

Waldhagen
Kocher-Kanal
№ 1255

2-5/13

Der Mannheimer Industriehafen.

Eine erläuternde Skizze.

~~J. C. Erwin~~

3031

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000251163

Bibl. Hoch. Stg. Hochschule - Mannheim
N. 4255.

Der
Mannheimer Industriehafen.

— ❖ —
Eine erläuternde Skizze.

~~~~~  
Zweite umgearbeitete und erweiterte Auflage.

— ❖ —  
Im Auftrag des Stadtrathes  
bearbeitet von

**M. Eisenlohr,**  
Stadtbaurath und Vorstand  
des Tiefbauamts.

und

**Dr. S. Schott,**  
Wirthschaftlichem Beirath und Vorstand  
des statistischen Amtes der Stadt.



Mannheim.  
Mannheimer Vereins-Druckerei  
1901.



III-310217



## Inhalt.

---

1. Vorarbeiten und erste Anlage.
2. Was der Industriefafen bietet.
3. Entwicklung und Erweiterung des Unternehmens.

Hiezu ein Bild von Mannheim aus der Vogelschau, 4 photographische Ansichten des Hafens, 1 Plan und 6 graphische Darstellungen.

---

## Zur zweiten Auflage.

---

Als vor noch nicht drei Jahren dieses Schriftchen in erster Auflage erschien, da führte es den Leser durch eine unwirthliche Gegend. Vagger und Ripper mühten sich ab, der Industrie eine Heimstätte zu bereiten, aber noch war Alles im Werden und Niemand konnte wissen, ob unser Ruf Wiederhall finden würde.

Heute ragt eine Hochburg der Industrie, wo damals Schilf und Weidengestrüpp wucherte und reich hat der Erfolg der Stadtverwaltung Sorgen und Mühe gelohnt. Noch aber ist nicht die Zeit, in sattem Behagen des Errungenen sich zu freuen. Weitere Kreise als wir hoffen durften, hat die Ueberzeugung von Werth und Zweckmäßigkeit unseres Hafensbaues gezogen und dem Unternehmen so viele Freunde zugeführt, daß die Stadt ihr Werk auf breiterer Grundlage auszubauen sich gezwungen sieht. Möge ihrem ehrlichen Streben auch ferner der Erfolg treu bleiben!

Mannheim, im Juli 1901.

Im Auftrag des Stadtraths:

**Statistisches Amt**

**Dr. Schott.**



## 1. Vorarbeiten und erste Anlage.

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

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

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

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

Das unverdächtige Zeugniß der Statistik mag diese Behauptung beweisen.

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

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

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

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

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

Ministerium sah in seiner Antwort an die Handelskammer von einer Erörterung der Bedürfnisfrage ab und begnügte sich zunächst mit der Widerlegung der Ansicht, daß die Herstellung des Industriehafens Aufgabe des Staates sei; nach seiner Meinung müsse die Stadt die Initiative ergreifen. Die Stadt aber ergriff die Initiative damals noch nicht.

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

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

wurde doch in weiteren Kreisen die Befürchtung laut, daß eine Verschiebung des Endpunktes der Großschiffahrtsstraße von Mannheim nach Straßburg dem hiesigen Handelsverkehr immerhin Abbruch thun, mindestens aber den seither gewohnten rapiden Zuwachs verlangsamen könne.

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

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

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

An anderem Orte wird sich Gelegenheit bieten, diese Behauptung näher zu belegen, wir müssen uns daher hier ein Eingehen auf Einzelheiten versagen. Wenn aber eine solche Entfaltung möglich war, ohne daß die meisten industriellen Anlagen der doppelten Gunst des Wasser- und Bahnanschlusses sich erfreuten, so ließ sich unschwer ausmalen, zu welcher Entwicklung unsere Großindustrie berufen wäre, wenn die vornehmste Bedingung ihres Gedeihens in vollem Maasse erfüllt sein würde.

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

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

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

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

Schon im Allgemeinen rechtfertigt sich die Förderung der Gemeinden durch den Staat bei der Erbauung von Flußhäfen um deswillen, weil derartige Anlagen in weitem Umkreis befruchtend auf die wirthschaftliche Entfaltung wirken und somit keineswegs lediglich der bauenden Gemeinde die Vortheile zu Gute kommen. Bei der

Erstellung des Industriefhafens handelte es sich aber vollends um ein Landesinteresse ersten Ranges.

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

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

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

Aber auch hinsichtlich der Platzfrage lief das staatliche Interesse mit dem städtischen durchaus parallel. An sich schon mußte es Bedauern erwecken, daß eine so wichtige Wasserstraße, wie der Floßhafen sie bot, fast unbenützt dalag und nur den

Zwecken der mehr und mehr zurückgehenden Flößerei diene, während ringsum das Streben der Industrie nach Anschluß an einen Flußlauf täglich stärker wurde. Sodann aber hatte der Staat schon M. 800 000.— für die Instandhaltung des Floßhafens verausgabt, M. 300 000.— waren für die Anlegung einer Kammer Schleuße am oberen Ende desselben bereits früher genehmigt — Kapitalverwendungen, welche die Aus- führung des Industriebahnenprojekts aus zinszehrenden in nutzbringende verwandelte. Auch dem dringenden Verlangen der unterhalb des Floßhafens am Altrhein gelegenen großindustriellen Werke nach einer Vertiefung des Fahrwassers war im Zusammenhang mit der Erbauung des Industriebahnen unbedenklicher zu willfahren.

