durch die Einführung des Dampfbetriebes in dem Transport der Schiffe eine wesentliche Beschleunigung der Beförderung erzielt wurde. Sowohl zwischen den Haupthäfen des Ober- und Mittelmain und den Städten Frankfurt, Mainz und Cöln, als auch zwischen Frankfurt einerseits, Rotterdam und Amsterdam andererseits wurden regelmässige Schiffsverbindungen eingerichtet, die Gründung

der Würzburger Rhein- und Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sowie der Frankfurter Schleppschiffahrts-Gesellschaft (1845) brachte neues Leben in den Mainverkehr und schon im Jahr 1852 fuhren neue Würzburger Dampfboote, nebst drei eisernen Schleppkähnen auf dem Main.

Vom 1. Juni 1846 ab betrug die Zollabgaben — das Zollamt Freudenberg war im gleichen Jahre aufgehoben — pro Centner in Wertheim 3 kr. (vom 1. Oktober 1852 nur $2\frac{1}{2}$ kr.), zu Steinheim $\frac{1}{2}$ kr., zu Hanau $\frac{3}{4}$ kr., zu Frankfurt $1\frac{1}{4}$ kr., zu Höchst $1\frac{1}{4}$ kr., somit zusammen $6\frac{3}{4}$ bezw. $6\frac{1}{4}$ kr. Für einzelne Artikel wurde der Zoll auf die Hälfte, ein Viertel und ein Zwanzigstel normirt, einige minderwerthige Artikel und gewisse Lebensmittel blieben zollfrei. Ausserdem wurde an jeder Zollstelle eine Schiffsgebühr erhoben von 8 kr. bis zu 9 fl. 40 kr. steigend je nach der Grösse der Schiffe. Im Jahre 1861 wurde eine neue Regulirung der Zollabgaben vorgenommen, sodass im Ganzen anstatt der bisherigen $6\frac{1}{4}$ kr. 5 Pfg. pro Centner zu entrichten waren.

Inzwischen war auch die schon von Karl dem Grossen geplante Verbindung des Rheins mit der Donau durch den Ausbau des Donau-Mainkanals zur Ausführung gekommen und waren damit dem Güterverkehr auf dem Maine ganz neue verheissungsvolle Bahnen eröffnet. Der Kanal beginnt bei Dietfurt an der Altmühl, welche bei Kellheim in die Donau mündet, läuft dann zwischen Fürth und Nürnberg quer durch die Regnitz und zieht sich bis Bamberg fortwährend neben diesem Flusse hin, indem er Erlangen und Forchheim berührt. Erst bei Bamberg ergiesst sich der Kanal in die Regnitz und stellt dadurch die Verbindung mit dem Maine her. Die Wassertiefe des Kanals beträgt fünf Fuss, die untere Breite 34 Fuss, die obere 54 Fuss. Die Steigung auf die Höhe von Neumarkt aus der Donau und der Fall von da bis Bamberg wird den Schiffen durch 94 Schleusen ermöglicht.

Alle diese günstigen Verhältnisse kamen dem Güterverkehr auf dem Maine in hohem Maasse zu statten und so sehen wir ihn denn bis zu Mitte der 1850er Jahre in aufsteigender Bewegung.

Der Schiffs- und Waarenverkehr auf dem Main in den Jahren 1846—1861 und den bedeutenden Antheil, den die Stadt Hanau an demselben hatte, ergibt sich aus der nachstehenden Uebersicht. Bemerket wird hierbei, dass die geflössten Holzwaaren und die zollfreien Güter in der Uebersicht nicht mit einbegriffen sind.

Summe der verzollten Gewichtsmengen in Centnern.

	Wertheim		Steinheim		Hanau		Frankfurt zu Thal und zu Berg		Höchst	
	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	zu Berg
1847	958,459	655,463	3,845,895	953,408	3,907,285	863,892	2,463,406	1,450,072	1,866,456	
1848	1,036,969	477,588	2,796,353	702,909	2,734,185	636,649	1,758,109	1,092,407	1,536,863	
1849	1,359,513	551,804	3,351,504	838,636	3,233,373	766,414	2,254,700	1,460,190	1,503,705	
1850	1,982,271	651,645	4,381,847	990,937	4,219,472	887,430	3,090,354	2,142,651	2,142,651	
1851	1,292,109	848,953	3,583,315	1,273,046	2,260,379	1,102,902	2,417,061	1,215,724	1,215,724	
1852	1,054,789	1,037,015	3,188,579	1,335,767	2,151,928	1,319,719	2,798,987	1,370,914	2,426,967	
1853	1,257,631	935,953	3,466,591	1,395,366	3,287,828	1,202,155	2,935,551	1,682,352	2,285,094	
1854	1,355,551	1,059,447	3,684,060	1,556,113	3,375,073	1,396,655	3,582,178	2,177,457	2,828,629	
1855	1,502,671	503,554	4,092,833	1,249,113	4,026,886	1,104,694	3,827,266	2,471,199	2,934,787	
1856	1,751,261	569,870	4,606,793	973,469	4,507,177	850,745	3,933,639	2,562,323	2,638,921	
1857	1,374,799	568,930	3,587,947	972,170	3,770,979	849,950	3,341,168	2,353,624	2,453,869	
1858	1,400,446	569,609	3,483,489	937,425	3,520,919	847,202	3,494,036	2,198,744	2,873,879	
1859	1,189,627	506,465	3,571,096	670,859	3,294,743	592,948	2,661,824	2,088,788	2,037,366	
1860	1,578,126	396,887	5,044,565	634,242	5,059,356	587,859	3,552,375	2,724,259	2,814,538	
Summa	19,094,222	9,333,243	52,683,967	14,683,460	49,349,583	13,009,214	42,110,654	26,990,794	31,559,449	

Die von 1846 bis 1860 erhobenen Zölle ergaben:

	insgesamt	pro Jahr	von der Gesamteinnahme
für Baden			
Zollamt Wertheim .	fl. 756,385	fl. 54,027	35 0/0
für das Grsrhrzgt. Hessen			
Zollamt Steinheim .	fl. 206,036	fl. 14,717	9 „
für das Kurfürstth. Hessen			
Zollamt Hanau . . .	fl. 413,824	fl. 29,559	19 „
für Frankfurt			
Zollamt Frankfurt .	fl. 131,730	fl. 9,409	6 „
für Nassau			
Zollamt Höchst . . .	fl. 680,648	fl. 48,618	31 „
	Sa. fl. 2,188,623	fl. 156,330	

Im Jahre 1854 erreichte der Mainverkehr seinen Höhepunkt, hielt sich noch einige Zeit auf der erlangten Bedeutung und ging alsdann mit zunehmender Deutlichkeit einem wachsenden Verfall entgegen. Denn nun traten die Eisenbahnen ins Leben und der Mainstrom, bald seiner ganzen Länge nach von Eisenbahnen begleitet, vermochte die Concurrenz des neuen, grösstentheils auf Kosten des Staates gebauten, und durch keine drückenden Abgaben beschwerten Transportweges nicht auszuhalten, und theilte das Schicksal mancher anderen, ehemals verkehrsreichen Wasserstrasse.

Leider lässt sich ein genaues Bild über den Rückgang des Verkehrs auf dem Main im Allgemeinen und insbesondere auch für die Stadt Hanau nicht geben, da die zollamtlichen Aufzeichnungen nur bis zum Jahre 1860 veröffentlicht sind, und die Verkehrsstatistik des Deutschen Reiches erst mit dem Jahre 1872 beginnt. Aber schon das vorliegende geringe Material für einen Vergleich zwischen dem Verkehr der fünfziger und siebzigiger Jahre lässt den Niedergang der Mainschiffahrt für Hanau deutlich genug vor Augen treten.

Es passirten nämlich in Hanau bergwärts an Gütern

1854 = 1,396,655 Centner

1873 = 499,540 „

1874 = 365,050 „

1877 = 214,974 „

Hierbei kommt in Betracht, dass die für 1854 verzeichneten Gütermengen nur die verzollten Waaren enthalten und bei Berücksichtigung der zollfreien Güter (Dünger, Erden, Knochen,

Scherben, Obst, Sand, rohe Bruchsteine u. s. w.) nur noch höher erscheinen würden.

Der Wasserverkehr der Stadt Frankfurt, der sich noch im Jahre 1863 auf 4,235,444 Centner stellte, war im Jahre 1878 auf 2,413,741 Centner gesunken. Auch der Verkehr vom Obermain zeigte eine fortschreitende Abnahme. Zu Thal kamen im Jahre 1874 5357 Schiffe mit 3,133,893 Ctr. Güter in Frankfurt an, während die Zahl im Jahre 1878 schon auf 2431 Schiffe mit 2,172,455 Ctr. gefallen war. Zu Berg gingen 1874 noch 463 Schiffe mit 345,861 Ctr. Güter, 1878 nur noch 191 Schiffe mit 206,610 Ctr.

Immer mehr wurden im Verlauf der Jahre die vom Rheine selbst zu Wasser kommenden Güter schon in Mainz auf die Eisenbahn abgelenkt und damit der Mainschiffahrt entzogen. Die Schiffahrt zu Thal nach Mainz konnte sich nicht mehr behaupten, weil die Schiffer dort keine, oder nur gegen einen Frachtlohn Rückfracht erhielten, welcher kaum die Auslagen zu decken vermöchte. Im Jahre 1877 gingen überhaupt nur noch 768 beladene und 703 leere Schiffe von Mainz nach den Mainhäfen, 893 beladene und 601 leere Schiffe kamen von den Mainhäfen an.

Ein Hauptgrund für den Niedergang der Mainschiffahrt war auch — abgesehen von der Concurrenz der Eisenbahnen und den übrigens im Jahre 1866 vollständig aufgehobenen Zollabgaben — der immer mangelhafter werdende Zustand des Fahrwassers des Mains. Die fortschreitende Verschlechterung des Mainfahrwassers, die zunehmende Versandung und die Vernachlässigung der Ufer, das waren Verhältnisse, denen gegenüber die um ihre Existenz kämpfende Mainschiffahrt einen immer schwereren Stand hatte.

Die Bayerische Staatsregierung hatte allerdings schon vor 35 Jahren eine Correction des Obermains vorgenommen, durch welche der geringste Wasserstand um mehrere Zoll erhöht wurde. Der Untermain aber versandete mehr und mehr, trotzdem man Bühnen anlegte und, wenn auch nicht zu oft, Baggerungen vornahm. Die vorgenommenen Verengungen des Flussbettes führten nur dazu, einen schnelleren Ablauf des Wassers hervorzurufen, ohne den Tiefgang der Fahrstrasse zu erhöhen.

Schon im Jahre 1846 hatten die Mainuferstaaten eine Vereinbarung getroffen, wonach eine gemeinschaftliche Regulirung des Mains von Bamberg abwärts ausgeführt und für die Strecke

Aschaffenburg-Hanau-Frankfurt eine Minimaltiefe von 0,90 m bei niedrigstem Wasserstand nach Frankfurter Pegel hergestellt werden sollte. Aber eine massgebende Bedeutung oder Wirkung hat diese Vereinbarung nicht gehabt. Hatte doch der Main im Jahre 1878 oberhalb Kostheim nur eine Fahrtiefe von 0,46 Meter.

Diese geringe Fahrtiefe zwang den Schiffsverkehr auf dem Main, sich auf kleinere Schiffe mit immer geringerer Ladefähigkeit zu beschränken und an der Mainmündung die in den grossen Rheinschiffen ankommenden Güter in diese umzuladen. Ist nun das kleine Schiff dem grossen schon dadurch im Nachtheil, dass die Anlagekosten und damit die Selbsttransportkosten unverhältnissmässig grössere sind, so verursachte auch die Umladung von Schiff zu Schiff soviel Kosten und Aufenthalt, dass die Mainschiffahrt nur noch in vereinzelt Fällen der Concurrenz der Eisenbahnen gewachsen war.

In Hanau war der Rückgang der Mainschiffahrt in seinem ferneren Verlauf geradezu rapid. Wie aus den in dem nachfolgenden Kapitel zur Darstellung kommenden Pegelbeobachtungen ersichtlich, ist der Zustand der Mainwasserstrasse nach und nach ein solcher geworden, dass auch für kleinere Schiffe während des grössten Theils des Jahres der Transport von Gütern nach Hanau nahezu unmöglich ist. Dazu kamen speziell in Hanau die ungünstigen Ufer- und Landungs-Verhältnisse. Die Werft wurde mehr und mehr vernachlässigt und verödete in den 1880er Jahren nahezu vollständig. Dermalen kann von einem Schiffsverkehr in Hanau überhaupt kaum mehr die Rede sein. Die wenigen Tausend Centner, die überhaupt noch auf dem Wasserweg zu Thal in Hanau ankommen, bestehen fast ausnahmslos aus Steinmaterial oder aus Braunkohlen aus Seligenstadt, während an zu Berg kommenden Gütern jährlich kaum 10—15 Centner in den letzten Jahren ausgeladen sind.

So fliesst denn der Mainstrom, der wie dazu geschaffen ist, den an ihm gelegenen Städten eine Quelle reichen Segens zu sein, seit langer Zeit auch an der alten Handels- und Industriestadt Hanau vorüber, ohne ihr den geringsten Nutzen zu bringen und ohne seine so werthvolle Kraft den Interessen eines erleichterten Verkehrs dienstbar zu machen. Und erst der Neuzeit war es vorbehalten, die öffentliche Aufmerksamkeit auf diesen im allgemein volkwirtschaftlichen, wie auch im lokalen Interesse der Stadt Hanau so bedauerlichen Zustand zu lenken.

2. Die Kanalisierung des Mains von Mainz bis Frankfurt a. M., der Erfolg derselben und die nunmehr beschlossene Weiterführung bis Offenbach.

Zu den Städten, in welchen der Verfall der Mainschifffahrt am schwersten empfunden wurde, gehört unstreitig die Stadt Frankfurt; ihr gebührt aber auch das grosse Verdienst, durch rastlose Bemühungen es dahin gebracht zu haben, dass Seitens der Preussischen Staatsregierung die alte Wasserstrasse des Mains wenigstens in ihrem unteren Laufe wieder zu Ehren, ja zu epochemachender Bedeutung geführt worden ist.

Gerade in den Jahren 1875 bis 1879, als das Interesse an der besseren Nutzbarmachung der deutschen Wasserstrassen in weiteren Kreisen der Bevölkerung wieder erwachte und immer weitere Ausdehnung fand, machte sich der Rückgang der Mainschifffahrt in Frankfurt a. M. ganz besonders fühlbar. Betrug doch 1875 die Zahl der im Frankfurter Hafen ein- und ausgelaufenen Schiffe noch 10,594 *) mit einer Ladung von 4,010,269 Centnern, während 1879 nur 4156 Schiffe mit 1,968,116 Centnern den Frankfurter Hafen passirten. Dann aber, eine Folge des wachsenden Güterverkehrs, den die Eisenbahnen schon allein nicht mehr zu bewältigen vermochten, steigerte sich der Verkehr wieder, sodass er in 1885 auf 7677 Schiffe mit 3,016,100 Centnern berechnet werden konnte.

Inzwischen hatten sich gerade in Frankfurt a. M. schon seit Jahren immer stärker werdende Bestrebungen geltend gemacht, zur Belebung und Erleichterung der zahllosen Handelsbeziehungen die Stadt Frankfurt wieder durch eine, auch für grosse Schiffe passirbare Wasserstrasse mit dem Rheine zu verbinden.

Insbesondere hatte die Frankfurter Handelskammer schon zu Ende der 1860er Jahre ihre Agitation dahin gerichtet, die Stadt mit dem Rheine durch einen Lateralkanal neben dem Main zu verbinden. Das bereits ausgearbeitete Projekt musste jedoch in Folge ungünstiger Zeitverhältnisse fallengelassen wer-

* Gegenüber den im vorigen Abschnitt angegebenen Zahlen über den Frankfurter Schiffsverkehr ist zu berücksichtigen, dass die Schiffe bei der vorliegenden Berechnung doppelt zählen.

den. Aber die Frankfurter Handelskammer liess, unterstützt durch die Stadtverwaltung und die gesammte Bürgerschaft, in ihren Bemühungen nicht nach und erreichte es endlich, dass die Königl. Preussische Staatsregierung — nach einem Vorschlage des Herrn Regierungs- und Bauraths Cuno in Wiesbaden — ein Projekt ausarbeiten liess, welches dahin ging, den Mainstrom von Mainz bis Frankfurt a. M. durch Kanalisierung und zwar durch Aufstau des Mainspiegels mittelst fünf beweglicher Wehre, sogenannter Nadelwehre, für alle grossen Rheinschiffe fahrbar zu machen. Das Projekt bezweckte also, dem Main auf der Strecke zwischen Mainz und Frankfurt a. M. mittelst Stauanlagen und Schleusen eine durchgängige Minimalwassertiefe von 2 Meter zu geben, um den auf dem Rheine verkehrenden Schiffen bis über 1000 Tonnen Tragfähigkeit den Weg bis Frankfurt a. M. zu ermöglichen.

Ueber die Anlage von Nadelwehren, wie dieselben in Frankreich und Belgien und seit längeren Jahren auch in Deutschland bei der Kanalisierung von Flüssen mehrfach zur Anwendung gelangt sind, sei es uns vergönnt, hier einige allgemeine Bemerkungen zu machen, da auch bei der Weiterführung der Kanalisierung des Mains bis Hanau zwei weitere Nadelwehre zum Ausbau zu bringen sind.

Bei Anlage von Nadelwehren in den zu kanalisirenden Flüssen wird der jetzigen Praxis entsprechend ein zwischen Spundwänden eingeschlossener, in der Oberfläche mit Werksteinen abgedeckter fester Mauerkörper hergestellt, dessen nach dem Oberwasser zu gelegener Theil vierzig Centimeter höher, als der abwärts befindliche angelegt ist. Dieser höher liegende Theil hat den Zweck, bei umgelegtem Wehr die auf dem tiefliegenden Theil ruhenden Wehrböcke gegen Eisschollen und sonstige im Wasser treibende Gegenstände zu schützen. Auf dem Mauerwerkskörper stehen, in Entfernungen von 1,20 Meter eiserne Böcke, mit ihrer unteren horizontalen Axe um zwei in den Quadern festvergossene Lager drehbar, welche eine obere horizontale Querverbindung haben, gegen die sich die Nadeln, $10/10$ Ctm. starke tannene Balken, mit ihrem oberen Theile anlehnen, während der Fuss der Nadeln sich gegen einen am Mauerwerk angearbeiteten Vorsprung lehnt. Dadurch, dass man diese Nadeln dicht aneinanderstellt, kann man eine fast vollständig dicht geschlossene Wand herstellen und so den Abfluss des Wassers verhindern, sodass sich oberhalb der Wand

ein entsprechend tiefes Bassin bildet, welches im Allgemeinen mit horizontaler Oberfläche sich stromaufwärts den lokalen Verhältnissen entsprechend fortsetzt. Es leuchtet ein, dass durch ein derartiges Nadelwehr auch bei sehr geringem Wasserzufluss in dürrster Sommerzeit ein beständiger Wasserspiegel erhalten werden kann, der allen Anforderungen genügt. Steigt das Wasser, so werden dem Zufluss entsprechend eine Anzahl Nadeln herausgenommen und bei Hochfluthen entfernt man mit Leichtigkeit die ganzen beweglichen Theile der Anlage, sodass Ueberfluthungen der anliegenden Gelände ausgeschlossen sind.