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

Dem Interesse und Verständniß weiterer Kreise liegen die Einzelbestimmungen der Vereinbarung fern, lediglich ihre für die Stadt wichtigsten Punkte seien in Kürze verzeichnet: In erster Linie ist hier die unentgeltliche Abtretung des auf dem rechten Ufer des Industriebahnen liegenden, nicht für unmittelbare Staatszwecke nothwendigen flußbanararischen Geländes Seitens der Großh. Regierung an die Stadt zu erwähnen. Da dieses Gelände durch Anschüttung der aus dem Altrhein gebaggerten Massen vor dem der Stadt gehörigen Uferstreifen entstanden war, handelte es sich hier im Grunde nur um Abtretung von Gelände, dessen Erwerbung nach den Bestimmungen des Wasser- gesetzes der Stadt gegen Ersatz der aufgewendeten Kosten zustand. Sodann ver- pflichtete sich die Regierung zur Herstellung der für die unmittelbare Verbindung des Industriebahnen mit dem Neckar erforderlichen Kammer Schleuße und Floßgasse, des für den Floßverkehr erforderlichen Rachenhafens, ferner zur Instandhaltung des Hafenbeckens auf Staatskosten. Die Erstellung der Verbindungsgeleise der Industrie- und Lagerplätze zum Mannheimer Hauptbahnhof und zur vormaligen Hessischen Lud- wigsbahn fiel der Großh. Eisenbahnverwaltung zur Last. Außer dieser direkten Unter- stützung ließ der Staat dem Unternehmen seinen Schutz, indem er der Stadt erforderlichenfalls die Befugniß zur Zwangsentziehung des planmäßig in das Gebiet des Industriebahnen fallenden Geländes ertheilte. Ueberdem versprach er, dafür Sorge zu tragen, daß die sogenannte Friesenheimer Rheininsel nöthigenfalls auch gegen den Willen der Gemeinde Sandhofen, zu welcher sie bis dahin gehörte, der Gemarkung der Stadt Mannheim einverleibt werde.

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

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

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

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

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

Daß außer den genannten Schwierigkeiten noch eine Reihe von Hindernissen aus dem Weg geräumt werden mußten, konnte die Stadt bei der großen Zahl der in Betracht kommenden Faktoren nicht anders erwarten. Bei allem Entgegenkommen der Behörden bedingt schon die Nothwendigkeit der fortlaufenden Fühlung mit den verschiedensten Instanzen häufig Verzögerung. So war erst im Juli 1896 die öffentliche Ausschreibung der Bauarbeiten zu ermöglichen, welche dann im September an die Firma Holzmann & Cie. in Frankfurt vergeben wurden.

Zur Bewältigung der Erdbewegung waren weitgehende Vorbereitungen zu treffen. Am Ufer wurde ein mächtiges Gerüst auf Pfählen erbaut, von welchem aus mittelst Bagger das im Floßhafen gewonnene und in Prähmen beigeichaffte Füllmaterial in Kollwagen übergeladen wurde. War das Füllmaterial nur auf eine Entfernung von etwa 80 m vom Ufer aus zu fördern, so geschah dies durch 2 Elevatoren mittelst Wasserpöhlen. Die Ufer selbst wurden durch einen weiteren Elevator auf trockenem Wege angeschüttet.

Zum Lösen und Laden des Bodens waren zwei Schwimmbagger und ein Trockenbagger in Thätigkeit. 5 Lokomotiven und 60 Kollwagen besorgten den Ferntransport, wozu 6 km Dienstgeleise verlegt werden mußten.

Nach Beendigung dieser Vorbereitungen erfolgte am 18. März 1897 durch Inbetriebnahme des Trockenbaggers der eigentliche Beginn der Bauarbeiten. Wenn auch unter günstigsten Verhältnissen die Leistung im Tage bis auf 5000 cbm gebracht werden konnte, so ergab sich durch widrige Wasserstände, Frost und Aenderungen in den Baudispositionen doch nur eine Durchschnittsleistung von 2550 cbm.

Während des Baues erlitt das Projekt mannigfache sehr einschneidende Aenderungen. So entschloß man sich, um die Zugänge von der Stadt nach dem Industriehafen schienenfrei gestalten zu können, trotz des erheblichen Mehraufwandes die von Waldhof nach der Neckarvorstadt führende Zweiglinie der Preuß.-Hess. Staatsbahn hochzulegen. Auch die Verbindungsbahn der Bad. Eisenbahnverwaltung, welche nach dem Vertrage den Betrieb im Industriehafen übernehmen sollte, erlitt dadurch eine völlige Umgestaltung, indem die Einführung eines Querdammes durch den Floßhafen mit Drehbrücke und Floßdurchlaß zwar weitere Mehrkosten bedingte, andererseits aber auch wieder durch Abkürzen der Wege insbesondere für den späteren weiteren Ausbau ganz bedeutende Vortheile gewährte.

Sobald die Ausführung des Industriehafens gesichert und begonnen war, traten zahlreiche Nachfragen nach Plätzen auf und zwar vorwiegend nach solchen im Flächenmaß von ca. 10 000 qm. Da bei der angenommenen Tiefe der Plätze von 2- bis 400 m sich somit höchst unzweckmäßige Platzgestaltungen ergeben hätten, wurde das Projekt einer nochmaligen Umänderung durch zweckentsprechende Einfügung zweier Stichbecken unterzogen.