Um diese Stauanlagen umgehen zu können, werden für den Schiffsverkehr Seitenkanäle mit Schiffsschleusen, für den Flossverkehr Flossschleusen angelegt.

Das in dieser Weise, bezw. unter Anwendung derartiger Nadelwehre aufgestellte Projekt für die Kanalisierung des Mains von Mainz bis Frankfurt a. M. fand in allen beteiligten Kreisen volle Zustimmung und auch die Preussische Staatsregierung brachte demselben von Anfang an ihr volles Wohlwollen entgegen.

Freilich waren bis zur Ausführung des Projekts noch zahlreiche, immer von Neuem auftauchende Schwierigkeiten zu überwinden, und es bedurfte der Jahre lang andauernden Hingabe und eifrigen Thätigkeit aller zur Mitarbeit an dem wichtigen Werke Berufenen, um die endliche Ausführung der Kanalisierung des Mains in der beabsichtigten Weise durchzusetzen.

An der Spitze der Frankfurter Stadtverwaltung stand damals der jetzige preussische Finanzminister, Excellenz Dr. Miquel, dessen unausgesetztem thatkräftigen Wirken im Verein mit den Bemühungen der Handelskammer wesentlich das Gelingen des Werkes zu verdanken ist.

Endlich erklärte sich die Preussische Staatsregierung in hochherziger Weise und unter Zustimmung der Landesvertretung bereit, sämmtliche — auf 5 1/2 Millionen Mark veranschlagte — Kosten für die Kanalisierung des Mains von Mainz bis Frankfurt a. M. auf Staatsfonds zu übernehmen und von der Erhebung von Schiffsgebühren abzusehen, wohingegen die Stadt Frankfurt sich verpflichtete, die erforderlichen Hafenanlagen, Lagerhausbauten u. s. w. auf ihre Kosten zur Ausführung zu bringen.

Nachdem am 15. Mai 1883 mit der eigentlichen Bauausführung begonnen war, konnten schon im Jahre 1886 die sämmtlichen grossartigen Einrichtungen der kanalisirten Mainstrecke

in Betrieb gesetzt werden. Während der Staat die Kanalisierungs-Arbeiten am Main in schnellem Tempo zur Vollendung gebracht hatte, war die Stadt Frankfurt eifrig bemüht gewesen, ebenso rasch die mit allen Hilfsmitteln der modernen Technik ausgestatteten Hafenanlagen — mit Lagerhaus und Werfthallen, Elevatoren, Dampf- und hydraulischen Krane — zu vollenden, um sobald als möglich die nunmehr für den grössten Verkehr tragfähig gemachte Wasserstrasse wirthschaftlich auch in vollem Maasse nutzbar zu machen.

Der Erfolg der Kanalisierung des Mains von Mainz bis Frankfurt a. M. hat auch die kühnsten Erwartungen weit übertroffen und dürfte so allgemein bekannt sein, dass wir uns auf wenige vergleichende Angaben beschränken können. Es ist hier noch einzuschalten, dass im Monat Juli 1886 durch die Aktiengesellschaft „Mainkette“ eine regelmässige Kettenschleppschiffahrt zwischen Mainz und Aschaffenburg auf dem Main eröffnet war, was naturgemäss die Belebung des Wasserverkehrs überaus günstig beeinflusste.

Die erste Jahresleistung [der kanalisirten Mainstrecke betrug 15,352,452 Tonnenkilometer, d. h. neunundvierzigmal soviel als der durchschnittliche Jahresverkehr an Gütern der letzten dreijährigen Periode vor Beginn der Kanalisierung mit 311,586 Tonnenkilometer. Die Frachtersparniss, welche die Mainkanalisierung gleich im ersten Jahre (1887) möglich gemacht hat, wurde für die Stadt Frankfurt a. M. auf 746,221 Mark (hierbei Ersparniss an Kohlenfracht rund 400,000 Mark) und für die übrigen Mainorte auf 395,281 Mark, im Ganzen also auf 1,141,502 Mark berechnet.

Im Jahre 1888 stieg die Leistung der [kanalisirten Mainstrecke auf 20,551,352 Tonnenkilometer und ist seitdem in fortwährender Zunahme begriffen. Und was das Bezeichnende ist, durch den ungeheuren Güterverkehr auf der Wasserstrasse des Mains hat der Eisenbahngüterverkehr durchaus keine Abnahme, sondern vielmehr noch eine fortwährende Steigerung erfahren. Es zeigt dies mit überraschender Deutlichkeit, wie befruchtend und belebend die Erschliessung neuer Verkehrswege auf den Völkerverkehr wirkt, und wie Eisenbahnen und Wasserstrassen geradezu dazu bestimmt sind, sich in gegenseitiger Ergänzung und vereint den Interessen des stets wachsenden Verkehrs dienstbar zu machen.

Dem Berichte der Frankfurter Handelskammer für das Jahr 1890 entnehmen wir über den Verkehr auf der kanalisirten Mainstrecke in den letzten Jahren folgende Angaben.

Durch Kanalisirung des Mains, sowie durch Anlage der städtischen Lagerhaus- und Hafeneinrichtungen ist die Verkehrsleistung des Mains und zwar ohne den Flossverkehr

von	311,586	Tonnenkilometern	im Jahre	1880/82
auf	15,352,452	Tonnenkilometer	" "	1887
"	20,551,352	"	" "	1888
"	29,159,283	"	" "	1889 und
"	34,807,411	"	" "	1890

gestiegen. Die Verkehrsleistung der Wasserstrasse hat sich demnach gegen 1882

im Jahre 1887 auf das 49 fache
im Jahre 1888 auf das 66 fache
im Jahre 1889 auf das 93 fache
im Jahre 1890 auf das 111 fache

erhöht.

Der höchste kilometrische Verkehr belief sich auf der 33 Kilometer langen Mainstrecke zwischen Frankfurt a. M. und Mainz

auf	9,442	Tonnen	im Jahre	1880/82
"	494,193	" " "	"	1887
"	696,759	" " "	"	1888
"	939,446	" " "	"	1889
"	1,129,039	" " "	"	1890.

Hierzu tritt noch der Flossverkehr mit 201,273 Tonnen 1890.

Der Bahn- und Wasserverkehr in Frankfurt a. M., ohne Transit- und Flossverkehr, gestaltete sich wie folgt:

	Wasser- und Bahn- Verkehr Tonnen	Hiervon wurden befördert:			
		im Wasser- Verkehr Tonnen	Antheil in %	im Eisenbahn- Verkehr Tonnen	Antheil in %
1884	1,014,518,7	150,513,7	14,8	864,005	85,2
1885	1,047,845,0	150,805,0	14,1	897,040	85,9
1886	1,088,046,8	155,956,8	14,3	932,090	85,7
Dreijähriger Durchschnitt:	1,050,136,8	152,425,2	14,4	897,712	85,6
1887	1,373,690,8	360,062,8	26,2	1,013,628	73,8
1888	1,748,733,1	516,798,1	29,6	1,231,935	70,4
1889	1,911,758,4	577,610,4	30,2	1,334,148	69,8
1890	2,103,171,5	697,351,5	33,1	1,405,820	66,9

Es haben sich demnach, den Floss- und Transitverkehr nicht mitgerechnet, gegen den Verkehrsdurchschnitt von 1884/86 vermehrt:

	1889 um Tonnen	1890 um Tonnen
der Verkehr von Frankfurt	861,621,6	1,053,034,7
der Wasserverkehr von Frankfurt	425,185,2	544,926,3
der Eisenbahnverkehr von Frankfurt	436,436,0	508,108,0

Somit hat sich gegen 1888 der Wasserverkehr im Jahre 1889 um 11,7⁰/₀ und im Jahre 1890 um 34,9⁰/₀ gehoben. Gleichzeitig ist der Eisenbahnverkehr um 14,1⁰/₀ gegen 1888 und 5,3⁰/₀ gegen 1889 gestiegen.

Der oben bezeichnete Verkehr enthält weder

	1889 Tonnen	1890 Tonnen
den Transitverkehr	258,433,7	293,930,5
noch „ Flossverkehr	155,442,5	201,273,0
„ „ Ankunfts-Flossverkehr	25,212,8	26,616,0
Zusammen	439,089,0	521,819,5

Einschliesslich des Transit-, Durchgangs- und Flossverkehrs ergibt demnach

	1889 Tonnen	1890 Tonnen
der Eisenbahnverkehr	1,334,148,0	1,405,820,0
„ Wasserverkehr	1,016,699,4	1,219,171,0
„ Gesamtverkehr	2,350,847,4	2,624,991,0

oder 33.360.334 Ctr. im Jahre 1887

„ 40.331.370 „ „ „ 1888

„ 47.016.948 „ „ „ 1889

„ 52.499.820 „ „ „ 1890

Die vorstehend mitgetheilten Zahlen sprechen für sich selbst und mussten mit zwingender Nothwendigkeit auch die Aufmerksamkeit der Grossherzoglich Hessischen Regierung auf sich ziehen, da das nur eine Stunde von Frankfurt a. M. gelegene Offenbach sich schon lange eifrig darum bemühte, auch seinerseits durch den Anschluss an die Kanalisierung des Mains, bzw. die Durchführung derselben bis Offenbach der grossen Vortheile einer gesicherten, leistungsfähigen Wasserstrasse theilhaftig zu werden. Denn der Verkehr auf dem Maine oberhalb Frankfurt kann trotz der Kettenschlepp-

schifffahrt zu keiner grösseren Entfaltung kommen, da der Zustand der Fahrstrasse des Maines jede ergiebige und regelmässige Benutzung des Wassertransportes unmöglich macht.

Und rascher, als man wohl selbst gehofft, gingen die Wünsche der Stadt Offenbach in Erfüllung.

Bekanntlich hat die Grossherzoglich Hessische Regierung unter Zustimmung beider Kammern beschlossen, die Kanalisierung des Maines bis nach Offenbach durchzuführen und hat zu diesem Zweck die Summe von 1,356,000 Mark aus Staatsfonds bewilligt. Die Ausführung des Projekts steht unmittelbar bevor.

Während also bisher die Stadt Frankfurt mit ihrem weltbekannten Handel und ihrer umfangreichen, vielseitigen Industrie den unbestrittenen Endpunkt des kanalisirten Maines bildete, würde sie diese Stellung nunmehr in kurzer Zeit an das hessische Offenbach abzutreten haben. Damit dürfte aber auch die Königlich Preussische Staatsregierung die Ueberzeugung gewinnen, dass es nunmehr nicht nur wünschenswerth, sondern geradezu ein unabweisbares Bedürfniss ist, nun ihrerseits die Kanalisierung des Maines von Offenbach auch bis Hanau durchzuführen und damit dieser Stadt und dem gesammten, oberhalb Offenbach noch gelegenen preussischen Gebiet die so lange entbehrten Segnungen einer verkehrbelebenden Wasserstrasse im vollen Maasse zur Hebung des gesammten Volkswohlstandes der Gegend zu erschliessen.

Wie aus dem nachfolgenden Kapitel ersichtlich, betragen die Kosten, welche dem Preussischen Staate durch die Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau — die Stadt selbst würde, wie weiter nachgewiesen, für Hafenanlagen etc. die Summe von mindestens 2,300,000 Mark zu übernehmen haben — erwachsen werden, nur etwa 2,400,000 Mark, und diese Summe kann gegenüber den ungeheueren Vortheilen, die, wie wir im letzten Kapitel dieser Denkschrift nachzuweisen uns bemühen werden, dem südlichsten Gebiete der Preussischen Monarchie aus der Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau erwachsen werden, nicht hindernd in Betracht kommen.

Kapitel IV.

Das technische Projekt der Weiterführung der Main-Kanalisation von Offenbach bis Hanau.

1. Die Kanalisation des Maines bis Hanau.

Zur Fortführung der Kanalisation des Mains von Offenbach bis Hanau sind ausser der von der Grossherzoglich Hessischen Regierung projektirten Stau- und Schleusenanlage unterhalb Offenbach noch zwei weitere Stauwerke erforderlich und zwar das erste etwa 1600,0 Meter oberhalb Mainkür, das zweite rund 2200,0 Meter oberhalb Dörnigheim.

Entwurf
im Allgemeinen.

Bei diesen beiden Anlagen ist die Schleuse abweichend von der Stauanlage bei Offenbach und den Haltungen im kanalirten Main unterhalb Frankfurt am rechtsseitigen und die Flossrinne am linksseitigen Ufer anzunehmen, da oberhalb Frankfurt der Leinpfad im Gegensatz zu der unteren Strecke durchweg auf dem rechten Mainufer liegt.

In technischer Beziehung stehen der Ausführung dieses Projektes keinerlei Schwierigkeiten gegenüber, indem die vorzugsweise den Ausschlag gebenden Wasser- und Uferverhältnisse des Mainflusses auf der in Betracht kommenden Strecke die Kanalisation in aussergewöhnlicher Weise begünstigen.

Technische
Begründung.

Bezüglich des Wasserzuflusses zeigt ein Blick auf die Uebersichtskarte, Anlage B, dass auf der zu kanalirenden Flussstrecke unterhalb der Einmündung der Kinzig die Zuflussmenge bei niedrigem Wasserstande fast dieselbe ist, wie bei Frankfurt, da ausser der Kinzig nur einige unbedeutende Bäche und Gräben dem Maine Wasser zuführen, welche indessen bei an-

Wasser-
verhältnisse
des Mains.

haltender Dürre gänzlich austrocknen, für den niedrigsten Wasserstand des Flusses also nicht in Frage kommen.

Die geringste Wassermenge, welche der Main bei Frankfurt führt, ist gelegentlich der Projektirung der jetzt im Betrieb befindlichen kanalisirten Mainstrecke von Frankfurt bis zur Mündung zu 70,0 cbm. in der Sekunde ermittelt worden. Dieser Ermittlung ist das Niederschlagsgebiet des Mains zu Grunde gelegt, welches zwischen den Abhängen des Thüringer- und Frankenwaldes, des Fichtelgebirges, der Rhön, des Spessart, des Odenwaldes und des Taunus einen Flächenraum von etwa 28,000,0 qkm umfasst. Die rechtzeitige Zuführung der Wassermenge wird insbesondere durch die der Jura- und Triasformation angehörigen Quellenlager der zahlreichen Seitenzuflüsse des Mains gesichert.

Auf Grund direkter Beobachtungen wird angenommen, dass selbst bei anhaltender Trockenheit die Quellen 2,5 Liter in der Sekunde für das Quadratkilometer des Niederschlagsgebiets oder im Ganzen $28,000,0 \times 0,0025 = 70,0$ Cubikmeter in der Sekunde dem Main zu zuführen. Diese Wassermenge reicht nach den bisherigen Erfahrungen für den ausgedehntesten Schiffs- und Flossverkehr selbst bei reichlichem, durch absichtlich veranlasste Undichtigkeit der Nadelwehre herbeigeführtem Wasserverlust aus, ohne dass irgendwo in den Haltungen der Betrieb in Folge Wassermangels gestört wird.

Eine vergleichende Zusammenstellung der seit 1845 durchgeführten Pegelbeobachtungen an dem Staatspegel zu Hanau, wie sie auf den Anlagen I. und II. dieser Denkschrift abgedruckt ist, dürfte insofern von Interesse sein, als diese Beobachtungen eine Uebersicht über die verschiedenen Wasserstände des Mainflusses gewähren. Die Ablesungen sind auf den Nullpunkt des Pegels bezogen, welcher 97,097 Meter über Normal-Null des Preussischen Staates liegt.

In Anlage I. sind die mittleren Monats- und Jahreswasserstände vom 1. Januar 1845 bis zum 31. Dezember 1890 zusammengestellt, über deren Ermittlung Folgendes erläuternd zu erwähnen ist:

Aus den täglich beobachteten Wasserständen eines Monats ist das arithmetische Mittel gezogen; dasselbe bezeichnet den mittleren Monatswasserstand, für welchen sich z. B. im Januar 1845 eine Höhe von 0,37 Meter ergeben hat. Wird aus den zwölf mittleren Monatswasserständen desselben Jahres wieder

das arithmetische Mittel genommen, so findet sich der mittlere Jahreswasserstand; derselbe ist z. B. für das Jahr 1845 zu 0,90 Meter ermittelt.

Die Jahre mit hohen mittleren Jahreswasserständen werden wasserreiche und die mit niedrigen mittleren Jahreswasserständen wasserarme Jahre genannt; es sind demnach die in Anlage I mit † bezeichneten Jahre die fünf wasserreichsten, und die mit * bezeichneten die wasserärmsten Jahre des ganzen Zeitabschnittes.

In der Regel hat der untere Main seinen höchsten Wasserstand im November und Dezember zufolge starken Niederschlags während der Herbstmonate, sowie im Februar und März zur Zeit der Schneeschmelze; dann fällt er rasch und erreicht gewöhnlich im September wegen anhaltender Trockenheit während der Sommermonate seinen tiefsten Stand und bleibt meist im Beharrungszustande bis zum Eintritt der Herbstregengüsse oder des Schneefalles.

Wenn aus allen mittleren Monats- oder Jahreswasserständen das arithmetische Mittel gezogen wird, so ergibt sich der mittlere Wasserstand des ganzen Zeitabschnittes; derselbe ist zu + 0,76 Meter ermittelt.

In seinem unteren Lauf steht der Main während der fünf Monate Dezember, Januar, Februar, März und April über diesem mittleren Jahreswasserstande, dagegen während der Monate Mai, Juni, Juli, August, September, Oktober und November unter demselben. Wird aus den oben genannten fünf Wintermonaten für sich wieder das Mittel genommen, so findet sich der mittlere Winterwasserstand, nämlich † 1,10 Meter; ebenso ergibt sich aus den mittleren Wasserständen der sieben Sommermonate der mittlere Sommerwasserstand zu + 0,51 Meter. Derselbe gibt die sogenannte Vegetationsgrenze für die Landpflanzen an, da er der mittlere Wasserstand derjenigen Monate ist, in denen diese gedeihen.

Die von dem mittleren Sommerwasserstand bestimmte Uferlinie kann als Grenze zwischen Fluss und Land bezeichnet werden.

Anlage II. gibt die höchsten, mittleren und niedrigsten Jahreswasserstände an. Die mittleren Jahreswasserstände sind dieselben, welche auf Anlage I. in der letzten Spalte angegeben sind.

Das arithmetische Mittel aus der Summe der absolut höchsten bzw. niedrigsten Wasserstände bezeichnet den mittleren Hoch- bzw. Niedrigwasserstand des ganzen Zeitraumes. Der letztere ist zu $+ 0,07$ Meter ermittelt und bedeutet denjenigen geringsten Wasserstand, für welchen gemäss der von den Mainuferstaaten getroffenen Vereinbarung vom 6. Februar 1846 der Main schiffbar gemacht werden und eine Fahrtiefe von mindestens $0,90$ Meter erhalten soll.

Dieser Wasserstand ist bei Anordnung der Schiffsdurchlässe insofern massgebend für die Höhenlage der Wehrrücken, als die Kronen derselben so anzulegen sind, dass bei einem Wasserstande am Hanauer Pegel von $+ 0,07$ Meter eine Fahrtiefe von $0,90$ Meter vorhanden ist.

Höhenlage
der Flussufer.

Ausser der erforderlichen geringsten Wassermenge kommt hauptsächlich die Höhenlage der Flussufer und angrenzenden Ländereien in Betracht. Auch in dieser Beziehung treten der Kanalisierung keine Schwierigkeiten entgegen, indem das im Laufe der achtziger Jahre angefertigte Längenprofil des Mains durchweg hohe Ufer zeigt, welche eine geringste Entfernung der Stauwerke von $6,0$ Kilometer zulassen, ohne dass durch die aufgestauten Wassermassen die Ernte- und Ertragsfähigkeit der Ländereien oder die Vorfluthverhältnisse in irgend welcher Weise nachtheilig beeinflusst werden; es wird im Gegentheil die Vegetationsgrenze eine gleichmässiger werden, da voraussichtlich bei dem während längerer Dauer vorhandenen gleichhohen Wasserstande eine kräftige Grasnarbe sich bildet, welche geeignet ist, den Angriffen des Hochwassers hinreichenden Widerstand zu bieten und hierdurch Uferabbrüche zu verhindern.

Entwurf
im Besonderen.
Höhe der
Stauspiegel.

Bei Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse sind die Stau- und Schleusenanlagen bei Mainkur und Dörnigheim bezüglich ihrer Höhenlage unter der Voraussetzung angeordnet, dass für die ersten Jahre eine geringste Stauhöhe von $+ 2,0$ Meter ausreicht, die indessen bei eintretendem Bedürfniss ohne besondere Schwierigkeit um $0,50$ Meter vertieft werden kann, da die Stauspiegel in Rücksicht auf die in der Flusssohle vorhandenen Felsbänke in solcher Höhe angenommen sind, dass erst bei $2,50$ Meter Fahrtiefe Felssprengungen erforderlich werden. Es müssen jedoch in diesem Falle die Oberkanten der Drempe $2,5$ Meter unter dem Wasserspiegel liegen.

Entsprechend dem Längengefälle des Flusses liegt der Stauspiegel der Stauanlage bei Länge der Stauspiegel.

Offenbach auf + 94,15 NN.

Mainkur „ + 96,50 NN.

Dörnigheim „ + 98,70 NN.,

während der Stauspiegel der vorhandenen Haltungen bei

Frankfurt auf + 92,30 NN.

Höchst „ + 89,60 NN.

Okriftel „ + 87,80 NN.

Flörsheim „ + 86,00 NN.

Kostheim „ + 84,20 NN. liegt.

Bei diesen Stauhöhen beziffert sich die Länge der Stauspiegel bei der Haltung

Frankfurt-Offenbach auf 4,7 Kilom.

Offenbach-Mainkur „ 10,1 „

Mainkur-Dörnigheim „ 5,9 „ .

Ueber die einzelnen Bauwerke der Stau- und Schleusen-Anlagen, welche in gleicher Weise, wie bei den jetzt im Betrieb befindlichen Haltungen auszubilden sind, ist im Besonderen Folgendes zu erwähnen:

Die erforderlichen Stauhöhen werden durch Nadelwehre Nadelwehr. erzielt, welche in derselben Weise, wie bei der dem Betrieb übergebenen Strecke Mainz/Frankfurt a. M., quer durch den Fluss zu bauen und durch massive Pfeiler in je zwei Oeffnungen von 59,0 Meter lichter Weite einzutheilen sind. Die eine dieser Oeffnungen dient bei niedergelegtem Wehr als Schiffsdurchlass. Um weniger tief gehenden, bei schwachem Eisgang zu Thal fahrenden Schiffen die Durchfahrt bei mittel Niedrigwasser (+ 0,07 Meter Hanauer Pegel = 97,167 N. N.) zu ermöglichen, muss die Krone des Wehrrückens, welcher ebenso, wie die Pfeiler ganz massiv auf Betonfundirung zwischen Spundwänden oder Fangedämmen erbaut wird, mindestens 0,90 Meter unter diesem Wasserspiegel liegen.

Die andere Wehröffnung wird nach Niederlegung der Wehrböcke nur als Fluthöffnung benutzt; es ist desshalb deren Wehrrücken, wie bei der bestehenden Anlage unterhalb Frankfurt um 0,60 Meter höher zu legen.

Zwischen dem rechtsseitigen Endpfeiler des Nadelwehres und der Schleuse ist, um Fischen das Wandern stromaufwärts zu ermöglichen, ein Fischpass nach dem Kaskadensystem mit Fischpass.

sieben bis acht Becken einzubauen, welche ein absolutes Gefälle von 0,30 Meter und 3,0 Meter Länge bei 2,5 bis 3,5 Meter Breite haben.

Flossrinne.

Am linken Ufer ist die in der Sohle 12,0 Meter breite Flossrinne mit einem Längsgefälle von 1:200 so anzulegen, dass die Flösse ohne besondere Beförderung an Steuerthätigkeit nach der Fahrrinne hingelenkt werden. Den Anschluss vermittelt ein Trommelwehr, welches nur zeitweise zum Durchlassen von Flössen und zur Regelung der Stauhöhe bei plötzlich eintretendem Hochwasser niedergelegt wird.

Die zu beiden Seiten der Flossrinne befindlichen Pfeiler sind bis etwa 0,5 Meter über das bekannte höchste Hochwasser hinaufzuführen, durch Treppen zugänglich zu machen und durch eine eiserne Brücke für Fussgänger mit einander zu verbinden.

Schleuse.

Die ganz massiv herzustellenden Schleusen sind bei beiden Haltungen in einen Seitenkanal am rechten Flussufer einzubauen und erhalten eine lichte Weite der Kammer von 10,50 Meter bei 85,0 Meter Länge von Drepelpitze zu Drepelpitze.

Der Seitenkanal wird durch die Schleuse in einen Ober- und einen Unterkanal zerlegt. Ersterer ist auf eine Länge von 200,0 Meter auszudehnen, damit die zu Thal in die Schleuse einfahrenden Schiffe bei theilweise geöffnetem Wehr ruhiges Wasser vorfinden und nicht durch die vor dem Wehre vorhandene Strömung aus ihrer Fahrrihtung abgelenkt werden. Der Unterkanal wird rund 300,0 Meter lang und ist auf eine Länge von 255,0 Meter als Schleusenammer auszubauen, letztere dementsprechend zu dichten und durch ein zweites Unterhaupt abzuschliessen, damit bei starkem Verkehr ganze Schleppzüge von sechs grossen Rheinschiffen gleichzeitig durchgeschleust werden können und nicht zu längerem Aufenthalt bei der Schleuse veranlasst werden. Es empfiehlt sich diese Anordnung, welche bei den zwischen Mainz und Frankfurt im Betrieb befindlichen Schleusen im Jahre 1892 zur Ausführung gelangt, unter Berücksichtigung des auf der oberen Mainstrecke lebhaften Verkehrs langer Schleppzüge leerer Schiffe gleichzeitig mit der Neuanlage der Stauwerke auszuführen. Bekanntlich werden von der „Mainkette“ leere Schiffe nach den oberhalb Hanau belegenen Ladeplätzen in Schleppzügen bis zu 500,0 Meter Länge zurückgeschafft, welche zu einem endlosen Aufenthalt gezwungen würden, wenn die Fahrzeuge in geringer Anzahl durchgeschleust werden müssten. Ausserdem dürfte die

Kostenersparniss gegenüber einer nachträglichen Ausführung zweiter Unterhäupter eine sehr bedeutende sein.

Auf jeder Haltung ist ein Wohnhaus mit Nebengebäude für einen Aufsichtsbeamten hochwasserfrei anzulegen. Gehöfte.

Diese Gehöfte sind unter sich durch eine Telegraphenleitung zu verbinden, sodass nach erfolgtem Anschluss der Haltung Offenbach an die Haltung Frankfurt sämtliche Wärtergehöfte von Kostheim bis Hanau eine ununterbrochene Telegraphenlinie bilden werden. Da ausserdem das Wehrmeistergehöft zu Frankfurt durch eine Fernsprechleitung mit der Wasserbauinspektion Frankfurt in Verbindung steht, so wird der dienstliche Verkehr mit sämtlichen Haltungen schnell und leicht auf telegraphischem Wege zu vermitteln sein.

Die Ausführungskosten der einzelnen Bauwerke, zu deren betriebsfähigen Fertigstellung ein Zeitraum von drei Jahren vorzusehen ist, werden nach den bei den früheren Bauausführungen gemachten Erfahrungen für jede Haltung sich voraussichtlich auf folgende Summen belaufen: Baukosten.

1. Grunderwerb	30,000 M.
2. Nadelwehr mit Fischpass und Flossrinne .	370,000 „
3. Schleuse	300,000 „
4. Zweites Unterhaupt und verlängerte Schleusen- kammer	200,000 „
5. Schleusenkanal und Fahrrinne	250,000 „
6. Gehöfte	20,000 „
7. Eisentheile	<u>30,000 „</u>
	zusammen 1,200,000 M.

Für beide Haltungen und damit also für die vollständige Weiterführung der Kanalisierung des Mains von Offenbach bis Hanau werden demnach rund 2,400,000 Mark erforderlich sein.

Zur Beurtheilung der vorstehend ermittelten Summen sei erwähnt, dass unter Hinzurechnung der Baukosten für die zweiten Unterhäupter jede der auf der kanalisirten Strecke Mainz/Frankfurt im Betrieb befindlichen Haltungen ganz erheblich höhere Kosten verursacht hat und z. B. die Bauausführung der Haltung Frankfurt etwa 380,000 Mark mehr erfordert hat.

Demgegenüber muss hier nochmals besonders betont werden, dass die Weiterführung der Kanalisierung des Maines von Offenbach bis Hanau keinerlei technische Schwierigkeiten bietet und mit ver-

hältnissig geringen Kosten durchgeführt werden kann.

Es darf demnach das vorliegende Projekt, welches die Möglichkeit gewährt, dass stattliche Rheinschiffe von 20,000 Centner Tragfähigkeit in den von der Stadt Hanau anzulegenden Hafen einfahren können, der Königl. Preussischen Staatsregierung sowohl in technischer, als auch in finanzieller Hinsicht mit voller Ueberzeugung zur Ausführung empfohlen werden.

2. Die Hafen- und Lagerhausbauten in Hanau.

Einleitung.

Unter der Voraussetzung, dass die Mainkanalisierung von Offenbach bis Hanau in der in dem vorhergehenden Abschnitt projektirten Weise durch die Königlich Preussische Staatsregierung zur Ausführung gebracht wird, ist für die Stadt Hanau ein genereller Entwurf zu einem Handels- und Sicherheitshafen, Lagerhaus und Hafenbahnhof mit Anschluss an den Hanauer Ostbahnhof (Hauptbahnhof) ausgearbeitet worden.

Lageplan der
Hafenanlage.

Wie der Uebersichtslageplan (Anlage B.) zeigt, bietet die für den Hafen gewählte Lage dicht unterhalb der Mainbrücke von den in Frage kommenden Terrains die meisten Vortheile, indem der Hafen in fast unmittelbarer Nähe der Stadt zu liegen kommt und nach Fertigstellung der verlängerten Mainstrasse durch drei Zufuhrwege mit derselben in Verbindung steht, andererseits aber auch die Hafengeleise durch Verbreiterung des Bahndammes und Verlegen eines dritten Geleises ohne Niveaureuzung in den Ostbahnhof, also den Hanauer grossen Centralbahnhof, übergeführt werden können.

Kailänge.

Die zum Stromstrich des Mains fast parallele Lage des Hafenbeckens gestattet bei einer grössten Breite der Hafenzunge von 80,0 Meter die Anlage dreier mit Krahn- und Ladegeleisen ausgestatteter hochwasserfreier Kais, die bei einer Gesamtlänge von 1650,0 Meter das gleichzeitige Beilegen von 20 grossen Rheinschiffen von je 80,0 Meter Länge und 20,000 Centner Tragfähigkeit ermöglichen.

Hafeneinfahrt.

Die auf eine lichte Weite von 40,0 Meter bemessene, dicht unterhalb des zuzuschüttenden alten Mainkanals beginnende offene Hafeneinfahrt ist derart in das rechtsseitige Flussufer

eingeschnitten, dass sich die Hafenufer mittelst flacher Curven an das Flussufer anschliessen, und auf diese Weise den zu Berg ankommenden Schiffen die Möglichkeit bieten, in fast grader Richtung in das Hafenbecken einzufahren, sobald dieselben die bei Kesselstadt beginnende starke Flusskrümmung bis zur Einmündung der Kinzig überwunden haben. Die zu Thal ankommenden Schiffe müssen vor der Hafeneinfahrt wenden.

Eine besondere, obere Ein- bezw. Ausfahrt für solche Schiffe anzulegen, welche im Hafen Fracht nach dem Obermain erhalten oder nach theilweiser Löschung ihrer Ladung die Reise mainaufwärts fortsetzen sollen, ist bei der unmittelbaren Nähe des in einer Curve von 600,0 Meter Radius liegenden Bahndammes der grossen technischen Schwierigkeiten wegen nicht zu empfehlen, indessen liegt hierzu ein Bedürfniss auch nicht vor, indem das Verlassen des Hafens durch die projektirte Ausfahrt für die Schiffe weder mit erheblichem Zeitverlust, noch mit Schwierigkeit oder Gefahr verbunden ist, wie beispielsweise bei der Frankfurter Hafenanlage, woselbst die nur 270,0 Meter unterhalb der unteren Ein- bezw. Ausfahrt liegende Eisenbahnbrücke bei hohem Wasserstand und heftigem Wind den wendenden Schiffen verderbenbringend werden könnte, und ausserdem die Fahrrichtungen für Schiffe und Flösse gerade dort sich kreuzen, wo die mainaufwärts fahrenden Schiffe wenden müssten, falls nicht eine obere Ausfahrt vorgesehen wäre.

Gleich hinter der Einfahrt verbreitert sich das Hafenbecken Hafenbecken. bis zu einer lichten Weite von 75,0 Meter, indem es gleichzeitig in eine zur Flussrichtung nahezu parallele Lage eingeschwenkt ist, theils um durch möglichste Umgehung des an die Dammstrasse angrenzenden werthvollen, zu Baustellen geeigneten Gartenlandes die Kosten für Grunderwerb thunlichst niedrig zu halten, theils auch zur Erzielung einer vortheilhaften Ueberleitung der Hafengeleise auf den Bahndamm der Linie Frankfurt-Bebra.

In gleicher Absicht ist der für eine etwaige Erweiterung bestimmte, in punktirten Linien angedeutete Theil des Hafens, welcher nach Vollendung vier weitere grosse Rheinschiffe aufzunehmen vermag, wieder zusammen gezogen und schliesst in einer Breite von 30,0 Meter ab.

Ausser den erwähnten Gründen lag hier noch die Nothwendigkeit vor, durch Verlängerung der Dammstrasse eine für

den zu erwartenden Verkehr genügend breite Lade- und Zufuhrstrasse auf der nördlichen Hafenseite zu gewinnen.

Für die an dem konkaven Theile der nördlichen Hafemauer mit der Bordseite anliegenden Schiffe bemisst sich der durch die Krümmung bedingte Abstand der Schiffe von der Kaimauer auf rund 2,0 Meter, eine Entfernung, welche das Löschen der Ladung mittelst Auslegerkranen nicht behindert.

Wasser-
spiegelfläche.

Der Wasserspiegel des Hafenbeckens bedeckt eine Fläche von 31,200 qm, welche ausreicht, um dreissig grosse Rheinschiffe zu bergen zum Schutz gegen Hochwasser und Eisgang.

Hafensohle.

Die Sohle des Hafenbeckens ist in solcher Tiefe angenommen, dass nach Niederlegung der Nadelwehre Schiffe von 2,50 Meter Tiefgang noch etwa 2,70 Meter Wassertiefe vorfinden, damit dieselben nicht auf Grund gerathen, falls bei sehr niedrigem Wasserstande etwaigen Eisganges wegen der Stau abgelassen werden muss. Der bisher beobachtete niedrigste Wasserstand zeigte — 0,12 Meter am Hanauer Pegel und hat, da der Nullpunkt dieses Pegels auf + 97,097 NN. liegt, die Ordinate + 96,977 NN.; es ist demnach zur Erzielung von 2,70 Meter Wassertiefe die Hafensohle auf + 94,277 NN. anzunehmen.

Spülkanal.

Um jedoch die zufolge des bedeutenden Höhenunterschiedes zwischen Fluss- und Hafensohle bei Hochwasser zu erwartende Ablagerung von Sinkstoffen durch Erzeugung einer, wenn auch mässigen, Strömung im Hafenbecken nach Kräften zu verhindern und hierdurch die unvermeidlichen Nachbaggerungen auf ein möglichst geringes Maass zu beschränken, ist ein an der Kopfseite des Hafens einmündender, in punktirten Linien eingezeichneter Spülkanal vorgesehen.

Höhenlage der
Geleise und
Lagerplätze.

Sämmtliche Kaimauer-Kronen, Ladegeleise und Lagerplätze sind etwa 0,50 Meter über dem bekannten höchsten Hochwasser anzulegen. Der bisher bekannte höchste Wasserstand wurde am 31. März 1845 beobachtet und zeigte + 6,33 Meter am Hanauer Pegel oder die Ordinate + 103,427 NN.; es müssen also die Oberkanten der Deckplatten und Ladegeleise die Ordinate + 103,927 NN. erhalten. Etwa 120,0 Meter unterhalb der Eisenbahnbrücke erhält der Flusskai nach der Brücke hin ein Gefälle von 1 : 36, damit unter der Brücke eine lichte Durchfahrts Höhe von 4,50 Meter bleibt. Die für die Hafenanlage in Anspruch genommene Fläche des Hochwasserprofils ist zur Vermeidung eines für oberhalb belegene Ländereien schädlichen Staues theils

durch Abgraben des rechten Flussufers, theils durch Vertiefung des Flussbettes wiederzugewinnen.

Von den Ladeufern ist das nördliche Hafenufer das grösste ^{Benutzung der Hafenufer.} und bietet bei einer Gesamtlänge von 730,0 Meter acht grossen Rheinschiffen Raum für gleichzeitiges Anlegen. Es ist dieser Kai hauptsächlich für den Handel und Uebergangsverkehr von Kohlen, Steinen, Erzen, Holz und anderen Rohmaterialien bestimmt. Zu diesem Zwecke sind zahlreiche Lagerplätze von 50,0 Meter Länge bei 40,0 Meter Breite vorgesehen, welche an der Nordseite durch eine breite Strasse für Landfuhrwerk zugänglich gemacht und durch Pfeilerbahnen mit den Ladekrahnen in Verbindung gebracht sind, ohne dass der unmittelbare Verkehr zwischen Schiffen und Landfuhrwerk ausgeschlossen ist, indem für letztere der Zugang zum Kai durch die Verbindungsstrassen ermöglicht ist.

Der südliche Hafenkai, sowie der Flusskai, deren Gesamtlänge für gleichzeitiges Belegen von zwölf grossen Rheinschiffen ausreicht, sind hauptsächlich für den Verkehr solcher Güter in Aussicht genommen, welche je nach ihrer Beschaffenheit vorerst in Schuppen oder Lagerhäusern aufgespeichert oder auf Lagerplätzen vorübergehend aufgestapelt werden; es ist jedoch nicht ausgeschlossen, auch die für den Uebergangsverkehr bestimmten Güter direkt aus den Schiffen auf Eisenbahn- bzw. Lastwagen oder umgekehrt zu verladen. Es ist hierfür durch die hochwasserfreie nahezu horizontale Zufuhrstrasse hinlänglich gesorgt.