Alle diese Planänderungen bedurften der Genehmigung der zuständigen Behörden, wobei besonders die Verhandlungen mit der Hessischen Ludwigsbahn wegen Hochlegung der Zweiglinie Waldhof-Neckarvorstadt sich als sehr zeitraubend erwiesen. Zunächst konnte sich der damalige Verwaltungsrath der Gesellschaft angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung der Bahn zu einer bestimmten Stellungnahme nicht entschließen. Der neue Eigenthümer aber, die preuß. hess. Eisenbahngemeinschaft, glaubte ihre Zustimmung nur gegen erhebliche Konzessionen seitens der Stadtgemeinde ertheilen zu können und so vergingen abermals Monate, bis alle Hindernisse für den weiteren Fortgang der Arbeiten aus dem Wege geräumt waren.

Inzwischen waren schon verschiedene Verkäufe von Industriepätzen abgeschlossen worden und die neuen Eigenthümer drängten auf Ueberweisung der Plätze, um die günstige Konjunktur ausnützen zu können.

Seitens der Stadt wurde Alles aufgeboten, um diesen Wünschen Rechnung zu tragen. Durch provisorischen Anschluß an den Bahnhof Neckarvorstadt wurde der Bezug von Baumaterialien, Maschinen u. s. w. mittelst Eisenbahn bis auf die Baustellen ermöglicht, wenn auch der Betrieb vorerst nur durch Pferde bewirkt werden konnte.

Am 1. April 1899 wurde der neue Bahnkörper der Kgl. und Groß. Eisenbahnbehörde übergeben, und nun erst, mit dem Verschwinden des fremden Betriebes

aus dem Baugebiet konnten, die Arbeiten den erwünschten Fortgang nehmen Als dann am 15. März 1900 die Bad. Eisenbahnverwaltung ihren Betrieb eröffnete, erreichte der Bau des Industriefahens in allen wesentlichen Theilen seinen ersten Abschluß.

Welche Arbeiten zur Herstellung der Plätze auf dem rechtsseitigen Ufer nothwendig waren, lehren die folgenden wenigen Zahlen:

- 1 715 400 cm Erdbewegung,
- 118 000 qm Uferbefestigung,
- 65 000 qm Straßenfläche,
- 13 100 m Gleis,
- 4 700 cbm Mauerwerk,
- 190 t Eisenkonstruktion.

Früher als man geglaubt hatte, nöthigte indessen der rasche Absatz der Plätze den Bau auf das linke Ufer des Hafengebietes auszudehnen. Nachdem das Projekt auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen eingehender bearbeitet worden war, erfolgte die Ausschreibung, bei welcher die Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger in Mannheim den Zuschlag erhielt. Am 15. Juni 1900 begannen die Bauarbeiten und nehmen bis heute einen sehr befriedigenden Fortgang.

Nach den vorstehenden Ausführungen wird ohne Weiteres vermuthet werden dürfen, daß der Bau des Industriefahens in der jüngsten Entwicklungsperiode unserer Stadt eine bedeutende Rolle gespielt hat.

In der That läßt sich auch der Einfluß desselben nicht nur symptomatisch, sondern rein zahlenmäßig nachweisen. Wenn ausweislich der Ergebnisse der letzten Volkszählung unsere Stadt — abgesehen von dem als Theil der Berliner Peripherie nur bedingt vergleichbaren Charlottenburg — am stärksten unter allen deutschen Großstädten gewachsen ist, so darf ein gut Theil dieses Wachstums getrost auf Rechnung des Industriefahens-Unternehmens gesetzt werden. Denn gerade der den Hafen begrenzende Stadttheil, die Neckarvorstadt, hat eines ganz enormen Aufschwungs sich erfreuen dürfen. So hat in ganz Mannheim während der letzten fünf Jahre die Einwohnerzahl um 34 % zugenommen, in der Neckarvorstadt aber von 11 285 auf 20 603, also um 83 %! Die Zahl der bewohnten Grundstücke dieses Stadttheils stieg von 483 auf 768, jene der Wohnungen von 2411 auf 4246, der Wohnräume von 5199 auf 9537 — alles in fünf Jahren. Angesichts solcher Ziffern läßt sich mit gutem Grunde von einer erstaunlichen Entwicklung reden — erstaunlich schon darum, weil sie im Wesentlichen das Produkt der letzten 3 Jahre ist.

Hierfür einige Belege:

An Wohngebäuden wurden errichtet in den Jahren

|                             | 1898 | 1899 | 1900 |
|-----------------------------|------|------|------|
| in der ganzen Stadt         | 193  | 367  | 383  |
| davon in der Neckarvorstadt | 48   | 106  | 113  |

Trotzdem also die Neckarvorstadt nur den siebenten Theil der Gesamtbevölkerung der Stadt ausmacht, wurden doch ein Drittel bis ein Viertel aller Neubauten in den letzten zwei Jahren dort errichtet. Demgemäß betrug auch der Zugang an Wohnungen

|                       | 1898 | 1899 | 1900 |
|-----------------------|------|------|------|
| in der ganzen Stadt   | 1189 | 2359 | 2434 |
| in der Neckarvorstadt | 285  | 697  | 815  |

Nicht minder auffällig, als der Antheil an der gesammten Bauhätigkeit der Stadt ist aber die außerordentliche Steigerung des Jahres 1899, in welchem die Besiedelung des Industriefafens begann, gegenüber seinem Vorgänger. Und ähnliche Ziffern, wie sie hier für die Herstellung von Wohngebäuden mitgetheilt sind, kehren bei der Erbauung von Läden, Magazinen, Fabriken und Geschäftslokalen aller Art wieder.