Für feuergefährliche Güter, wie Petroleum, Spiritus, Benzin, Lack, Firnisse u. s. w. ist der östliche Theil des Flusskais dicht vor der Brücke zu empfehlen, damit ein etwa in Brand gerathenes Schiff sofort weggeschafft werden kann, ohne die anderen vor Anker liegenden Schiffe zu gefährden.

Die mit Getreide in loser Ladung oder Säcken und anderen für das Lagerhaus bestimmten Gütern befrachteten Schiffe legen ausschliesslich an dem südlichen Hafenkai bei, damit die Löschung mittelst Elevator oder Krahnen direkt nach dem Lagerhaus bewirkt werden kann.

Zur Aufspeicherung der Güter, insbesondere für werthvolle, ^{Lagerhaus.} vor Nässe zu schützende Güter ist vorläufig der Bau eines Lagerhauses von 100,0 Meter Länge und 26,0 Meter Breite vorgesehen, welches in gleicher Weise wie das Frankfurter Lagerhaus mit allen, dem heutigen Stand des Maschinen-

bauwesens entsprechenden, zweckdienlichen maschinellen Anlagen auszustatten ist. Dasselbe erhält ausser einem 3,60 Meter hohen Keller noch sechs weitere Geschosse, von denen das Erdgeschoss 4,60 Meter von Fussboden zu Fussboden, die übrigen Stockwerke 3,60 Meter hoch sind und gewährt auf diese Weise eine freie Lagerfläche von rund 11,800 qm.

In dem Keller- und Erdgeschoss wird für die zollpflichtigen Güter eine zollfreie Niederlage unter amtlichem Verschluss, aber mit direkter Abfertigung eingerichtet werden. Um den weitgehendsten Bedürfnissen kommender Zeiten Rechnung zu tragen, ist auf dem südlichen Hafenkai Platz für zwei weitere Lagerhäuser von denselben Abmessungen vorgesehen.

Ladekrahnen.

Für Löschung der Frachten können, wie bei der Kaianlage zu Frankfurt und Sachsenhausen, Auslegerkrahnen in beliebiger Anzahl je nach der Ausdehnung des Verkehrs aufgestellt werden, die durch Winden mit mehrfachen Vorgelegen von Hand oder durch Druckwasser in Betrieb zu setzen sind.

Geleisanlagen.

Um den für Hanau zu erwartenden sehr bedeutenden Uebergangsverkehr, namentlich an Kohlen, Erzen, Werksteinen, Bauhölzern u. dergl. in thunlichster Weise zu befördern, sind auf dem für diesen Verkehr in erster Linie bestimmten nördlichen Hafenkai ausser dem Krahnengeleis (8) zwei mehrfach durch Weichen verbundene Ladegeleise (9 und 10) geplant, von denen Geleis 9 für die nach dem Ostbahnhof abgehenden und Geleis 10 für die von dort ankommenden Wagen bestimmt ist.

Ebenso ist zur Hebung des auf der Hafenzunge sich entwickelnden Verkehrs ausser den Krahnen- und Ladegeleisen ein vollständiger Hafenbahnhof entworfen. Die erweiterungsfähige Anlage ist zufolge Bestimmung der Königlichen Eisenbahndirektionen, gemäss welcher die Zugmaschinen das Rangiren auf Hafengeleisen nicht ausführen, sondern lediglich den Verkehr von Güterzügen zwischen Hafen und Güterbahnhof bewirken sollen, derart geplant, dass für die nach dem Güterbahnhof bestimmten Wagen ein besonderes Geleis von 470,0 Meter nutzbarer Länge vorgesehen ist, in welchem die beladenen Wagen von Pferden oder einer besonderen Rangirmaschine bereit gestellt werden.

Benutzung der Geleise.

Für die Benutzung der Geleise auf der Hafenzunge ist demnach folgende Ordnung massgebend:

Geleis 1 und 7: Krahnengeleise;

„ 2 „ 6: Ladegeleise;

Geleis 3: Aufstellungsgeleis für die nach dem Güterbahnhof bestimmten beladenen Wagen;

„ 4: Ankunftsgeleis für die vom Güterbahnhof ankommenden Güterzüge und Passagegeleis;

„ 5a: Sammelgeleis für beladene Wagen aus Geleis 6;

„ 5b: Ladegeleis für den Lagerhausverkehr.

Die Fahrordnung für die Hafenzunge bestimmt sich nunmehr gewissermassen von selbst dahin, dass der vom Ostbahnhof ankommende Zug mit der Maschine voran in Geleis 4 einfährt, die Maschine losgekuppelt wird, durch die westliche Weichenstrasse sich hinter den in Geleis 3 zur Abfahrt bereit stehenden Zug setzt und denselben nach dem Ostbahnhof drückt. Die im Geleis 4 abgesetzten beladenen Wagen werden nach den zur Abfertigung bestimmten Geleisen befördert, während die leeren Wagen je nach Bedürfniss nach den Ladegeleisen geschafft werden.

Die an der Hafeneinfahrt molenartig verengte Hafenzunge ist in solcher Breite massiv auszubauen, dass auf derselben ein zur Benutzung der Weichen erforderliches Kopfgeleise verlegt werden kann, und ausserdem zu beiden Seiten genügend Raum bleibt, um dasselbe nöthigenfalls auf eine Länge von etwa 20,0 Meter zu überbauen, damit auf diese Weise für eine etwa in Dienst zu stellende Rangiermaschine der erforderliche Schutz zur Nachtzeit beschafft wird.

Geleiskopf.

Auf der äussersten Spitze der Hafenzunge ist ein Gangspill aufzustellen, welches bei hohem Wasserstand und starkem Winde den einfahrenden oder wendenden Schiffen Hülfe leisten soll.

Die Ueberleitung der Hafengeleise auf den Bahndamm der Linie Frankfurt-Bebra erfolgt durch zwei in Steigung von 1:100 liegende Curven von je 180,0 Meter Radius. Hinter der ersten Wegüberführung sind dieselben mittelst einer Linksweiche zu einem für den Hafenverkehr besonders bestimmten Geleise vereinigt.

Geleis-anschlüsse.

Zur Schonung des zu Gärten und Villen zu verwerthenden Geländes soll von der Ueberführung der Steinheimer Landstrasse ab der Bahndamm an der Ostseite verbreitert und das neu zu verlegende Geleis als Hauptgeleis dem Personen- und Güterverkehr übergeben werden, während das bisherige westliche Hauptgeleis als Hafengeleis zu benutzen ist, dessen Ueberleitung in das westliche Maschinen- und Ausziehgeleis des Ostbahn-

Verbindungsgeleis zwischen Hafen und Ostbahnhof.

hofes ohne Schwierigkeit mittelst einer einfachen Kreuzungsweiche und Linksweiche zu erreichen ist.

Erweiterung
der Hafenanlage.

Die Erweiterungsfähigkeit des Hafenbeckens für vier grosse Rheinschiffe ist gesichert und in punktierten Linien angedeutet. Fernerhin kann durch weiteren Ausbau des rechten Flussufers bis zur Holzaufschleife die Flusskailänge um 300,0 Meter vermehrt werden, die Verlängerung als Tiefkai angelegt werden, um weder das Durchflussprofil unter der Brücke zu verengen noch den Stau oberhalb der Brücke zu erhöhen.

Baukosten.

Nach überschläglichen Ermittlungen stellen sich unter Berücksichtigung der jetzigen Preise für Arbeitslohn und Materialien die Kosten für die zunächst in Aussicht genommene Hafenanlage wie folgt:

1. Grunderwerb	120,000 M.
2. Erdarbeiten	130,000 „
3. Maurerarbeiten	1,050,000 „
4. Pflasterarbeiten	250,000 „
5. Lagerhaus	450,000 „
6. Maschinelle Anlagen	180,000 „
7. Geleisanlagen	120,000 „
	<hr/>
Summa	2,300,000 M.

Die städtischen Behörden in Hanau haben sich bereit erklärt, die Kosten der gesammten Hafenanlagen auf die Stadtkasse zu übernehmen.

Kapitel V.

Die Bedeutung der Weiterführung der Main-
Kanalisation von Offenbach bis Hanau für die
Stadt Hanau, deren Umgebung und das allgemeine
preussische Staatsinteresse.

Wenn wir im Nachstehenden versuchen, die grossen und vielseitigen Vortheile, welche preussischen Gebietstheilen, insbesondere der Stadt Hanau und den angrenzenden Bezirken, aus der Weiterführung der Mainkanalisation von Offenbach bis Hanau erwachsen werden, zu schildern, so müssen wir zunächst betonen, dass es sich bei dieser Kanalisation nicht etwa um ein neues Projekt handelt, sondern es kommt hier thatsächlich nur der, mit verhältnissmässig geringen Kosten zu erreichende Anschluss gewerbsreicher Gebiete an eine, von der Preussischen Staatsregierung mit so wunderbarem Erfolg geschaffene wirthschaftliche Einrichtung in Frage. Es ist u. A. n. also nur eine in der Sache selbst liegende Consequenz, wenn die Preussische Staatsregierung die von ihr als nützlich und nothwendig anerkannte und zunächst bis Frankfurt ausgeführte Mainkanalisation nunmehr, nachdem die dauernde, fast unbeschränkte Leistungsfähigkeit des neuen Verkehrswegs festgestellt ist, auch bis an ihre südlichen Grenzen weiterführt und so die Früchte einer grossen Errungenschaft allen preussischen Gebietstheilen, soweit dies nach ihrer Lage möglich ist, zugänglich macht. So wirksam dieses Argument an und für sich schon ist, so wird es noch verstärkt durch die Thatsache, dass auch die Grossherzoglich Hessische Staatsregierung den Anschluss ihrer oberhalb Frankfurt gelegenen

Gebietstheile an die Mainkanalisierung als eine, dem Staat aus allgemeinen volkwirtschaftlichen Gründen geradezu obliegende Verpflichtung anerkannt, und die Weiterführung der Mainkanalisierung von Frankfurt bis Offenbach auf Staatskosten bereits beschlossen hat. Der Preussische Staat aber, welcher den Gedanken der Mainkanalisierung gefasst und so glänzend zur Ausführung gebracht hat, wird in der Nutzbarmachung der neuen Einrichtung gewiss nicht hinter dem Grossherzogthum Hessen zurückstehen wollen. —

Wenn wir nun zunächst die Wirkungen, welche die Weiterführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Hanau für die Stadt und im Anschluss daran für den Handelskammerbezirk haben würde, betrachten, so werden wir nicht die voraussichtliche Wiedererstarkung eines noch vorhandenen, einigermaßen erheblichen Wasserverkehrs, sondern dessen vollständige, aber desto reichere Früchte versprechende Neubelebung ins Auge fassen müssen. Denn der Antheil, welchen die Stadt Hanau und ihre Umgebung in den letzten Jahren an dem Gütertransport auf dem Main genommen hat, ist geradezu verschwindend. Das Totalgewicht der in Hanau per Schiff angekommenen und ausgeladenen Güter, und zwar bestanden solche fast ausschliesslich aus zu Thal kommenden Steinen, betrug in

1885	=	9,015	Centner
1886	=	9,342	"
1887	=	48,073	"
1888	=	6,016	"
1889	=	8,660	"
1890	=	<u>16,363</u>	"

Sa. 97,469 Centner,

also im Durchschnitt pro Jahr 16,244 Centner.* Diesem verschwindenden Wasserverkehr stellen wir gegenüber, dass im Jahr 1890, bezw. in 1890/91 auf den verschiedenen Bahnhöfen in Hanau der Güterverkehr in Summa 183,572 Tonnen, also 3,671,440 Centner, betrug. Und im Weiteren betrug der Güterverkehr der zehn, zum Handelskammerbezirk Hanau gehörigen Stationen in der gleichen Zeit in Summa 395,781 Tonnen = 7,915,620 Centner.

Es liegt aber der völlige Darniedergang der Mainschiff-

* Hierunter zu Berg kommende Frachtgüter nur 10—15 Centner pro Jahr.

fahrt für Hanau nicht nur an dem, in den früheren Abschnitten geschilderten, allerdings überaus mangelhaften Zustand der Fahrstrasse des Mains, sondern auch an dem Mangel jeglicher, den Bedürfnissen der Neuzeit entsprechender, lokaler Einrichtungen, also angemessener Werft-, Hafen- und dergl. Anlagen. Der sogenannte Hafen in Hanau, der traurige Rest des vom Grafen Philipp Ludwig II. erbauten Mainkanals, hat vermöge seiner ganzen Lage, Grösse und Einrichtung für die Schifffahrt fast gar keinen Werth mehr, ebenso sind die Ufer- und Werftverhältnisse in Hanau die denkbar ungünstigsten. Ist in früheren Jahren der Rückgang der Mainschifffahrt in Hanau in Folge des schlechten Fahrwassers und in Folge sonstiger ungünstiger Verhältnisse eingetreten, so hat andererseits dieser Rückgang der Schifffahrt die Folgen gehabt, dass auch die Ufer- und Werftanlagen vernachlässigt wurden und mehr und mehr verödeten. So konnte auch die im Jahre 1885 auf dem Maine eingerichtete Kettenschleppschifffahrt, auf welche man in Hanau grosse Hoffnungen gesetzt und von der man eine Wiederbelebung des Wasserverkehrs erwartet hatte, keine Wendung zum Bessern veranlassen.

Schon bei normalem Wasserstand, bezw. einem Pegelstand von ca. acht Centimeter über Null ist es den Schiffern dermalen nicht mehr möglich, in Hanau näher als bis zu einer Entfernung von acht Metern an den fast verfallenen Kai, bezw. an die Werftmauern heranzukommen, da die Sohle des Maines vollständig verschlammt ist und das Uferwasser selbst bis zu einem halben Meter von der Werftmauer entfernt steht.

Bei einigermaßen hohem Wasserstand aber, der an anderen Plätzen die Einstellung der Schifffahrt noch keineswegs bedingt, wird die ganze Werft oft wochenlang unter Wasser gesetzt, sodass ein Ein- oder Ausladen von Schiffen ganz unmöglich ist; schon ein Wasserstand von 2,20 Meter Hanauer Pegel genügt, um die Werft zu überschwemmen, während die Schifffahrt noch bei einem Pegelstand von 2 Meter 60 bis 75 möglich ist. Jeder Unbefangene wird zugeben, dass dies in Wahrheit traurige Verhältnisse sind und dass hiernach dermalen der Main als Wasserstrasse für Hanau gar nicht existirt.

Die Weiterführung der Kanalisierung des Maines von Offenbach bis Hanau würde also allein nicht genügen, um der Stadt und Umgebung den fast gänzlich verschwundenen Wasserverkehr wieder zu verschaffen, es bedarf vielmehr zu diesem Zweck

gleichzeitig der Anlage eines neuen grossen Hafens, der Erbauung eines Lagerhauses, überhaupt der Schaffung aller derjenigen örtlichen und technischen Einrichtungen, wie sie der Schiffsverkehr an einem modernen Stapelplatz erfordert. Das Projekt dieser Anlagen ist in Kapitel IV. Abschnitt 2 dieser Schrift (Seite 74 ff.) dargestellt und zu einem Kostenaufwand von 2,300,000 Mark veranschlagt.

Wie fest die Ueberzeugung, dass nur und allein durch die Wiedernutzbarmachung der Mainwasserstrasse für eine gedeihliche Weiterentwicklung der Stadt und für die Erstehung neuen Verkehrs und neuer, lebenskräftiger Handelszweige und Industrien der Boden geschaffen werden kann, in alle Schichten der Bevölkerung eingedrungen ist, beweist am schlagendsten die Thatsache, dass die städtischen Behörden unter einmüthiger Zustimmung der Bürgerschaft beschliessen konnten, die Herstellung aller in Folge der Weiterführung der Main-Kanalisation bis Hanau am Platze erforderlich werdenden Hafen- und sonstigen örtlichen Anlagen auf städtische Kosten zu übernehmen.

Um die volle Tragweite dieses wichtigen Beschlusses zu beleuchten, sei es uns verstattet, über die finanziellen Leistungen der Stadt Hanau als Gemeinwesen in den letzten 25 Jahren, insbesondere auf dem Gebiete der öffentlichen Einrichtungen, einige Mittheilungen zu machen.

Seit im Jahre 1866 die Stadt Hanau der Preussischen Monarchie einverleibt wurde, haben sich die jährlichen regelmässigen Ausgaben * der allgemeinen Stadtverwaltung mehr als verfünffacht.

Aus der Fülle der von der Stadt Hanau für öffentliche Einrichtungen in den letzten 25 Jahren aufgewendeten Summen greifen wir nur einige heraus.

So wurde in 1870 das Gaswerk angekauft und repräsentirt dasselbe einen Kapitalwerth von rund 750,000 Mark. Für Schulhausneubauten wurden in den letzten 25 Jahren aufgewendet rund 850,000 Mark, für Brückenbauten 100,000 Mark, für andere öffentliche Bauten (Schlachthaus, Theaterumbau u. s. w.) 100,000 Mark; der Ankauf von Mühlen für die städtischen Entwässerungsanlagen erforderte 270,000 Mark, der grosse Strassen-

* Ohne Gaswerks-, Wasserwerks-, Sparkasse- und Stiftungs-Verwaltung, welche gesonderte Kassenführung haben.

durchbruch in der Altstadt 110,000 Mark. Für neue Strassenanlagen wurden viele Hunderttausende von Mark aufgewendet.

In ganz jüngster Zeit hat die Stadt Hanau weiter mit einem Kostenaufwand von 680,000 Mark eine neue Druckwasserleitung gebaut; sie hat ferner im Jahre 1890 das Altstädter Schloss, den Sitz der früheren Grafen von Hanau, von den Philipps-thaler Linien des Hessischen Fürstenhauses für den Preis von 325,000 Mark angekauft, und hat den zu dem Schloss gehörigen sechs Hektar grossen herrlichen Park zu einem Stadtpark umgewandelt. Endlich ist im Laufe des Jahres 1891 damit begonnen worden, eine Gesamt-Entwässerung der Stadt zur Ausführung zu bringen, welche einen Kostenaufwand von 1½ Millionen Mark erfordern wird.

Wenn trotz aller dieser, grosse Mittel erfordernder öffentlicher Unternehmungen die Stadt Hanau keinen Augenblick zögert, die zur Erbauung eines Handelshafens mit Lagerhaus erforderlichen Opfer zu bringen, welche nach Kapitel IV. dieser Denkschrift zu 2,300,000 Mark veranschlagt sind, so geschieht dieser bedeutungsvolle Schritt in der Ueberzeugung, dass die Stadt Hanau in ihrer Entwicklungsgeschichte dormalen vor einem ernsten Wendepunkt steht, von welchem aus der Weg entweder zur Höhe — oder zur Tiefe geht. Und gerade mit Rücksicht auf die, von der Stadtverwaltung übernommenen grossen Aufgaben muss es als eine Pflicht der Stadtvertretung erscheinen, die Bürgerschaft nicht nur auf der bisherigen Leistungsfähigkeit zu erhalten, sondern diese Leistungsfähigkeit auch möglichst zu erhöhen, um auch den in Zukunft an das Gemeinwesen herantretenden Anforderungen gerecht werden zu können.

Wer mit aufmerksamem Blick die Gesicke der Stadt Hanau in den letzten Jahrzehnten verfolgt hat, der wird mit voller Ueberzeugung sich mit uns vereinigen zu dem Ausspruch: „Wird die Kanalisierung des Maines von Offenbach bis Hanau durchgeführt, so eröffnet sich mit diesem neuen Verkehrsmittel, dessen Leistung und Wirkung eine unschätzbare ist, für die Stadt Hanau der gewisse Blick in eine neue, verheissungsvolle Zukunft voller Leben und Neugestaltung, während die Nichtausführung des in Rede stehenden Projekts den Stillstand, in welchem sich dormalen zweifelsohne das wirthschaftliche Leben der Stadt befindet, verstärken und sicherlich der Ausgangspunkt eines beklagenswerthen Niedergangs des Gemeinwesens bilden würde.“

Zu näherer Illustrirung dieser Verhältnisse führen wir an, dass die Bevölkerung Hanau's in den letzten Jahren nur eine verhältnissmässig geringe Zunahme erfahren hat, ein Umstand, der im Hinblick auf das Wachsthum anderer Städte — wir erwähnen nur das nahegelegene Grossherzoglich Hessische Offenbach — die Aufmerksamkeit der städtischen Verwaltungs-Organe in hohem Maasse auf sich ziehen musste. Wenn bei dieser Beobachtung auch eine, am 1. April 1890 eingetretene Verminderung der Garnison mitspricht, so muss es andererseits auffallend erscheinen, dass nach den angestellten Berechnungen die Durchschnittszahl der Geburten in Hanau in den letzten Jahren nicht unwesentlich hinter der Durchschnittszahl anderer Städte zurückbleibt.

Aus der in den vorhergehenden Abschnitten abgedruckten Bevölkerungsstatistik ist ersichtlich, dass bis zum Jahre 1875 die Bevölkerungszunahme Hanaus eine ziemlich normale war, während von diesem Jahre an das Wachsen der Bevölkerung sich wesentlich verringerte. Hanau zählte am 1. Dezember 1875: 22,730 und am 1. Dezember 1890: 25,029 Einwohner, hat also in den letzten fünfzehn Jahren nur um 2299 Bewohner zugenommen, während die Bevölkerungszunahme in den vorhergehenden fünfzehn Jahren: 6928 Bewohner betrug.

Die Gründe für die hier constatirte auffallende Erscheinung waren nicht weit zu suchen. Bei dem ausgesprochenen Charakter der Stadt Hanau als einer Handels- und Industriestadt muss naturgemäss jede, die Entwicklung der Stadt nachhaltig beeinflussende Erscheinung auf den mehr oder minder günstigen Stand von Handel und Industrie zurückzuführen sein. Und wirklich führten die in der vorsichtigsten und gewissenhaftesten Weise angestellten Erhebungen zu dem, übrigens in unterrichteten Kreisen schon seit Jahren vermutheten Resultat, dass sich in einzelnen Handels- und Industriebranchen der Stadt Hanau seit längerer Zeit ein gewisser, dem Rückgang bedenklich verwandter Stillstand bemerkbar macht.

Wir nehmen hier auf das in der vorausgegangenen Schilderung über den dermaligen Stand von Handel und Industrie im Handelskammerbezirk Hanau bezüglich der Edelmetall-Industrie und der Diamantschleifereien Gesagte Bezug und fügen hinzu, dass, wenn auch die dermalen ungünstige Lage der Diamantschleifereien theilweise auf besondere Ursachen zurückzuführen ist, doch jedenfalls die seit längerer Zeit in der Bijouterie-

branche immer deutlicher zum Ausdruck kommende gedrückte Lage neben vorübergehenden, auch tieferliegende, allgemeine Gründe hat, deren Beseitigung weder in den Kräften der Beteiligten, noch in denen der städtischen Verwaltung liegt. In der heutigen modernen Zeit, in welcher die Entfernung kaum eine Schranke mehr ist, und in welcher der Wettbewerb auf den Produktionsgebieten immer intensiver und umfassender auftritt, ist es kaum mehr möglich, dass eine Spezial-Industrie, und sei sie noch so bedeutend, auf die Dauer gleichsam das Monopol einer Stadt bleiben und derselben ihren alleinigen Charakter aufprägen kann. So hat denn die Hanauer Edelmetall-Industrie im Laufe der Zeiten von ihrer früher dominirenden Stellung Manches einbüßen müssen, wobei besonders die bereits erwähnte Erschwerung des Exportes wesentlich ins Gewicht fällt. Uebrigens ist die Lage der gesammten deutschen Edelmetall-Industrie eine recht gedrückte. Aus Pforzheim und anderen bedeutenderen Bijouterieplätzen kommen ähnliche Klagen und es erscheint, was die Hanauer Verhältnisse anlangt, als Thatsache, dass der Rückgang in der Branche nicht an der mangelnden Thatkraft der Hanauer Industrie oder an örtlichen Verhältnissen liegt, sondern auf die zwingende Gestaltung allgemeiner Umstände zurückzuführen ist.

Gleich ungünstige Umstände treten naturgemäss auch in den zahlreichen Hilfsgewerben der in Rede stehenden Industrie in zunehmender Weise zu Tage, und welchen einschneidenden Einfluss diese schwierige Lage eines Hauptzweiges der Hanauer Industrie auf die Gesamtverhältnisse der Stadt hat, das erscheint so recht in die Augen fallend, wenn man erwägt, dass noch jetzt über 200 Betriebe der Edelmetall-Industrie und der mit ihr verwandten Branchen in der Stadt Hanau vorhanden sind.

Nun ist es uns wohl bewusst und liegt ja auf der Hand, dass die Weiterführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Hanau für die Edelmetallbranche und deren Hilfsgewerbe an sich von keiner Bedeutung ist und direkt keinen belebenden und erstarkenden Einfluss auf diese Industrien ausüben kann. Aber gerade weil ein solch wichtiger Theil der Hanauer Industrie an einem, in absehbarer Zeit kaum aufzuhebenden Stillstand leidet, erscheint es doppelt erforderlich, auf die übrigen vorhandenen Industrien befruchtend, wie auch ihre grösstmögliche Ausdehnung befördernd einzuwirken und die — durch

die Lage Hanau's, den Kapitalreichthum und Unternehmungsgeist seiner Bewohner im Uebrigen so erleichterte und nahegelegte — Ansiedelung neuer Industrien, die Anknüpfung neuer Handelsverbindungen mit allen Mitteln zu fördern. Und dass gerade die Weiterführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Hanau dazu prädestinirt ist, den wirkungsvollsten Anstoss zu dem wirthschaftlichen Aufschwung der Stadt Hanau und ihrer näheren und ferneren Umgegend zu geben, das erscheint nach den grossartigen Erfolgen, welche die bisherige theilweise Mainkanalisierung für die Stadt Frankfurt gehabt hat, ganz zweifellos.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein und würde den Rahmen dieser Denkschrift überschreiten, wenn wir für jeden einzelnen Handels- und Industriezweig die Vortheile, welche ihm aus der Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau erwachsen werden, in concreten Zahlen zu berechnen suchen würden, es wäre dies auch ganz unmöglich, denn nach den bisher gemachten Erfahrungen hat noch in allen gewerbsreichen Gegenden die Eröffnung einer neuen, leistungsfähigen Wasserstrasse einen solchen Umschwung in den ganzen Verkehrs- und Produktionsverhältnissen herbeigeführt, dass die Erfolge des neuen Transportweges alle Schätzungen und Berechnungen weit übertroffen haben.

Wir haben auf den Seiten 32 bis 50 dieser Denkschrift bei Schilderung der dermaligen Lage von Handel und Industrie in der Stadt und dem Handelskammerbezirk Hanau schon der Hoffnungen gedacht, welche die meisten der jetzt vorhandenen grösseren Branchen zuversichtlich auf die Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau setzen. Wir möchten aber aus der Fülle der in Folge der qu. Kanalisierung eintretenden Transport- und sonstigen Vortheile wenigstens einige Beispiele näher darstellen; wir möchten andererseits zeigen, wie zahlreichen, in Hanau und dessen Umgebung vorhandenen Industrien und Handelsbranchen die Kanalisierung zu kräftiger Weiterentwicklung zu Hülfe kommen und wie sie anderen überhaupt erst die Möglichkeit zu freier Entfaltung geben wird.

Einer der wichtigsten Bedarfsartikel ist in der heutigen Zeit bekanntlich die Kohle. Sie ist ein unentbehrliches Bedürfniss für alle Bevölkerungsschichten, selbst der ärmste Mensch bedarf ihrer in unserem Klima. Es basirt andererseits

aber auch jede bedeutende Entwicklung im bisherigen wirthschaftlichen Leben der Völker auf der Steinkohle. Die Möglichkeit der Existenz und das Aufkommen vieler Industriezweige hängt lediglich vom Vorhandensein und von dem hohen oder niedrigen Preise der Steinkohle ab. Im Jahre 1890 wurden nun 63,632,000 Kil. Kohlen nach Hanau befördert, welche zum überwiegenden Theil zu industriellen Zwecken Verwendung fanden.

Seitdem die Kanalisierung des Mains von Mainz bis Frankfurt a. M. durchgeführt ist, wird die Kohle in Hanau auf zwei Wegen bezogen, nämlich entweder direkt aus den westphälischen Kohlenrevieren pr. Bahn, oder unter Benutzung des Wasserwegs von den Ruhrhäfen bis Frankfurt a. M. und von dort pr. Bahn. Zur Berechnung der durch die Kanalisierung des Mains bis Hanau voraussichtlich eintretenden Frachtersparniss für Kohlen ist also die zukünftige Wasserfracht sowohl den Frachtkosten des Schienenwegs, wie denen des combinirten Schienen- und Wasserwegs gegenüberzustellen.

Es beträgt nun

- a) die jetzige direkte Bahnfracht von den Ruhrzechen
bis Hanau im Durchschnitt pro 10,000 Kil. . . 78.— M.
- b) die jetzige combinirte Fracht und zwar
- | | |
|---|---------------|
| Zechenfracht, Kipplohn und Spesen . . | 16.— M. |
| Wasserfracht Ruhr-etc.-Zechen/Frankfurt | 32.— „ |
| Umladen in Frankfurt a. M. | 3.50 „ |
| Bahnfracht Frankfurt a. M./Hanau . . | 12.30 „ |
| | also 63.80 M. |
- pro 10,000 Kil. im Durchschnitt.
- c) die künftige Wasserfracht und zwar
- | | |
|---|--------------|
| Zechenfracht, Kipplohn und Spesen . . | 16.— M. |
| Wasserfracht Ruhr-etc.-Zechen/Frankfurt | 32.— „ |
| „ Frankfurt/Hanau ca. | 2.— „ |
| | also 50.— M. |
- pro 10,000 Kil. im Durchschnitt.

Nach Durchführung der Mainkanalisierung bis Hanau würde sich sonach gegen die bisherige Bahnfracht eine Ersparniss von 28 Mark pro 10,000 Kil. oder 14 Pfennig pro Centner, gegen die combinirte Fracht dagegen eine Ersparniss von 13 Mark 80 Pfennig oder $6\frac{9}{10}$ Pfennig pro Centner ergeben.

Bei dem bisherigen combinirten Transport ist ein zweimaliges Umladen aus dem Waggon in das Schiff und umgekehrt in den

Ruhrhäfen und Frankfurt a. M. erforderlich. Durch dieses zweimalige Laden, bezw. Umladen leidet nicht nur die Kohle, sondern der ganze Transport wird auch nicht unwesentlich verzögert und hat sich daher der combinirte Wasserbezug für Hanau in bedeutendem Umfang bisher nicht eingeführt.

Nach Durchführung der Kanalisierung des Mains bis Hanau wird aber nur ein einmaliges Verladen der Kohlen, nämlich in den Ruhrhäfen, erforderlich sein, und es wird dies neben der Frachtermässigung zur Folge haben, dass mindestens derselbe Prozentsatz der Produzenten wie in Frankfurt a. M. die Kohle pr. Wasser beziehen wird.

Der Antheil des Wassertransportes am Kohlenverkehr betrug nun in Frankfurt a. M. im ersten Jahre nach Vollendung der Kanalisierung von Mainz bis Frankfurt a. M. 42,7 0/0 und ist bis zum Jahre 1890 in stetiger Progression auf 58 0/0 des Gesamtkohlenverkehrs gestiegen.

Die Stadt Hanau empfang in 1890 63,632,000 Kil. = 1,272,640 Centner Kohlen, davon 58 0/0 als Wassertransport angenommen würde rund 738,000 Centner ergeben.

Für die Höhe der zu berechnenden Ersparniss ist es nun von Einfluss, welcher Theil des jetzigen Kohlenempfanges der Stadt Hanau bereits jetzt bis Frankfurt a. M. pr. Wasser geht und für die Folge also nur eine Ersparung von $6\frac{9}{10}$ Pfennig erwarten lässt. Auf Grund sorgfältiger Schätzungen ist dieser Bezug auf höchstens 200,000 Centner zu taxiren.

Hiernach würden sich als Ersparniss berechnen:

200,000 Centner à $6\frac{9}{10}$ Pfg.	13.800 M.
538,000 „ (738.000 — 200.000) à 14 Pfg.		<u>75.320 „</u>
		Sa. 89.120 M.

Es würde sich also nach Durchführung der Mainkanalisierung bis Hanau gegen die jetzigen Frachtpreise allein eine Frachtermässigung für den jetzigen Stand des Kohlenbezugs der Stadt Hanau von mindestens rund 90,000 Mark pr. a. herausstellen.

Der Bedarf an Kohlen der zwischen Frankfurt a. M. und Hanau am Main selbst gelegenen preussischen Orte Mainkur-Fechenheim, Hochstadt-Dörnigheim und Kesselstadt, welche nach Weiterführung der Kanalisierung ihre Kohlen grösstentheils auf dem Wasserweg beziehen werden, ist mit 460,000 Centner — allein die Anilinfarbenfabrik auf der Mainkur verbraucht

pro Jahr ca. 360,000 Centner — gering veranschlagt; rechnen wir hiervon 75⁰/₁₀ als demnächstigen Wasserbezug und die im Durchschnitt zu erzielende Frachtersparniss nur 5 Pfennig pro Centner, so ergiebt dies für 345,000 Centner eine weitere Ersparniss von 17,250 Mark.

Aber auch die zum Handelskammerbezirk Hanau gehörigen, an der Bahn gelegenen Orte, welche ihre Kohlen bisher ausschliesslich pr. Bahn beziehen, werden gewiss für die Folge einen grösseren Theil ihres Bedarfs, besonders für industrielle Zwecke, bis Hanau pr. Schiff verfrachten lassen und von da pr. Bahn beziehen, wodurch sie immerhin gegen den bisherigen Bezug eine nicht unwesentliche Frachtersparniss erzielen werden. Die Fracht für diese Orte würde sich wie folgt gestalten

Zechenfracht, Kipplohn und Spesen etc.	16.— M.
Wasserfracht Ruhrhäfen/Hanau	34.— „
Umladen Hanau	3.50 „
Bahnfracht je nach Station	12.— bis 15.— „

Die combinirte Fracht würde sich demnach für die hier in Betracht kommenden Orte auf ca. 65—69 Mark stellen, was gegen die bisherige reine Bahnfracht immerhin eine Ersparniss von im Durchschnitt 5 Pfennig pro Centner bedeuten würde.

Im Jahre 1890 haben nun von zum Handelskammerbezirk Hanau gehörigen Orten an Kohlen per Bahn bezogen:

1. Gelnhausen	79,600	Centner
2. Wächtersbach	65,600	„
3. Meerholz	26,200	„
4. Langenselbold	19,400	„
5. Grossauheim	18,400	„
6. Bruchköbel	50,200	„
7. Windecken	<u>83,800</u>	„

Sa. 343,200 Centner *,

wofür sich, wenn nur die Hälfte dieser Mengen für die Folge auf dem combinirten Wasserweg bezogen wird, eine Frachtersparniss von mindestens 8580 Mk. berechnen lässt.

Wir haben uns mit voller Absicht auf die direkt in Betracht kommenden Ortschaften des Handelskammerbezirks

* Die vorstehenden Zahlenangaben sind ausdrücklich zu Zwecken dieser Denkschrift von den Stationen, bezw. den Bahnverwaltungen eingezogen, tragen also amtlichen Charakter.

Hanau, also auf unsere nächste, und nur auf die preussische Umgebung beschränkt, und kommen auf Grund unserer vor-
sichtigsten Schätzungen zu dem Resultat, dass schon allein für
unseren engeren Bezirk sich bei Durchführung der Mainkanali-
sierung bis Hanau nur für den Kohlentransport und nur
für den jetzigen Stand der Consumption eine Ersparung
von ca. 115,000 Mark pro Jahr herausstellt, eine Summe, welche
einer mittelbaren Verzinsung des für die Kanalisierung aufzu-
wendenden Kapitals von 2,400,000 Mark mit nahezu 5% gleich-
kommt.

In Wirklichkeit wird aber der Kohlenverkehr auf
der kanalisirten Strecke Frankfurt/Hanau ein bei Weitem
grösserer sein. Denn bei vorstehenden Berechnungen ist das
jährliche Wachstum des Kohlenverkehrs gar nicht, der
zu erwartende erhebliche Umschlagverkehr aber nur zum
allergeringsten Theil in Berücksichtigung gezogen.

In der Stadt Hanau ist der Kohlenconsum gewachsen:

1890 gegen 1889 um	14.9 %
1889 „ 1888 „	6.2 „
1888 „ 1887 „	17.5 „

Die durchschnittliche procentuale Zunahme der Jahre
1888/90 ist mithin gleich 12.8 %.

Hiernach würde sich der Kohlenconsum in Hanau

in 1891 auf	71,776	Tonnen
„ 1892 „	80,963	„
„ 1893 „	91,326	„
„ 1894 „	103,016	„
„ 1895 „	116,202	„

also nach Ablauf von 5 Jahren auf ca. 2,300,000 Centner stellen.
Nach Ablauf der Bauperiode für die zu kanalisirende Strecke
Offenbach/Hanau wird also voraussichtlich der Kohlenbedarf
der Stadt Hanau auf ca. 2,300,000 Centner gestiegen sein, für
welche sich eine Frachtersparniss um mindestens
160,000 Mark berechnen lässt.

Hierbei ist weiter noch ganz ausser Berechnung gelassen,
dass der Kohlenverbrauch in Hanau nach den in anderen Städten
gemachten überraschenden Erfahrungen zweifellos noch eine
weit grössere Zunahme erfahren wird, wenn in Folge der durch
die Mainkanalisierung geschaffenen günstigen Verhältnisse die
vorhandenen Industrien sich weiter ausgedehnt und neue Fabri-
kationszweige sich angesiedelt haben. Um gerade in dieser

Hinsicht die günstigsten Vorbedingungen zu schaffen, ist ein verbilligter Kohlenbezug von entscheidender Wichtigkeit.