Als Voraussetzung gleichzeitig und Folge dieses rapiden Wachsthumms hat sich drüben über dem Neckar eine rasche Mobilisirung des Grund und Bodens vollzogen. So fanden 1899 insgesammt 297 Liegenschaftsübergänge durch Kauf, Tausch und Versteigerung im Gesamtwertth von nahezu 8½ Millionen Mark statt, sodann 1900 weitere 212 Liegenschaftsübergänge für rund 6½ Millionen Mark. Was diese Zahlen besagen wollen, erkennt man am besten, wenn man berechnet, wie viele Verkäufe im Verhältniß zur Größe des Stadttheils nach Maßgabe der in der übrigen Alt-Mannheimer Gemarkung bewirkten hätten stattfinden dürfen. Da findet man denn im Jahre 1899: 90 verkaufte Gebäude statt 61, weiter 142 Baupläze statt 40, Liegenschaftsübergänge im Ganzen 297 statt 107, ebenso für 1900 insgesammt 212 Verkäufe statt 87, welche pro rata auf die Neckarvorstadt entfallen würden.

Und auf allen Gebieten, für welche Zahlenbeweise vorliegen, begegnen wir einer rapiden Entwicklung des Stadttheils überm Neckar wieder, sodaß ein Weiter-spinnen dieses Themas nur ermüdende Wiederholungen fördern könnte. Wohl aber werden in unserer Beschreibung eines Werkes, das für die Industrie geschaffen wurde, noch einige Worte über die neueste industrielle Entfaltung der Stadt und des Industriefafens nebst seiner weiteren Umgebung von nöthen sein.

Das Bild, welches uns die Gewerbezählung des Jahres 1895 von der Mannheimer Industrie liefert, hat seitdem so starke Veränderungen erlitten, daß es nicht mehr als ähnlich bezeichnet werden kann. Indessen setzen uns die jährlich im Oktober stattfindenden Erhebungen der Großh. Fabrikinspektion in die Lage, wenigstens die hauptsächlichsten Merkmale der industriellen Entwicklung der Stadt zu konstatiren.

Die Gesamtzahl dieser Betriebe hat sich in den letzten vier Jahren (1896 bis 1900) von 367 auf 463, also um etwa 26 % gehoben. In demselben Zeitraum ist aber die Zahl der in diesen Betrieben beschäftigten Arbeiter von 17 579 auf 27 062 gestiegen. Das bedeutet eine Zunahme der Mannheimer Arbeiterbevölkerung um 54 % in vier Jahren.

Man wird wohl weit suchen dürfen, ehe man einen derartigen Wachsthum in einer anderen Großstadt wieder begegnet. Um nur die hauptsächlichsten Gruppen herauszugreifen, ist gestiegen: die Arbeiterzahl der Gruppe Metallverarbeitung von 1530 auf 2051, in der Maschinenindustrie von 3802 auf 7032, in der Gummifabrikation von 1472 auf 1890, im Baugewerbe von 2102 auf 5682 u. s. f. Zu beachten ist dabei, daß in den beiden erstgenannten Gruppen die angeführten Endzahlen erheblich hinter den Höchstzahlen zurückbleiben, da die niedergehende Konjunktur in der Zählung vom Oktober 1900 bereits zu deutlichem Ausdruck kam.

Hand in Hand mit der fortgesetzten Steigerung der Arbeiterschaft geht eine ausgesprochene Concentration derselben in den Großbetrieben und dementsprechend auch eine ununterbrochene Zunahme der durchschnittlichen Arbeiterzahl eines Betriebes, welche 1896 noch 48, im letzten Jahre (1900) aber schon 59 Köpfe betrug. Die großbetriebliche Concentration ist am stärksten in der Gummiindustrie, wo sie 91 % aller Arbeiter umfaßt, und in der chemischen Industrie, wo sie sogar auf 94 % steigt, am schwächsten noch in den polygraphischen Gewerben mit 16 %. Eine weitere Begleiterecheinung der raschen industriellen Entwicklung ist ferner die zunehmende Verwendung von Motoren. Noch 1896 verwendeten von je 100 Betrieben nur 58,8, im Jahre 1900 aber schon 68,0 motorische Kraft. Besonders rasch bürgert sich die Elektrizität — zumal seit Errichtung des städtischen Elektrizitätswerks im Industriefafen — ein; die Zahl der diese Kraftquelle verwendenden Betriebe ist allein im letzten Jahre von 19 auf 55 gestiegen. Besonders in den polygraphischen Gewerben ist die Elektrizität rasch zur Einführung gelangt.

In welchem Grade hat nun die weitere Umgebung des Industriefafens, die Neckarvorstadt zu dieser Entwicklung beigetragen?