Was den Umschlagverkehr in Kohlen anbelangt, so wird dieser — begünstigt durch die ganz ausserordentlich vortheilhafte Lage Hanau an sechs, alle in den Centralbahnhof einmündenden Eisenbahnlinien, welche nach dem bereits geschilderten Projekt mit dem Hafen durch Geleise verbunden sind — voraussichtlich in Hanau sowohl für die nahegelegenen preussischen Gebietstheile, als auch für die angrenzenden anderen Staaten zu ganz bedeutender Entwicklung gelangen. Von ausserordentlicher Wichtigkeit wird hierbei auch der Kohlen-Verkehr mit Bayern werden.

Nach dem Königreich Bayern gehen aus den Verkehrsbezirken 26 (Grossherzogthum Hessen) und 21 (Provinz Hessen-Nassau), d. h. also über Mainz, Gustavsburg und Frankfurt a. M. schon jetzt jährlich über neun Millionen Centner Kohlen, die den Weg über Hanau einschlagen müssen und die dermalen grösstentheils auf den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz und Gustavsburg umgeschlagen werden.

Der Werth der Kohle am Ursprungsorte ist aber unter allen Massenartikeln einer der niedrigsten. Ihre Absatzfähigkeit ist daher ausserordentlich von der Höhe der Transportkosten abhängig. Jede Verbilligung derselben bedeutet auch eine Erweiterung des Absatzgebietes. Die Verbesserung des Mainwasserwegs bis dicht an die bayerische Grenze durch Kanalisierung des Mains bis Hanau wird daher nicht nur mit zwingender Nothwendigkeit den Umschlag-Verkehr auch für viele Millionen Centner Kohlen nach Hanau ziehen, sondern wird die Absatzfähigkeit der Ruhrkohlen nach Bayern steigern und sie mit Erfolg der böhmischen Braunkohle Concurrenz machen lassen. Auf diesen für das allgemeine Staatsinteresse* sehr bedeutsamen Umstand glauben wir ganz besonders hinweisen zu sollen. —

Für einen wichtigen Industriezweig der Stadt Hanau und des Handelskammerbezirks Hanau, die Tabak- und Cigarren-

* Wir erinnern hier auch an die wichtigen und interessanten Ausführungen Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern in einer Mitte Dezember 1891 stattgehabten Sitzung der Reichsrathskammer in München, in welcher hochbedeutsamen Rede die Wichtigkeit der Hebung des Flussverkehrs auf dem Main und der Weiterführung der Kanalisierung desselben im Ausblick auf den völkerverbindenden Rhein-Donau-Kanal ihre autoritative Bestätigung fand.

fabrikation, würde die Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau schon durch die eintretende erhebliche Verkehrsvermehrung grosse Vortheile gewähren. Aber auch für den Bezug des Rohtabaks und für den Versandt der Fabrikate nach den Rheinorten würde die neue Wasserstrasse in Betracht kommen.

In den in Hanau und der Umgebung der Stadt domizilirten Fabriken werden nicht nur grosse Quantitäten ausländischer Tabake verarbeitet, sondern es nimmt auch die Verarbeitung von Pfälzer Tabaken, die vorwiegend aus den oberen Rheinhäfen bezogen werden, stetig zu. Ein grosser Theil des zur Verarbeitung gelangenden Tabaks — auch der pfälzische über Ludwigshafen - Mainz — würde bei Weitem billiger auf dem Wasserweg bezogen werden können, ebenso würde immerhin auch zum Versandt der Produktion der Tabakindustrie nach dem rheinischen Absatzgebiet der Wasserweg in Betracht kommen.

Für die mit der Tabakindustrie so eng verbundene Fabrikation von Cigarrenkistchen und Cigarrenwickelformen würde in gleicher Weise die Erschliessung des Wasserwegs von erheblicher Bedeutung sein.

Die Industrie bezieht ausser ihrem sonstigen Bedarf allein über 100,000 Centner russisches Erlenholz, welches bis jetzt theils ganz per Bahn bezogen, theils in Mainz und Gustavsburg vom Schiff auf die Bahn umgeschlagen wird. Würde dieses Erlenholz ganz auf dem Wasserweg bezogen werden können, so würde der betreffenden Industrie schon hieraus ein Frachtvortheil von ca. 10,000 Mark pro Jahr erwachsen. Abgesehen von diesen, übrigens auch bei den übrigen zur Verarbeitung gelangenden Hölzern theilweise in Betracht kommenden Frachtermässigungen, würde sich für die Cigarrenkistchen- und Cigarrenwickelformen - Fabrikation eine ganz bedeutende Erweiterung ihres Absatzgebietes durch den ermöglichten Wassertransport ihrer, einen grösseren Raum beanspruchenden Fabrikate erzielen lassen.

Ganz gleiches gilt für die in Hanau betriebene Fass-Fabrikation und es liegt auf der Hand, dass diese eigenartige Industrie gerade durch die Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau in ihrer Concurrenzfähigkeit eine so wesentliche Stärkung erfährt, dass sie zweifelsohne in überraschender Weise sich ausdehnen wird. Würden doch für eine derartige Industrie die Verhältnisse besonders günstig liegen. Auf der einen Seite

die durch die nahegelegenen Waldungen gesicherte Beschaffung geeigneten Rohmaterials, auf der anderen Seite die billige Wasser-Verfrachtung der voluminösen — von dem Eisenbahntransport jetzt auf weitere Strecken fast ausgeschlossenen — Fabrikate in das unendlich aufnahmefähige Gebiet des Rheines, der Mosel u. s. w.

Wir können uns im Weiteren wohl darauf beschränken, hier nochmals die in Hanau vorhandenen bedeutenderen Industrien zu erwähnen, welchen die Durchführung der Mainkanalisierung bis Hanau ganz erhebliche Vortheile und günstige Aussichten auf eine fernere vortheilhafte Entwicklung und Ausdehnung gewähren würde. Es sind dies die Bierbrauereien, die Maschinen-, Papier-, Bürsten- und Filzwaaren-Fabrikation, die Lederindustrie, die Teppich-, Gewürz-, Seifen- und Gas-Fabrikation, die Fabrikation von Spirituosen * u. s. w. Alle diese Industriezweige würden ihre Rohmaterialien in grossen Massen unter weit günstigeren Bedingungen auf dem Wasserwege beziehen und ebenso ihre Produkte und Fabrikate wenigstens zum grossen Theil auf demselben verfrachten können.

Von gleichem Vortheil wird die Weiterführung der Mainkanalisierung für zahlreiche Handelsbranchen sein, unter welchen wir nur an dieser Stelle nochmals den Colonialwaarenhandel, den Weinhandel, Getreide-, Hopfen-, Holz-, Petroleum-** etc. Handel hervorheben. Für alle diese und noch zahlreiche andere Handelszweige würde Hanau naturgemäss nicht nur für seinen eigenen Handel, sondern auch als wichtiger Umschlagplatz in Betracht kommen.

Greifen wir aus den vorstehenden Handelsbranchen z. B. den Petroleumhandel zu einer kurzen Betrachtung heraus. In der Zeit vom 1. April 1890 bis 1. April 1891 wurden ca. 11,000 Fass Petroleum im Gewichte von ca. 2,000,000 Kil. nach Hanau verladen. Der grösste Theil hiervon wurde direkt ab Bremerhafen-Geestemünde durch die Bahn bezogen, wobei sich der Frachtsatz auf 1,39 Mark pro 100 Kil. stellte. Ein kleiner Theil der Waare ging auch von Amsterdam, Rotterdam per Wasser bis Mainz und von da pr. Bahn nach Hanau und betrug der Frachtsatz in diesem Falle 1,23 Mark pr. 100 Kil. Diese Beförderungsweise ist aber nicht beliebt, da durch das Umladen

* conf. pag. 35—40 dieser Denkschrift.

** conf. pag. 41—44 dieser Abhandlung.

der Petroleumfässer in Mainz Verzögerungen und sonstige Unzuträglichkeiten entstanden.

Würde das Petroleum auf dem bis Hanau kanalisirten Main, also ohne Umladen transportirt werden können, so würde sich die Wasserfracht auf 80 Pfennig pro 100 Kil. stellen. Nehmen wir an, dass nur zwei Drittel des bisherigen Bezugs von Petroleum, das sich bekanntlich ganz besonders für den Wassertransport eignet, auf dem kanalisirten Main verladen würde, so würde dies gegen die Bahnfracht eine Frachtersparniss von 7866 Mark ausmachen, eine Summe, die anscheinend nicht sehr bedeutend ist, die aber bei einem derartigen Spezial-Artikel schon ganz wesentlich ins Gewicht fällt. Ganz ohne Zweifel würde aber der Petroleumhandel Hanau's, der sich bis jetzt auf Platz und Umgebung beschränkt hat, mit der Ermöglichung des gesicherten Wasserbezugs einen bedeutenden Aufschwung nehmen, wie dies in gleicher Weise bei den übrigen wichtigeren Handelsbranchen mit Sicherheit vorausgesagt werden kann.

Auch in dem Landkreis Hanau sind, wie wir bereits früher ausgeführt,* bedeutende industrielle Etablissements, welche aus der Weiterführung der Mainkanalisierung erhebliche Vortheile ziehen würden. Wir erwähnen hier nur die Cigarrenfabrikation, die Anilinfarbenfabrik in Mainkur-Fechenheim mit ihrem enormen Verbrauch von Rohprodukten, die Holzschneiderei in Langendiebach und die in verschiedenen Orten betriebene Ziegelfabrikation. Die Ziegeleien im Landkreis Hanau können unendliche Mengen vorzüglicher Bausteine produziren, sie können aber mit denselben auf grössere Entfernungen nur unter Benutzung des Wasserwegs concurriren. Mit dem gesteigerten Absatz und der steigenden Produktion der Ziegeleien würden sich für zahlreiche Orte des Landkreises Hanau Aussichten auf sicheren Verdienst und zunehmenden Wohlstand eröffnen.

Von grosser Wichtigkeit ist auch die Mühlenindustrie. Die Mühlen im Kreise Hanau haben schon jetzt eine Produktion von ca. 400,000 Centner pro Jahr, wovon ungefähr 40 0/0 auswärtiges Getreide ist und von auswärts bezogen wird. Diese Produktion kann mit Leichtigkeit ganz erheblich vermehrt und ausgedehnt werden und diese Ausdehnung würde durch den ermöglichten direkten Bezug ausländischer Kornfrüchte auf dem

* conf. pag. 45 ff. dieser Denkschrift.

Wasserweg ganz unzweifelhaft in grossem Maassstabe stattfinden. Liegen doch reichbevölkerte Absatzgebiete so nahe, dass sich unter diesen, denkbar günstigsten Verhältnissen die bei Hanau betriebene Mühlen-Industrie eine hervorragende Stellung leicht erringen könnte. Und damit würde Hanau zu einem wichtigen Stapelplatz für den Cerealienmarkt gemacht werden.

Endlich hat auch der zum Handelskammerbezirk Hanau gehörige Kreis Gelnhausen an der Fortführung der Mainkanalisierung bis Hanau ein grosses Interesse und zwar nicht nur an dem Empfang von Gütern auf dem Wasserweg bis Hanau, sondern ganz insbesondere an dem Versandt von in unerschöpflicher Menge vorhandenen Massenprodukten. Der Kreis Gelnhausen würde also in hervorragender Weise die Rückfracht für die bis Hanau fahrenden grossen Rheinschiffe liefern können. Gerade der Kreis Gelnhausen enthält nämlich ausgedehnte Waldungen, reiche Steinlager, Erden und Erze, überhaupt Massenartikel, welche bis jetzt noch zum grossen Theil ihrer vollen wirthschaftlichen Verwerthung und Ausnutzung harren.

Wir erwähnen in dieser Hinsicht in erster Linie die fiskalischen Erzlager in Bieber bei Gelnhausen, deren Förderung in den letzten Jahren 60,000 Tonnen betragen hat, aber unter günstigen Absatz- und Transport-Verhältnissen in z. Zt. unabsehbaren Grenzen gesteigert werden kann. Von diesen Erzen sind schon im Jahre 1887 33,745 Tonnen pr. Bahn nach Frankfurt gebracht, dort umgeschlagen und zu Schiff an die Hochöfenwerke des Rheins und der Ruhr befördert.

Durch die Kanalisierung des Mains bis Hanau würde für die Beförderung dieser Eisenerze eine so wesentliche Frachtermässigung eintreten, dass sie weit günstiger als bisher in Concurrenz treten können. Rechnet man die Eisenbahnfracht von Gelnhausen bis Frankfurt pro Doppelwaggon Erz nur 16 Mark (bisher betrug dieselbe 19 Mark), so würde sich bei Benutzung des Wasserwegs ab Hanau die combinirte Fracht mit Umladen nur auf ca. 13 Mark 20 Pfennig berechnen, das bedeutet pro Waggon eine Ersparniss von 2,80 Mark oder 28 Pfennig pro Tonne, was bei einer Förderung von 60,000 Tonnen eine Ersparniss an Fracht von 16,800 Mark und bei einer Förderung von 100,000 Tonnen eine solche von 28,000 Mark ausmachen und die Produktion gewiss bedeutend steigern würde.

Es liegt hierbei die Erwägung nahe, ob es sich nicht aus volkwirthschaftlichen Gründen für den Preussischen Staat em-

pfehlen dürfte, die Erzgruben bei Bieber, welche bisher an einen Privat-Unternehmer verpachtet sind, in eigenen Betrieb zu übernehmen, da durch Erschliessung des Wasserwegs ab Hanau die Erze auf weite Entfernungen hin dauernd concurrenzfähig werden. Soviel sich die Verhältnisse übersehen lassen, würde der Preussische Staat bei der eigenen Verwaltung der Gruben, deren Produktion gewiss auf das drei- und vierfache der bisherigen Förderung gesteigert werden kann, nicht nur einen erheblichen finanziellen Erfolg erzielen, sondern er würde vor Allem auch der armen Bevölkerung jener Gegend durch Schaffung einer vermehrten und gesicherten Arbeitsgelegenheit in wirksamster Weise zu Hülfe kommen, und so dem allgemeinen Volksinteresse wesentlich nützen. Ist doch bekannt, unter welch traurigen Verhältnissen sich ein grosser Theil der arbeitsamen Spessartbevölkerung den kümmerlichsten Lebensunterhalt suchen muss. Und in ähnlicher Weise, wie man Seitens der Königlichen Staatsregierung den armen Rhöndörfern durch Anlage von Sekundärbahnen etc. nachhaltig zu Hülfe gekommen ist, so könnte man auch die notorisch fleissigen Spessartbewohner durch die ermöglichte Gewährung eines regelmässigen Verdienstes zu günstigeren Erwerbs- und Lebensverhältnissen emporführen. —

Neben seinen Erzen birgt der Kreis Gelnhausen einen grossen Reichthum von werthvollen Steinen der verschiedensten Art. Insbesondere eignet sich der in grosser Menge vorhandene rothe Sandstein ganz vorzüglich zum Behauen und Verwerthen als Bau- und Façadenstein, die Produktion in den zahlreichen Brüchen in und bei Gelnhausen kann beliebig ausgedehnt werden und könnte noch zahlreiche Arbeitskräfte beschäftigen.

In Frankfurt a. M. und in den zahlreichen grossen und kleinen Rheinstädten wird in neuerer Zeit der rothe Sandstein mit Vorliebe zu Bauzwecken verwendet. Die reichen Façaden grossartiger Bauten finden gerade durch ihre Ausführung in feinbehauenen Sandstein immer wachsende Anerkennung.

Die Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau würde daher Millionen von Centnern dieser Steine aus dem Kreis Gelnhausen dem Mainverkehr zuwenden und würde der Stein-Industrie des Kreises Gelnhausen ganz neue vielversprechende Bahnen eröffnen, ja wir möchten sagen, die ganze, in ihrer Ausdehnungsfähigkeit unbegrenzte Steinindustrie des Kreises Gelnhausen steht und fällt mit der Mainkanalisierung bis Hanau.

Weitere Massenartikel für die Thalbeförderung ab Hanau liefern, wie wir schon auf Seite 48 ff. dieser Schrift ausführten, die Steingutfabrik in Wächtersbach, die Glashütte in Breitenborn, die Kalkwerke in Hailer, die verschiedenen Fabriken und Schneidemühlen für bearbeitete Hölzer im Kreise Gelnhausen u. s. w. Haben alle diese industriellen Etablissements schon unter den dermaligen ungünstigen Verhältnissen ihren Platz behaupten können, so werden sie mit der Erschliessung des Wasserwegs zum Segen weiter Bevölkerungsschichten einen bedeutenden Aufschwung nehmen. Denn ohne Zweifel würden alle diese Industrien wegen des bedeutenden Gewichtes ihrer Produkte aus der Benutzung des Wasserwegs ab Hanau ganz erheblichen Nutzen ziehen und andererseits zur fortwährend zunehmenden Belebung des Mainverkehrs beitragen.

Aber auch die Landwirthschaft in den Kreisen Hanau und Gelnhausen würde in der Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau eine Förderung ihrer Interessen erblicken und zwar sowohl durch den erleichterten Bezug der in dem Sandboden der Mainebene in grossen Mengen erforderlichen Dungstoffe, als auch durch die ermöglichte billigere Versendung ihrer Produkte.

Wenn wir in dieser Weise der verschiedenen wirtschaftlichen Produktionszweige und Industrien, welche an der Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau in hohem Grade interessirt sind, gedacht haben, so dürfen wir nicht unterlassen, zu erwähnen, dass — ganz abgesehen von den Erzgruben in Bieber bei Gelnhausen — auch der Preussische Staat gleichsam als Industrieller an dieser Kanalisierung sehr wesentlichen Antheil nehmen dürfte. Die dicht bei Hanau in ganz geringer Entfernung vom Main gelegene Königl. Pulverfabrik, die grösste der Monarchie, verbraucht selbstverständlich sehr grosse Mengen an Rohmaterialien — wir erinnern nur an Kohlen — und sie würde sich den kanalisirten Main in ganz besonders günstiger Weise nutzbar machen können. Wir sind begreiflicher Weise nicht in der Lage, hierüber uns in nähere Betrachtungen einlassen zu können, ebenso wie wir nicht zu beurtheilen vermögen, ob nicht auch für die Beförderung des fabrizirten Pulvers nach den westlichen Grenzen der Wassertransport dem Eisenbahntransport vorzuziehen wäre. Wir glauben aber nicht fehl zu gehen, wenn wir die für die Königl. Pulverfabrik Hanau durch die Weiterführung der Mainkanalisierung zu erzielende

Frachtersparniss auf dreissig bis vierzig Tausend Mark pro Jahr veranschlagen.

Aus den vorstehenden Darstellungen schon ergibt sich, dass der Güterverkehr auf der neukanalisierten Mainstrecke zweifelsohne ein ganz bedeutender werden wird und Alles in Allem gerechnet und ganz abgesehen von dem Umschlagverkehr und der sich gewiss ergebenden ungeheueren Verkehrsvermehrung können wir die Transportkostenermässigung, welche der Stadt Hanau und ihrer Umgebung aus der Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau zu Theil werden wird, schon jetzt nach vorsichtigen Schätzungen auf viele Hunderttausende von Mark taxiren.