Für das letzte, von der Statistik der Großh. Fabrikinspektion umfaßte Jahr, während dessen ja auch die Besiedelung des Industriefafens in größerem Maßstab begonnen hat, läßt sich die Frage exakt beantworten. Es waren nämlich Arbeiter beschäftigt:

| In der Gewerbegruppe                 | Am 1. Oktober 1900    |                      | Die Zunahme (bezw. Abnahme) gegen 1899 betrug |                            |
|--------------------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------------------------------|----------------------------|
|                                      | in der Neckarvorstadt | in der übrigen Stadt | in der Neckarvorstadt Köpfe                   | in der übrigen Stadt Köpfe |
| III. Bergbau (Brikettfabriken) . . . | —                     | 519                  | —                                             | 282                        |
| IV. Steine und Erden . . .           | 157                   | 924                  | 95                                            | — 72                       |
| V. Metallverarbeitung . . .          | 147                   | 1 904                | 39                                            | — 395                      |
| VI. Maschinen, Apparate . . .        | 1487                  | 5 545                | 532                                           | — 622                      |
| VII. Chemische Industrie . . .       | 858                   | 811                  | 41                                            | 51                         |
| VIII. Leuchtstoffe, Fette, Öle . . . | 25                    | 574                  | — 2                                           | 49                         |
| IX. Textilindustrie . . .            | 120                   | 493                  | 52                                            | — 18                       |
| X. Papier . . .                      | 27                    | — 222                | — 8                                           | — 34                       |
| XI. Leder und Gummi . . .            | 72                    | 1 818                | 19                                            | 263                        |
| XII. Holz- und Schnitzstoffe . . .   | 88                    | 1 117                | 5                                             | 83                         |
| XIII. Nahrungs- u. Gemüsmittel . . . | 397                   | 2 622                | 65                                            | — 141                      |
| XIV. Bekleidung und Reinigung . . .  | 418                   | 378                  | 107                                           | 4                          |
| XV. Baugewerbe . . .                 | 462                   | 5 220                | — 30                                          | 945                        |
| XVI. Polygraphische Gewerbe . . .    | 11                    | 646                  | 8                                             | 35                         |
| Zusammen . . .                       | 4269                  | 22 793               | 923                                           | 430                        |

Mehr denn doppelt so stark wie in der ganzen übrigen Stadt ist also in der Neckarvorstadt die industrielle Arbeiterschaft gewachsen. Insbesondere hat die Eisenindustrie, welche im Gefolge der rückläufigen Konjunktur in der übrigen Stadt ihr Personal ziemlich erheblich einschränkte, in dem Stadttheil rechts des Neckars noch wesentlich zugenommen. Dabei ist freilich zu beachten, daß es sich — und zwar eben infolge der Erbauung des Industriebafens — zum Theil nur um Verlegung von Etabliſſements aus den übrigen Stadttheilen nach der Neckarvorstadt handelt, ſodaß dem Minus auf der einen Seite ein Plus auf der anderen Seite entspricht und eine Veränderung vom Standpunkt der Gesamtgemeinde aus betrachtet nicht eingetreten ist.

Uebrigens ist die Zunahme in der Neckarvorstadt im Verhältniß zu den anderen Stadttheilen thatſächlich noch eine viel größere gewesen, als es in der Tabelle zum Ausdruck kommt. Denn in dieser ist das Baugewerbe mit enthalten, in welchem Mangel eines anderen Merkmals als Sitz eines Betriebes die Wohnung des Betriebsinhabers gilt. Nur wenige der letzteren aber haben zufällig ihre Wohnung in der Neckarvorstadt, während, wie aus den mitgetheilten Ziffern über die Bauhätigkeit hervorgeht, ein Drittel bis ein Viertel aller Bauarbeiter in derselben beschäftigt gewesen sein dürfte.

Endlich mag noch darauf hingewiesen werden, daß infolge der zunehmenden Besiedelung des Industriebafens auch die neuesten verfügbaren Daten vom Oktober 1900 bereits veraltet sind, da seitdem — wie oben erwähnt — schon wieder eine Reihe von Betrieben, darunter ein mehrere hundert Arbeiter beschäftigender Großbetrieb, dem Industriebafen sich zugewendet haben.

Welche Bedeutung für die badischen Bahnen der Industriebafen zu erlangen verspricht, das erkennt man schon jetzt aus der Eisenbahnstatistik. Trozdem die Station Mannheim—Industriebafen erst am 15. März 1900 eröffnet wurde, wies sie für den Rest des Jahres bereits einen Güterverkehr von rund 80 000 t, oder mehr als den dritten Theil des Verkehrs von Pforzheim und 40 % des Heidelberger auf. Hinsichtlich des Bahnempfangs stand die neue Station — von Mannheim einschl. Neckarau-Rheinau abgesehen — unter sämtlichen badischen an 15. Stelle. Dabei hatten fünf weitere Stationen einen nur um 1000—3000 t höheren Empfang, ſodaß mit Sicherheit deren Ueberflügelung in nächster Zukunft zu erwarten steht. Der Eisenbahnkaffe brachte der Industriebafen an Frachteinnahe über 275 000 M. ein.

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

Die Frage, ob das Werk dem dafür gemachten großen Aufwand an Zeit und Geld, an persönlicher Energie und Arbeitskraft entspreche, hat der Erfolg mit einem deutlichen „Ja“ beantwortet. Es werden nun noch die Gründe dieses Erfolges, gleichzeitig die Bürgerschaft für das weitere Gedeihen des Unternehmens, nachzuweisen und in Kürze darzuthun sein.