Wir haben uns nun in unseren bisherigen Ausführungen aus naheliegenden Gründen darauf beschränkt, zunächst die Vortheile, welche der Stadt Hanau, sowie dem Handel und der Industrie im Handelskammerbezirk Hanau aus der Weiterführung der Mainkanalisierung erwachsen werden, zu schildern. Um aber davon ein Bild zu geben, welcher lebhafte Verkehr sich auf der neukanalisierten Strecke überhaupt entwickeln wird, ist ferner zu berücksichtigen, dass ausser den nördlich von Gelnhausen gelegenen preussischen Gebietstheilen auch zahlreiche Orte und Bezirke nichtpreussischer Staaten der neuen Mainstrasse einen grösseren Theil ihres Verkehrs zuwenden werden. Dadurch wird nicht nur die Lucrativität der regelmässigen Schiffsverbindungen zu Berg und zu Thal mitgesichert, sondern die Stadt Hanau wird sich auch zu einem Stapel- und Umschlagplatz Mitteldeutschlands von ganz erheblicher Bedeutung aufschwingen.

Wir führen zunächst einige Etablissements und Industrien von auf dem nichtpreussischen Ufer des Mains gelegenen Ortschaften an.

In dem oberhalb Offenbach gelegenen Grossherz. Hessischen Mühlheim ist eine bedeutende chemische Fabrik, welche grosse Quantitäten Rohmaterialien — an Kohlen pro Jahr ca. 60,000 Centner — auf dem Wasserweg beziehen kann; in dem der Stadt Hanau gegenüber gelegenen hessischen Steinheim sind Basaltsteinbrüche, aus welchen jährlich ca. ein und eine halbe Million Centner Steine gebrochen werden. Letztere finden als Pflaster- und Bausteine, wie auch zu Uferbauten Verwendung und werden vorzugsweise rheinabwärts versandt, um mit den belgischen Steinen in erfolgreiche Concurrrenz zu treten.

Die Ziegeleiindustrie in dem oberhalb Hanau gelegenen Hainstadt braucht pro Jahr 70,000 Centner Kohlen und hat eine Jahresproduktion von ca. 600,000 Centner, wovon ein grosser Theil nach dem Rheine geht. Jede Transportverbesserung wird bei dieser Fabrikation eine lebhafteste Steigerung der Produktion hervorrufen.

Aus dem nahegelegenen bayerischen Amtsbezirk Alzenau werden nach zuverlässiger Schätzung jährlich etwa 100,000 Centner Obst, und zwar vorzugsweise mainabwärts versandt; ferner finden sich im Kahlthal grosse Lager hydraulischen Kalkes, deren Ausbeute — es können jährlich hunderttausende von Centnern gewonnen werden — nach dem Rheine versandt wird. Weiter sind in den nahegelegenen bayerischen Bezirken reiche Erzlager vorhanden, welche noch ihrer wirthschaftlichen Erschliessung harren.

Am Obermain, zwischen den Städten Aschaffenburg, Miltenberg, Reichenhausen, Markttheidenfeld wird hauptsächlich die Steinindustrie betrieben und gewährt 1500—2000 Personen Beschäftigung. Das Rohmaterial wird in den in der Gegend vorkommenden Brüchen, meist Buntsandsteinbrüchen, gewonnen und theils als Rohprodukt verwerthet, hauptsächlich aber zu Bau- und Kunstarbeiten verarbeitet und in das uralte Absatzgebiet Frankfurt a. M., Darmstadt, Mainz etc. versendet.

Bekannt ist ferner der unerschöpfliche Holzreichtum des Spessarts und des Odenwaldes, und ebenso bekannt ist es wohl, dass ungeheure Mengen der in diesen Verkehrsgebieten gewonnenen Hölzer in rohem und verarbeitetem Zustand die Rheinhäfen aufsuchen.

Jede Transportermässigung umfangreicher Gütermengen kommt aber nicht nur dem Produzenten, sondern direkt oder indirekt auch dem Consumenten zu Gute und so werden von den durch die Mainkanalisierung verursachten Transportermässigungen der bayerischen Produkte auch die als Hauptabnehmer figurirenden preussischen Consumenten ihren Vortheil haben.

Wir erwähnen alle diese Verhältnisse nur kurz, um zu dokumentiren, wie mannigfaltig sich voraussichtlich der Verkehr auf der neukanalisierten Strecke entwickeln wird, indem alle für die Entwicklung eines derartigen regen Verkehrs erforderlichen Vorbedingungen in reichstem Maasse vorhanden sind.

Die Stadt Hanau aber wird, das kann nicht bezweifelt werden, wenn die Kanalisierung des Maines bis Hanau durch-

geführt ist und die Hafen- und Lagerhausbauten vollendet sind, ganz von selbst nicht nur der Mittelpunkt eines regen provinziellen Wasserverkehrs, sondern auch ein Stapel- und Umschlagplatz von ganz hervorragender Wichtigkeit werden. Mit der Durchführung des in Rede stehenden Projekts wäre unter allen Hafenplätzen Westdeutschlands Hanau der am weitesten nach Osten vorgeschobene Rheinhafen.

Somit ist die Stadt Hanau dazu bestimmt, den Verkehr zwischen dem Nordwesten und Südosten Europas zu vermitteln, als Stapelplatz für die aus Bayern, Hessen und Oesterreich kommenden Güter, als Umschlagplatz für das Niederrheinische Absatzgebiet zu dienen. Vermöge ihrer günstigen Lage erscheint die Stadt geradezu prädestinirt, als Main- und Handelsplatz einer stetig steigenden Entwicklung entgegenzugehen und wegen dieser günstigen Lage auch bei der vielleicht in nicht ferner Zeit bevorstehenden Wiederbelebung des völkerverbindenden Rhein-Donau-Kanals eine hervorragende Rolle zu spielen.

Und mit dieser Neuerschliessung der Mainstrasse, mit dieser Zunahme des Verkehrs würden sich auch, davon sind wir überzeugt, zahlreiche neue und leistungsfähige Handels- und Industriezweige in Hanau ansiedeln und die Stadt zu neuer Blüthe und zu neuem Wachsthum führen. Denn mit der eröffneten Mainstrasse liegen für die Ansiedelung und Entwicklung noch so verschiedenartiger industrieller Unternehmungen die Verhältnisse gerade in Hanau so günstig, dass sie wohl nur in wenigen Städten der Monarchie besser angetroffen werden können. Es bezieht sich dies nicht nur auf die Verkehrs-Verhältnisse, insbesondere die Lage Hanaus am Main und an sechs, in die verschiedensten Verkehrs-Gebiete führenden Eisenbahnlinien, sondern auch auf die leicht ermöglichte Gewinnung von, für alle Ansprüche und Grossbetriebe genügenden Arbeitskräften, die in den umliegenden, mit den verschiedenen Bahnlinien leicht zu erreichenden Ortschaften im Spessart, Odenwald u. s. w. noch in grosser Anzahl vorhanden sind.

So glauben wir denn nachgewiesen zu haben, dass nur durch Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau der im gewerblichen Leben unserer Stadt sich dormalen geltend machende bedenkliche Stillstand überwunden, und dass nur durch diese Kanalisierung dem Handel und der Industrie, den traditionellen Trägern von Blüthe und Wohlstand der Stadt,

in wirksamer Weise geholfen werden kann. Bedeutet doch Stillstand in der heutigen Zeit des immer mehr zunehmenden Verkehrs an und für sich schon einen Rückschritt.

Nirgends zeigt sich die Bedeutung dieses Wortes klarer, nirgends wirkt Stillstand verhängnissvoller als im wirtschaftlichen Leben. Ein kommunales Gemeinwesen ist eine wichtige Zelle im Organismus des Staates. Sie befruchtet das ganze wirtschaftliche Leben der näheren und weiteren Umgebung. Nicht die Zahl der Einwohner und Häuser umfasst das Gebiet des wirtschaftlichen Wirkens einer Stadt, ihr befruchtender Einfluss erstreckt sich weit über ihr Weichbild hinaus und macht dem flachen Lande die Vortheile der gesteigerten Arbeitstheilung zugänglich.

Die jetzt schon erheblich schwierige Position von Handel und Industrie in Hanau — stromaufwärts ist die Concurrenz des bayerischen Aschaffenburg, stromabwärts die des hessischen Offenbach in unmittelbarer Nähe — würde aber geradezu unhaltbar werden, wenn die Kanalisierung des Mains bis Offenbach durchgeführt und in dieser Stadt ihren Endpunkt finden würde.

Wer sollte alsdann noch in Hanau ein auf Massenproduktion abzielendes Etablissement errichten, wo in Frankfurt a. M. und in Offenbach in Folge des billigen Transportweges soviel günstigere Existenzbedingungen vorliegen. Bleibt Hanau in der Nutzbarmachung der Verkehrseinrichtungen zurück, so nimmt man ihm die Möglichkeit, auf gleicher Basis mit seinen Nachbarstädten zu produziren und zu arbeiten, man liefert es geradezu an diese aus.

Es ist also lediglich eine Sache der Gerechtigkeit, der Stadt Hanau die Hülfe zu gewähren, die die benachbarten Mainstädte bereits erhalten haben.

Würden doch die Folgen dieser Zurücksetzung der alten Industrie- und Handelsstadt bald mit erschreckender Deutlichkeit zu Tage treten.

Der Grosshandel würde sich zweifelsohne ganz von Hanau wegziehen, da er die natürlichen Stapelplätze aufsucht, in denen er am leichtesten seine Vorräthe zusammenzieht und von denen aus er den Bedarf der einzelnen Landestheile befriedigt. Der umfangreiche Holz- und Kohlenverkehr würde von den so nahe gelegenen Umschlageplätzen, die den natürlichen Boden des Handels bilden, angezogen werden; zahlreiche Industriezweige

würden sich der, mit soviel günstigeren Vorbedingungen arbeitenden Concurrenz nicht mehr gewachsen fühlen und mehr und mehr zurückweichen. Die Nachwirkungen hiervon würden sich natürlich sehr bald im ganzen Organismus der Stadt fühlbar machen. Mit dem Grosshandel würden bedeutende Capitalien der Stadt entzogen werden, was nicht nur eine erhebliche Schwächung der Steuerkraft zur Folge haben, sondern sich in allen öffentlichen und privat-erwerblichen Verhältnissen durch Sinken des Werthes des Grund und Bodens und der Baulichkeiten, durch Verminderung der Arbeitsgelegenheit für die Arbeiterbevölkerung und zunehmende Auswanderung derselben fühlbar machen würde. Kurz, mittelbar oder unmittelbar würden alle Kreise der Bevölkerung in einen allgemeinen Niedergang hineingezogen werden.

Jede städtische Gemeinschaft ist aber ein Glied des Staates, und wie bei einem menschlichen Körper das Bestreben allezeit darauf gerichtet sein muss, alle Glieder in gesundem leistungsfähigem Zustand zu erhalten, so ist es gleichermassen auch eine Pflicht des Staates, die städtischen, wie auch alle übrigen Gemeinwesen vor drohenden Nachtheilen zu schützen und helfend da einzugreifen, wo die eigene Kraft der Gemeinschaften zur Erreichung eines grossen Ziels, dessen Errungenschaft auch der Allgemeinheit mittelbar zu Gute kommt, nicht ausreicht.

Von diesen Gesichtspunkten hat sich die Preussische Regierung unzweifelhaft leiten lassen, als sie mit einem Kostenaufwand von vielen Millionen die Kanalisierung des Maines von Mainz bis Frankfurt a. M. aus Staatsmitteln zur Ausführung brachte,* und diese Gesichtspunkte mögen auch jetzt den Ausschlag geben, wo es gilt, das begonnene grossartige Werk durch die mit verhältnissmässig geringen Mitteln zu erreichende Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau zu krönen. Und zwar erscheint es in voller Berücksichtigung der auf dem Spiele stehenden staats- und volkwirthschaftlichen Interessen dringend nothwendig, diese Kanalisierung gleichzeitig mit der Mainkanalisierung bis Offenbach zur Ausführung zu bringen, soll nicht diese Stadt vor den preussischen Gebietstheilen einen nicht wieder gut zu machenden Vorsprung gewinnen.

* Auch für Kanalisierung der Fulda bis zur ehemal. Kurhessischen Residenzstadt Cassel sind von der Königl. Staatsregierung und den Landesvertretungen bereits die erforderlichen Mittel bewilligt.

Wir möchten an dieser Stelle, wenn auch nur mit ein paar Worten, den etwaigen Einwand beseitigen, dass durch die Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau wichtige Interessen der Stadt Frankfurt geschädigt würden. Abgesehen davon, dass diese Befürchtung, selbst wenn sie thatsächlich zuträfe, auf die Preussische Staatsregierung, der das Wohl und Wehe aller ihrer Angehörigen in gleicher Weise am Herzen liegt und die jede Bevorzugung eines Gemeinwesens zum Nachtheil eines andern zu verhindern bestrebt ist, keinen Einfluss haben könnte, hat der Einwand nunmehr schon deshalb alle Bedeutung verloren, nachdem die Fortführung der Mainkanalisierung bis Offenbach Seitens der Grossherzoglich Hessischen Regierung bereits beschlossen ist. Und die Königl. Preussische Regierung wird weder gewillt noch zufolge des am 1. Februar 1883 mit Hessen abgeschlossenen Staatsvertrags (conf. Ges.-S. S. 77 ff.) im Stande sein, dieser Absicht entgegenzutreten, wenn schon sie ohne Zweifel als Compensation für ihre Zustimmung auch die Zustimmung der Hessischen Regierung zur Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau verlangen wird. Die Stadt Frankfurt verliert also so wie so ihre Stellung als Endpunkt des kanalisirten Mains und es kann für die Ausdehnung ihrer Handelsbeziehungen daher unter diesen Umständen nur vortheilhaft sein, wenn die Kanalisierung des Mains auch über Offenbach* hinaus bis Hanau durchgeführt und damit der Endpunkt der kanalisirten Wasserstrasse wieder in eine preussische Stadt mit regem Handel und vielseitiger Industrie, wie auch mit einem leicht zu erschliessenden, reichen wirthschaftlichen Verkehr versprechenden Hinterland verlegt wird.

Steigert doch jede Vermehrung der Häfen eines Flusses die Leistungsfähigkeit des letzteren im Allgemeinen und es ist deshalb gar nicht abzusehen, wie das kapitalkräftige und überaus günstig situirte Frankfurt von dem Anschluss weiterer gewerbereicher preussischer Gebietstheile an die verkehrbefruchtende Wasserstrasse des Maines einen Nachtheil für sich sollte befürchten können. Wäre aber wirklich ein solcher Interessengegensatz zwischen der ehemal. Grafschaft Hanau und Frankfurt vorhanden, so könnte es nicht zweifelhaft erscheinen, auf welche

* Offenbach erscheint weder seiner wirthschaftlichen, noch auch seiner eisenbahngeographischen Lage nach als Umschlagplatz, bzw. als Endstation eines grösseren Verkehrsbezirks geeignet.

Seite sich der Preussische Staat nach seiner alten und guten Tradition stellen müsste und stellen würde.

Die Concentration der wirthschaftlichen Kräfte in einer Hauptstadt oder nur in mehreren Hauptplätzen liegt nicht im Interesse einer gesunden staatlichen Entwicklung. Den Machtmitteln der begünstigten Grossstädte gegenüber haben kleinere Wirthschaftskörper ohnehin einen sehr schweren Stand. Den letzteren seine Hülfe zu leihen, erscheint daher im allgemeinen Staatsinteresse geboten! —

Wir glauben zum Schlusse unserer Ausführungen übergehen zu können.

Wird auch die Weiterführung der Mainkanalisierung bis Hanau zunächst der Stadt Hanau und deren Umgebung zu Gute kommen, so ist sie doch ganz zweifellos auch für das allgemeine Staatsinteresse von der grössten Wichtigkeit, da sie nicht nur leistungsfähige Gemeinwesen schafft, sondern auch in weiten Kreisen den Unternehmungsgeist, der allein das wahrhaft produktiv wirkende Element im wirthschaftlichen Leben ist, weckt und fördert. Das Zusammenwirken des Staates und der kommunalen Organe zur Erfüllung der wirthschaftlichen Fragen der Gesamtheit ist stets ein Zeichen gesunden staatlichen Lebens gewesen!

„Unser Jahrhundert steht unter dem Zeichen des Verkehrs!“

Dieser Ausspruch unseres erhabenen Kaisers und Königs Wilhelm II. hat uns die Wege gewiesen, auf denen wir rüstig vorwärts streben müssen, um grosse Erfolge zu erzielen. —

Möge die Königlich Preussische Staatsregierung, die auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens eine so regsame, der Allgemeinheit nützende Fürsorge entfaltet, durch Weiterführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Hanau auch der alten Handels- und Industriestadt Hanau und deren Umgebung den verheissungsvollen Anschluss an ein grosses Verkehrsgebiet gewähren; möge das bedeutungsvolle Werk unter freudiger Zustimmung aller massgebenden Factoren recht bald ausgeführt werden, der Bevölkerung zum Nutzen, dem Vaterland zum Segen!



Zusammenstellung der mittleren Monatswasserstände des Mains am Pegel zu Hanau für die Jahre 1845 — 1890.