## 2. Was der Industriehafen bietet.

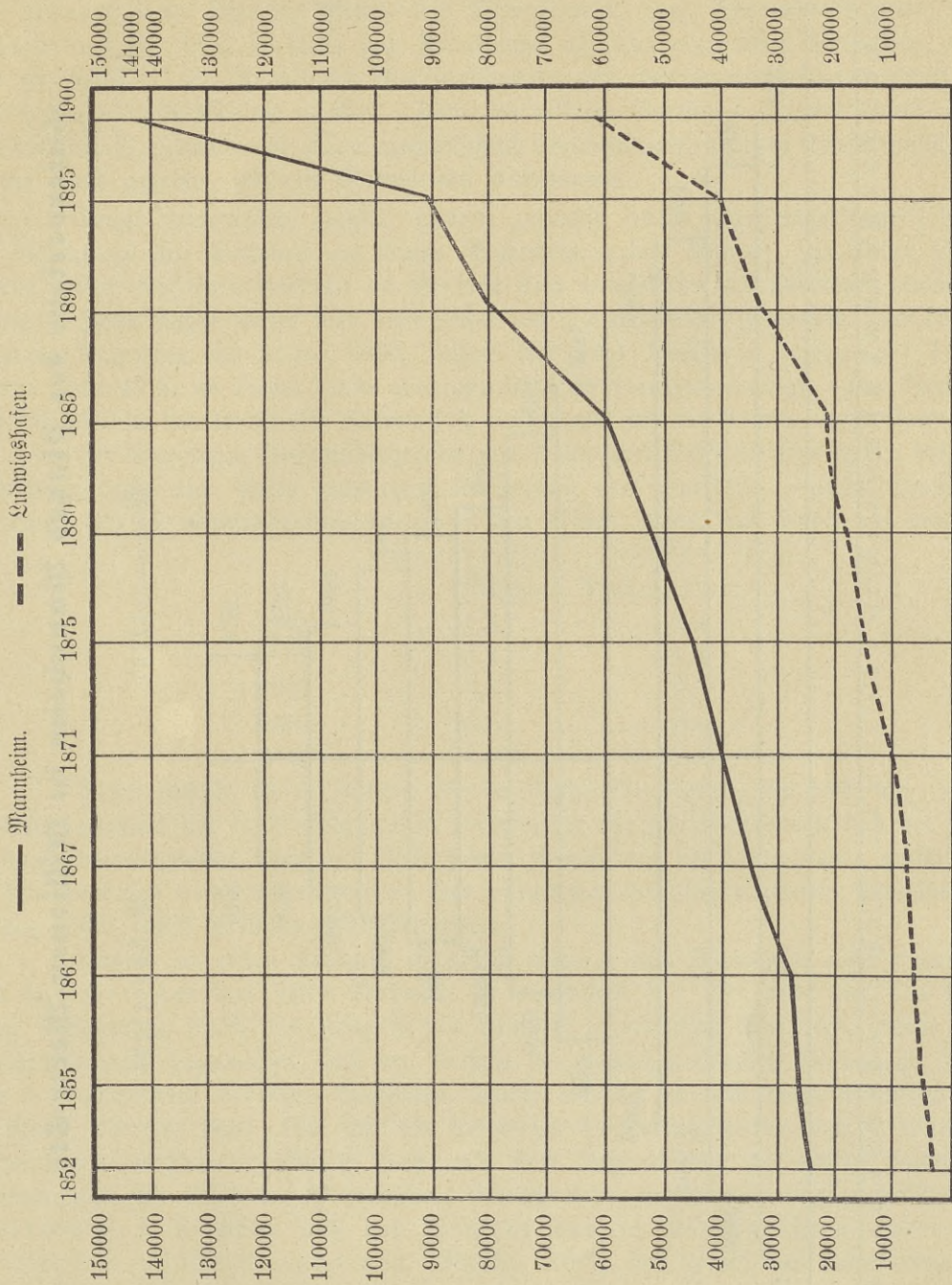
Ein solcher Nachweis wird durch einfache Aufzählung der Vortheile, mit welchen Natur und Menschenhand den Industriehafen ausgestattet haben, keinesfalls erschöpft sein. Gibt es doch Häfen, deren Ausrüstung eine vortreffliche, ja mustergültige genannt werden darf, die aber trotzdem nicht gedeihen können.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

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

Heute, bei Anbruch des neuen Jahrhunderts, ist daselbe Mannheim-Ludwigshafen eine reiche Doppelstadt von über 200 000 Einwohnern, einer der großartigsten, wenn nicht der großartigste Binnenhafen des Kontinents, der Endpunkt der Großschiffahrtsstraße des verkehrreichsten europäischen Stromes und der Sitz einer weltberühmten Industrie.

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

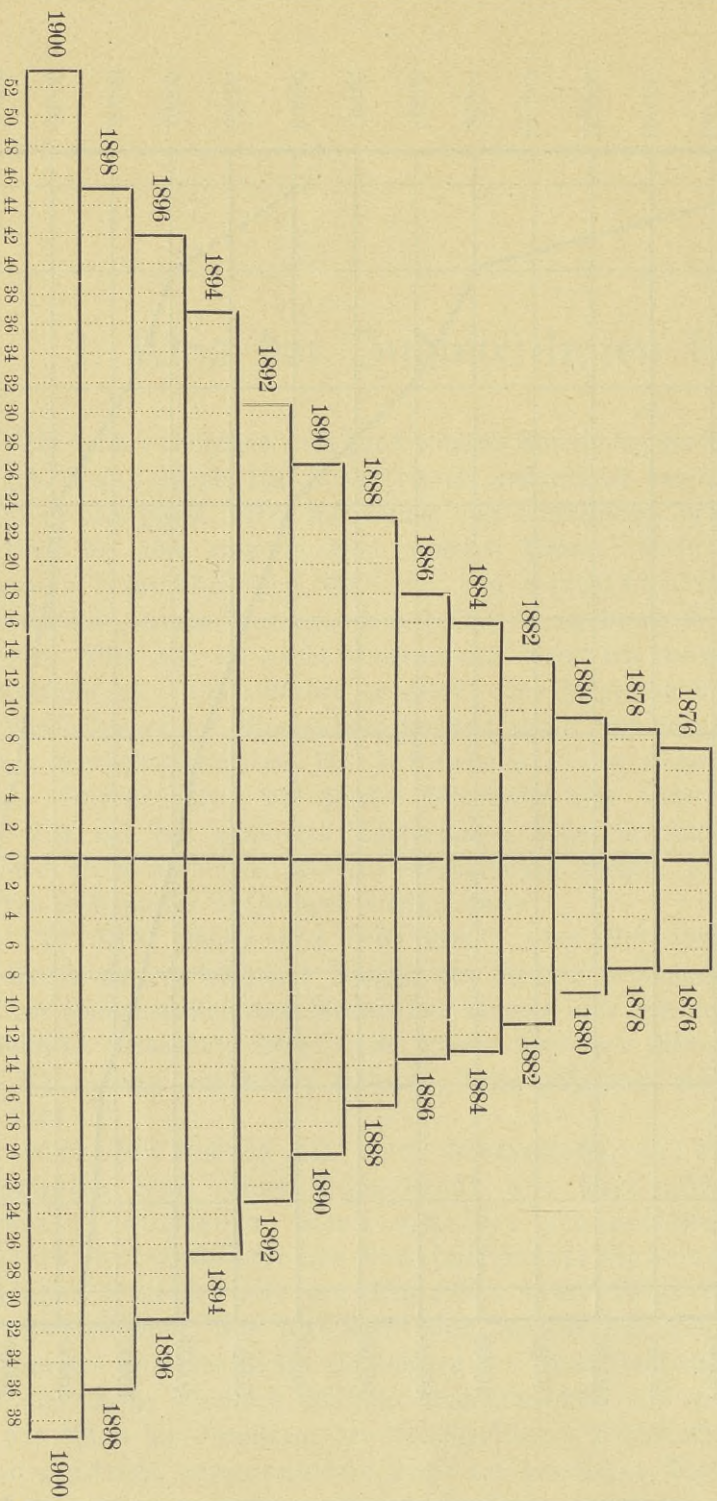
# Wachstum der Einwohnerzahl in Mannheim und Ludwigshafen.



# Güterverehr des Pfleges Mannheim in Millionen Meter-Ste.

Maßverehr

Bahnerehr



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

Einige summarische Zahlen werden zunächst einen allgemeinen Begriff über die Bedeutung des Verkehrs am Platze Mannheim geben können. Im Jahre 1860 betrug dessen Gesamtverkehr zu Wasser und per Bahn 4,6 Millionen Doppelcentner. Zehn Jahre später war diese Ziffer auf 7,5 Millionen gewachsen, nach einem weiteren Dezenium, im Jahre 1880, finden wir 18,4 Millionen angegeben. 1890 waren schon 47,3, im Jahre 1900 aber gar 92,3 Millionen erreicht. Der Verkehr hat sich also in den letzten 10 Jahren fast verdoppelt, seit 20 Jahren verfünffacht.

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

Bahnverkehr. Schiffsverkehr.

|      | Millionen Doppelcentner |      |
|------|-------------------------|------|
| 1860 | 2,2                     | 2,4  |
| 1870 | 3,4                     | 4,1  |
| 1880 | 8,8                     | 9,6  |
| 1890 | 20,5                    | 26,8 |
| 1900 | 39,0*)                  | 53,3 |

Dabei sind in diesen Ziffern, wie im Folgenden überall, wo dies nicht ausdrücklich erwähnt ist, die Verkehrszahlen der Station Mannheim-Neckarau und des zum weitaus überwiegenden Theil auf Mannheimer Gemarkung sich vollziehenden Umschlags im Rheinauhafen nicht mit enthalten. Der gesammte Schiffsgüterverkehr Mannheims betrug 1900: 58,9 Millionen Doppelcentner.

Bereits im ersten Abschnitt ist gesagt worden, daß Mannheim recht eigentlich als das Herz der badischen Bahnen zu betrachten sei; hier wird der Ort sein, diese Behauptung durch das Zeugniß der Statistik zu erhärten. Mit Stolz wurde vor Jahren darauf hingewiesen, daß der Verkehr der badischen Station Mannheim jenen der 9 nächstgrößten badischen Stationen, hinter welchem er noch 1884 wesentlich zurückstand, überholt habe. Wie sehr hat sich dieses Verhältniß seither noch zu Gunsten Mannheims verschoben! Betrug doch nach dem Jahresbericht der Großh. badischen Eisenbahnen für 1899 der Mannheimer Güterverkehr einschließlich Neckarau-Rheinau 3741000 t, d. h. mehr als der Verkehr der 18 nächstgrößten badischen Stationen zusammengenommen. Nahezu 30 % der gesammten Güterbewegung des badischen Eisenbahnnetzes einschließlich des Durchgangsverkehrs kamen darnach 1899

\*) Vorläufige Zahl.

auf Mannheim, das seinen Verkehr im letzten Jahrzehnt verdoppelt hat und damit eine Zunahme aufweist, welcher kaum eine andere deutsche Großstadt eine ähnliche zur Seite wird setzen können.