Jahr	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Octob.	Novbr.	Decbr.	Summe	Mittel
1845	0,37	0,43	1,37	1,94	0,67	1,49	0,58	0,74	0,34	0,65	0,49	1,76	10,83	0,90
1846	2,42	2,76	1,31	1,94	1,00	0,49	0,29	0,22	0,18	0,19	0,17	0,59	11,56	0,96
1847	0,78	1,89	0,92	1,84	0,97	0,33	0,28	0,57	0,81	0,83	0,49	0,63	10,34	0,86
1848	0,58	1,95	2,10	1,08	0,52	0,20	0,06	0,05	0,07	0,16	0,65	0,79	8,21	0,68
1849	1,35	1,03	0,99	0,79	0,52	0,31	0,06	0,17	0,08	0,37	0,29	1,15	7,11	0,59
1850	0,50	2,97	0,97	1,29	0,63	0,41	0,32	0,46	0,18	0,45	0,80	1,10	10,08	0,84
1851	1,25	0,63	1,32	2,04	1,20	0,63	0,75	0,95	1,09	1,43	0,61	1,18	13,08	1,09†
1852	1,44	2,49	1,24	0,90	0,65	0,56	0,36	0,29	0,40	0,46	0,98	0,97	10,74	0,90
1853	1,56	0,78	1,09	1,49	0,79	1,14	0,99	0,34	0,37	0,49	0,33	0,24	9,61	0,80
1854	0,93	1,64	1,12	0,44	0,57	0,37	0,74	0,42	0,13	0,27	0,67	2,54	9,84	0,82
1855	1,44	1,46	2,30	1,37	0,76	0,54	0,60	0,59	0,27	0,67	0,41	0,78	11,19	0,93
1856	1,86	1,56	0,60	0,41	0,73	1,71	0,64	0,25	0,35	0,29	0,67	1,16	10,23	0,85
1857	0,98	0,53	0,72	0,75	0,33	0,27	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	3,62	0,30
1858	0,14	0,22	0,46	0,30	0,20	0,03	0,01	0,32	0,13	0,02	0,26	0,50	2,59	0,22*
1859	0,43	0,79	0,66	1,03	0,55	0,30	0,05	0,09	0,03	0,01	0,11	0,46	4,51	0,38*
1860	1,33	1,17	1,62	1,96	0,68	0,68	0,34	0,52	0,72	0,76	0,56	0,72	11,06	0,92
1861	1,60	1,48	1,94	0,92	0,41	0,35	0,35	0,15	0,16	0,20	0,56	0,86	8,98	0,79
1862	1,23	2,32	0,84	0,61	0,37	0,31	0,51	0,23	0,11	0,10	0,16	0,37	7,16	0,60
1863	1,07	0,94	0,76	0,57	0,27	0,35	0,21	0,01	0,11	0,13	0,58	0,88	5,88	0,49
1864	1,11	0,96	1,08	0,58	0,30	0,29	0,38	0,12	0,15	0,05	0,12	0,13	5,27	0,44*
1865	0,73	1,09	1,15	1,79	0,28	0,10	0,03	0,08	0,01	0,03	0,24	0,20	5,73	0,48*
1866	0,61	1,69	0,94	0,98	0,53	0,38	0,36	0,47	0,41	0,11	0,44	1,52	8,44	0,70
1867	2,16	2,73	1,65	2,55	1,09	0,62	0,54	0,34	0,19	0,32	0,40	1,15	13,74	1,15†
1868	1,12	1,46	1,65	1,22	0,69	0,38	0,12	0,11	0,07	0,12	0,37	1,22	8,53	0,71
1869	1,32	1,34	0,95	0,56	0,44	0,11	0,00	0,01	0,03	0,15	1,17	2,15	8,23	0,68
1870	1,39	0,56	2,28	0,76	0,36	0,18	0,08	0,68	0,66	0,92	1,88	1,81	11,56	0,96
1871	0,92	1,87	1,36	1,14	1,34	1,20	1,57	0,67	0,34	0,56	0,20	0,48	11,65	0,97
1872	0,58	0,47	1,01	0,53	0,61	1,02	0,26	0,13	0,08	0,12	0,69	1,47	6,97	0,58
1873	0,93	0,67	1,68	0,67	0,70	0,89	0,50	0,25	0,32	0,24	0,27	0,49	7,61	0,63
1874	0,53	0,49	0,50	0,54	0,78	0,26	0,22	0,05	0,02	0,01	0,04	0,29	3,73	0,31*
1875	1,39	0,77	0,86	0,62	0,28	0,44	1,25	0,30	0,13	0,26	1,32	1,49	9,11	0,67
1876	0,99	2,14	3,27	1,03	0,54	0,49	0,27	0,06	0,47	0,67	4,21	1,21	15,35	1,28†
1877	0,96	2,60	2,11	1,32	0,66	0,54	0,30	0,30	0,28	0,25	0,43	0,82	10,57	0,88
1878	2,09	1,22	2,31	1,30	1,14	0,71	0,38	0,39	0,46	0,49	1,12	0,89	12,50	1,04
1879	1,84	1,96	1,99	1,76	1,01	0,75	1,16	0,65	0,46	0,84	1,32	0,90	14,64	1,22†
1880	1,83	1,34	1,76	0,70	0,39	0,42	0,32	0,47	0,24	1,13	1,52	2,57	12,69	1,06
1881	1,39	1,99	2,48	1,11	0,76	0,49	0,29	0,33	0,41	0,48	0,44	0,55	10,72	0,89
1882	0,61	0,64	0,73	0,51	0,38	0,34	0,74	1,14	0,95	1,66	2,97	2,70	13,37	1,11†
1883	2,49	1,33	0,97	0,85	0,60	0,34	0,26	0,35	0,18	0,46	0,98	1,71	10,52	0,88
1884	1,37	1,42	0,74	0,41	0,36	0,17	0,04	0,03	0,02	0,09	0,20	1,56	6,41	0,53
1885	0,51	1,21	1,49	0,44	0,22	0,03	0,13	0,04	0,06	0,34	0,32	1,29	6,00	0,50
1886	1,04	0,68	1,18	0,85	0,32	0,57	0,51	0,19	0,06	0,15	0,29	1,14	6,98	0,58
1887	0,70	0,70	1,39	1,01	1,14	0,51	0,10	0,01	0,01	0,01	0,06	0,40	6,04	0,50
1888	0,81	0,82	1,96	1,46	0,59	0,39	0,81	0,88	0,30	0,54	0,43	0,42	9,41	0,78
1889	0,25	0,81	1,65	1,69	0,94	0,55	0,28	0,19	0,10	0,47	0,33	0,65	7,91	0,66
1890	1,61	1,15	0,79	0,46	0,41	0,16	0,25	0,43	0,29	0,28	1,07	0,72	7,62	0,64
Summe	52,54	61,15	62,26	48,51	28,68	22,80	18,30	14,96	12,23	18,24	31,63	46,62	417,92	—
Mittel	1,14	1,33	1,35	1,05	0,62	0,50	0,40	0,33	0,27	0,40	0,69	1,01	9,09	0,76

Absolut höchste, mittlere und niedrigste Jahreswasserstände des Mains am Pegel zu Hanau für die Jahre 1845—1890.

Jahr	Absolut höchster		Absolut niedrigster		Mittlerer
	Datum	Jahreswasserstand m	Datum	Jahreswasserstand m	
1845	31. März	6,83	12. Februar	0,16	0,90
1846	27. Januar	4,74	16., 17. September	0,08	0,96
1847	22. Februar	4,42	23., 24. August	0,13	0,86
1848	11. Februar	5,02	30., 31. Juli	0,00	0,68
1849	18. Januar	4,47	5., 6., 13.—15., 18. August	0,05	0,59
1850	6. Februar	5,39	6.—11., 16.—18., 22. Sept.	0,13	0,84
1851	31. März	3,43	16., 17.—20. Juli	0,39	1,09
1852	7. Februar	4,94	3. März	0,13	0,90
1853	17., 18. Januar	2,67	2. August	0,10	0,80
1854	20. December	4,14	27.—28. December	0,08	0,82
1855	27. Februar	5,00	25. Sept. bis 2. Octbr.	0,18	0,93
1856	28. Januar	4,27	29., 30. September	0,17	0,85
1857	6. Januar	2,01	1., 6.—9. October	0,05 unter 0	0,30
1858	1. December	1,77	9. August	0,12	0,22
1859	27. April	1,73	6.—10. Juli	0,14	0,38
1860	3. April	4,32	9.—10. August	0,23	0,92
1861	29. Januar	5,54	13.—14. Juli	0,04	0,79
1862	3. Februar	5,75	11. September	0,02	0,60
1863	25. Januar	1,92	27. Sept. bis 3. Octbr.	0,04	0,49
1864	18. Februar	2,59	30., 31. August	0,01	0,44
1865	12. April	3,80	13. October	0,08	0,48
1866	18. December	2,83	6.—10. October	0,04	0,70
1867	10. Februar	4,92	17., 18., 21.—27. October	0,01	1,15
1868	31. December	2,89	16.—25., 27.—30. Septemb. 1., 2. October.	0,00	0,71
	Uebertrag	94,89		1,52	17,40
1869	21. December	4,41	3., 19., 20. September. 9. October	0,01	0,68
1870	22. December	4,72	18., 19., 23.—28. Juli	0,00	0,96
1871	1. Juli	4,77	20. September	0,24	0,97
1872	6. Juni	2,37	24.—26. November	0,04	0,58
1873	10. März	2,49	1.—3. December	0,17	0,63
1874	20. Mai	2,20	1. September	0,31	0,31
1875	27. December	3,58	9., 30. September	0,06	0,67
1876	20. Februar	5,80	9., 10. Juni	0,00	1,28
1877	16. Februar	4,09	20., 21. August	0,17	0,88
1878	6. März	3,58	4.—6. September	0,24	1,04
1879	5. Januar	4,02	24., 25. Juli	0,34	1,22
1880	18. December	4,68	25. September	0,16	1,06
1881	11. März	4,62	6. September	0,18	0,89
1882	27. November	6,30	12. August	0,18	1,11
1883	4. Januar	5,26	30. Mai	0,09	0,88
1884	11. December	2,50	4. Juni	0,05	0,53
1885	10. März	2,94	8. September	0,08	0,50
1886	25. März	3,40	26.—30. September	0,01	0,58
1887	29. März	2,99	3., 4. October	0,08	0,50
1888	15. März	3,92	18. September	0,16	0,78
1889	3. April	3,34	8., 15. August	0,04	0,66
1890	27. Januar	4,22	5. Februar	0,06	0,64
			19. September		
			28. September		
			12. October		
Summe		181,09		3,43	34,75
Mittel		3,94		0,07	0,76

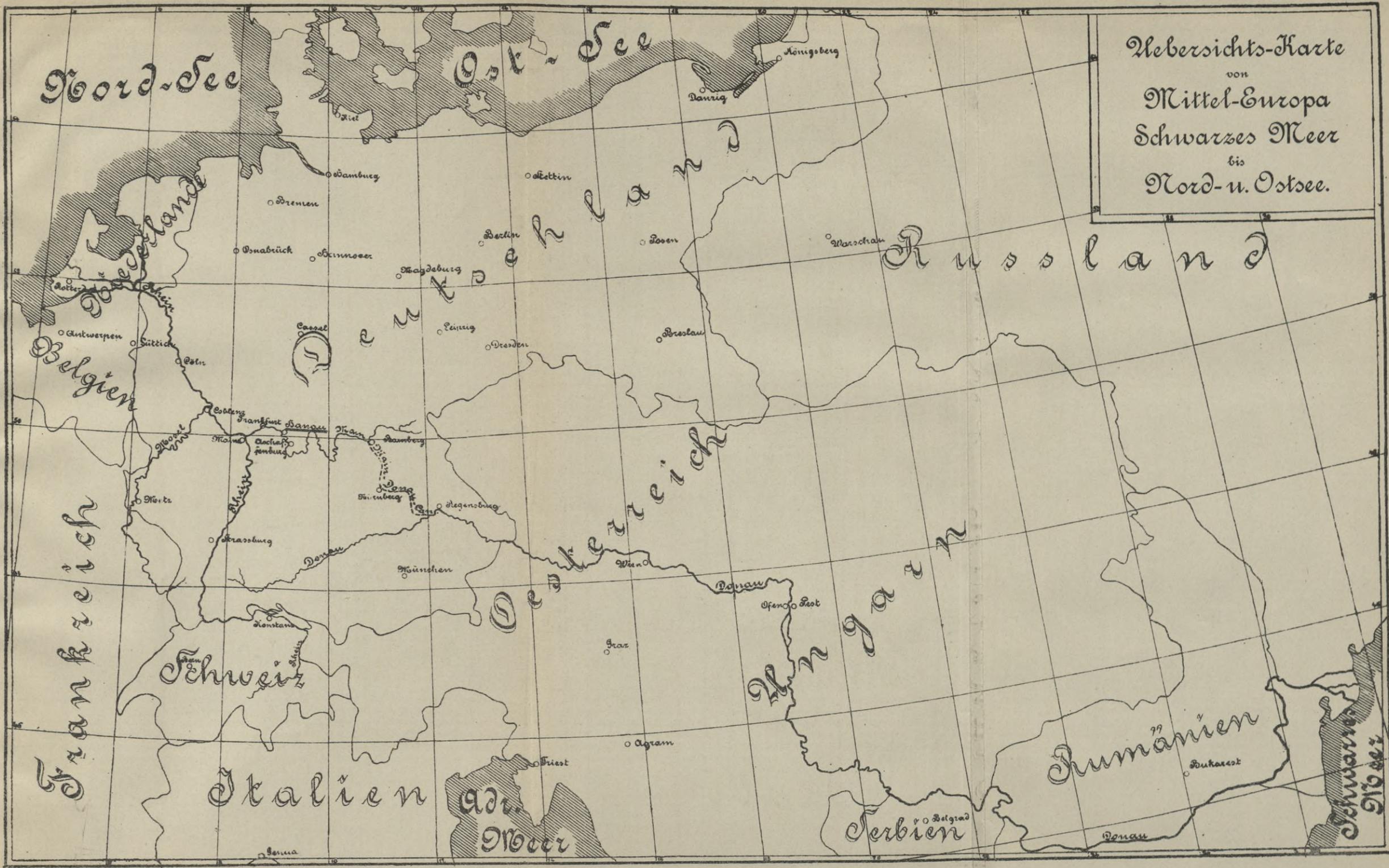
Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnstationen im Handelskammerbezirk Hanau für die Jahre 1888/89 bis 1890/91.

Namen der Stationen	1888 89		1889 90		1890 91	
	Empfang Tonnen	Versandt Tonnen	Empfang Tonnen	Versandt Tonnen	Empfang Tonnen	Versandt Tonnen
1. Hanau, Ost (Staatsbahn)	44,285	20,828	89,123	19,231	72,679	22,751
2. Hanau, Ost (Ludwigsbahn)*	324	103	1,884	160	2,619	279
3. Hanau, West (Ludwigsbahn)	51,684	19,106	54,767	20,574	53,042	20,142
4. Hanau, Nord (Staatsbahn)	7,139	1,259	9,481	1,385	10,740	1,320
5. Langenselbold .	3,967	2,645	6,467	4,538	6,595	6,561
6. Meerholz . . .	2,455	7,753	2,538	6,059	2,879	5,971
7. Gelnhausen . .	13,934	60,139	14,005	53,309	21,823	73,786
8. Wächtersbach .	9,972	11,731	10,203	11,696	13,245	10,839
9. Bruchköbel . .	3,727	2,043	4,398	1,948	4,116	2,006
10. Heldenbergen- Windecken	6,925	9,687	7,188	10,748	8,468	6,109
11. Mainkur . . .	30,234	4,620	33,924	6,511	40,153	6,451
12. Hochstadt- Dörnigheim	48	92	54	119	55	128
13. Grossauheim . .	1,720	548	3,224	1,163	1,940	1,084
	176,414	140,554	237,256	137,441	238,354	157,427

* Bei der Ludwigsbahn gilt das Kalenderjahr.

Statistik der Güterbewegung einiger in der Nähe der Stadt Hanau
gelegenen Eisenbahn-Stationen.

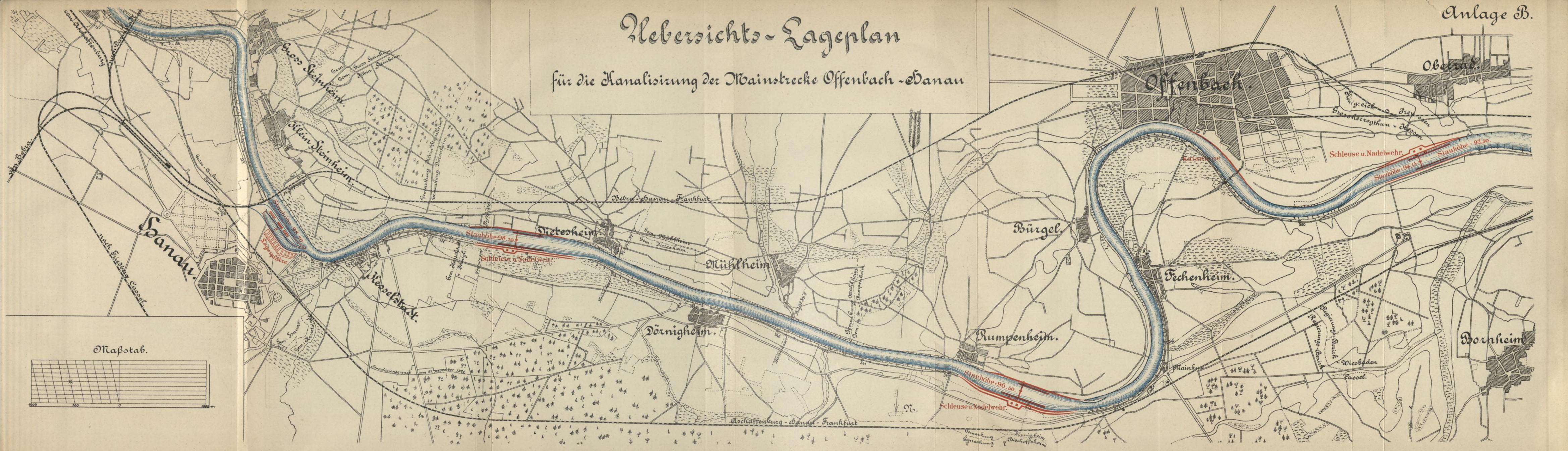
Namen der Stationen	1888 89		1889 90		1890 91	
	Empfang Tonnen	Versandt Tonnen	Empfang Tonnen	Versandt Tonnen	Empfang Tonnen	Versandt Tonnen
1. Salmünster . . .	3,129	9,800	3,640	11,540	6,923	14,770
2. Steinau	3,006	5,511	2,879	9,818	3,766	9,866
3. Schlüchtern . . .	6,382	5,224	5,863	4,457	7,126	5,564
4. Elm	6,349	1,608	5,818	1,016	7,632	1,027
5. Assenheim	5,171	8,014	4,856	8,743	5,777	8,477
6. Friedberg	51,797	32,492	57,062	31,224	62,104	31,069
7. Kahl	5,069	3,113	6,766	2,833	7,466	4,288
8. Dettingen	1,783	1,774	1,508	1,207	1,676	1,454
9. Kl.-Ostheim	1,857	1,471	894	1,564	761	1,262
10. Kl.-Auheim	2,005	1,312	1,857	1,471	2,137	1,676
11. Hainstadt	4,831	33,944	5,307	42,231	5,641	48,241
12. Seligenstadt . . .	5,039	4,639	5,068	4,024	5,130	5,141
13. Babenhausen . . .	4,629	6,666	5,680	9,381	5,331	10,275
14. Langstadt	436	173	596	213	511	229
15. Kl.-Umstadt	661	751	774	935	977	1,177
16. Gr.-Umstadt	4,213	746	5,365	915	4,979	1,096
17. Wiebelsbach- Heubach	777	2,565	728	2,119	615	2,388
18. Höchst-Neustadt . .	7,935	10,563	8,678	11,886	9,616	13,548
19. Mümling- Grumbach	3,106	11,688	2,015	10,696	3,126	10,132
20. König	1,635	4,358	1,757	3,800	1,939	5,140
21. Zell- Kirchenbrombach	1,579	2,637	937	3,090	1,000	3,364
22. Michelstadt	9,642	6,610	10,881	7,015	13,078	7,168
23. Erbach	3,423	2,465	3,381	2,122	3,699	2,837
24. Hetzbach- Beerfelden	3,405	6,037	3,328	6,066	4,039	8,114
25. Schöllnbach	190	1,696	199	916	221	1,273
26. Kailbach	745	7,080	858	7,817	874	5,258
27. Gaimühle	556	15,269	1,077	10,630	253	6,567
28. Eberbach	1,596	1,202	2,171	1,614	1,729	1,625
	140,946	189,408	149,943	199,343	168,126	213,026



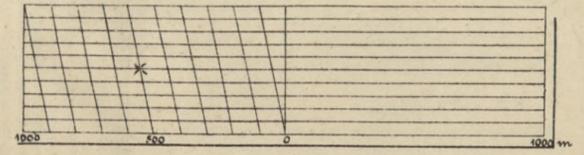
Uebersichts-Karte
 von
 Mittel-Europa
 Schwarzes Meer
 bis
 Nord-u. Ostsee.

Uebersichts-Lageplan

für die Kanalisierung der Mainstrecke Offenbach - Hanau



Maßstab.



S-06

S. 61

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000294558