Noch üppiger hat sich, wie oben ersichtlich, der Wasserverkehr entfaltet, denn er hat sich seit der Errichtung des deutschen Reiches weit mehr als verzehnfacht. Eine Reihe rheinischer Häfen hat Mannheim in den letzten Jahrzehnten überflügelt, darunter selbst solche, deren Verkehr noch in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre den hiesigen um ein Bedeutendes überragte, wie z. B. Köln. Der Hafenplatz Mannheim wird eben heutzutage von nahezu allen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen verkehrenden Schiffen besucht und der glänzende Aufschwung der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, ebenso wie die Blüthe der niederrheinischen Montanindustrie spiegeln sich bei dem regen Güterverkehr Mannheims mit diesen Bezirken in dessen Verkehrsstatistik deutlich wieder. Die folgenden Angaben mögen für die Lebhaftigkeit des hiesigen Schiffsverkehrs Zeugniß ablegen. Es betrug nämlich die Zahl der auf dem Rhein angekommenen Schiffe im Jahre 1900: 15,292 gegen 8225 im Jahre 1890. Im selben Jahrzehnt war die Zahl der abgegangenen Schiffe von 8245 auf 15,468 gestiegen, es ist sonach nahezu eine Verdoppelung im Schiffsverkehr, berechnet nach der Zahl der Schiffe, eingetreten. Lehrreicher noch als diese die Schiffe verschiedener Größenklassen gleichrechnende Zusammenstellung ist aber die folgende Uebersicht, welche den Güterverkehr in Segelschiffen und Schleppfähnen zwischen Mannheim und den mit ihm im Verkehr stehenden Häfen zeigt. Darnach betrug der Verkehr:

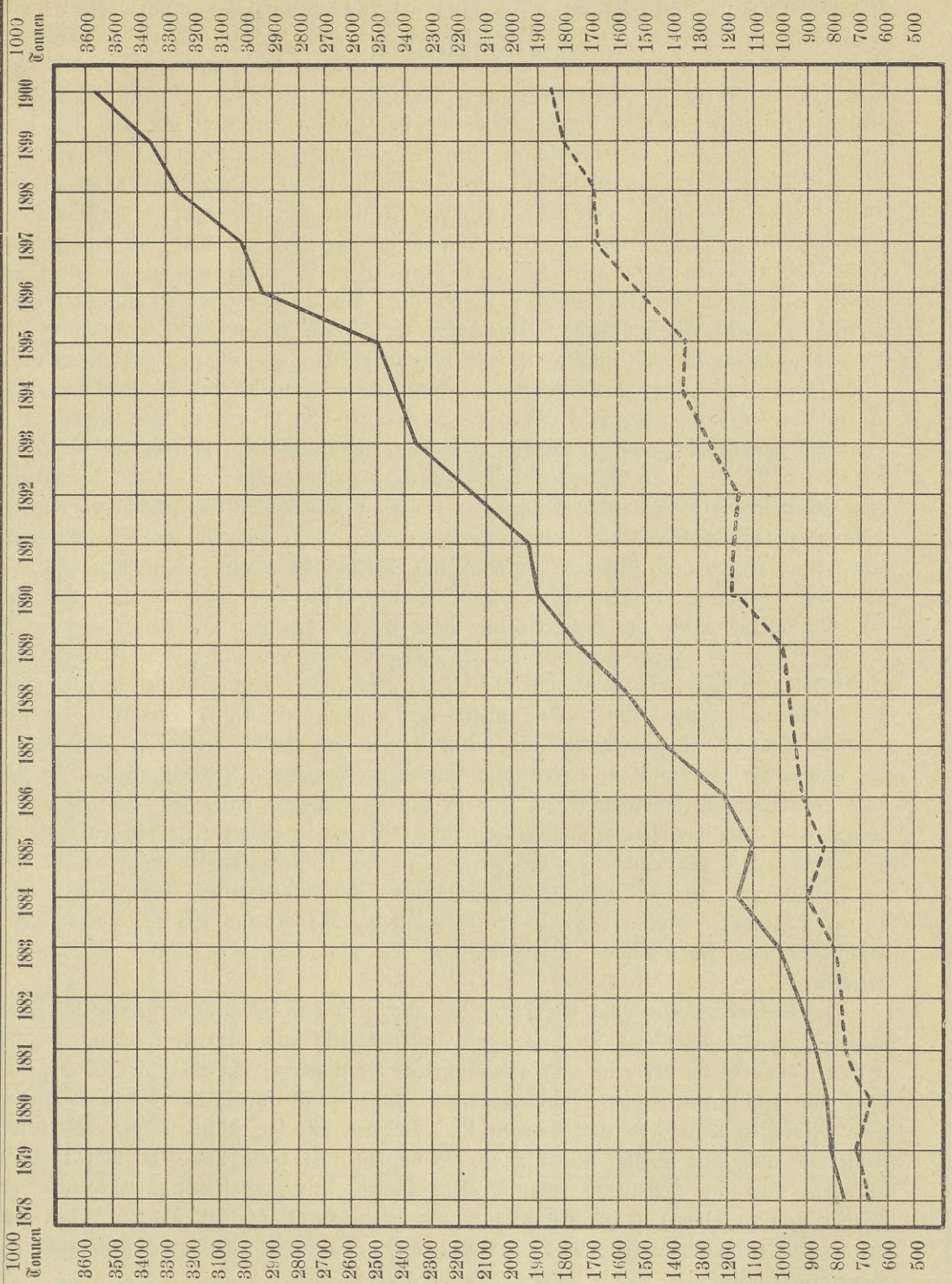
|                                                                  | nach            |        | von   |       |
|------------------------------------------------------------------|-----------------|--------|-------|-------|
|                                                                  | Mannheim        |        |       |       |
|                                                                  | 1000 Metr. Ctr. |        |       |       |
|                                                                  | 1889.           | 1899.  | 1889. | 1899. |
| der belgischen und holländischen Häfen                           | 5 457           | 15 245 | 1 349 | 1 803 |
| der Rheinhäfen zwischen der holländ. Grenze und Mannheim . . . . | 10 813          | 19 377 | 2 018 | 2 730 |
| der Rheinhäfen zwischen Mannheim und Straßburg . . . . .         | 490             | 2 536  | 30    | 756   |
| der Neckarhäfen zwischen Mannheim und Heilbronn . . . . .        | 1 796           | 1 982  | 817   | 918   |

Wennthalben stößt man also auf die erfreulichste Steigerung, wobei nicht zu übersehen ist, daß man das Bild — von Rheinau ganz abgesehen — durch Beifügung der Zahlen für Ludwigshafen noch wesentlich lichter halten könnte, denn verkehrspolitisch bilden beide Plätze ein Ganzes und die Benutzung der Verkehrsanlagen unserer Nachbarstadt durch den Mannheimer Handels- und Industrie-stand findet in ausgiebigstem Maße statt. Zur Bewältigung der Bewegung solch enormer Gütermassen bedarf es nun freilich eines ausgedehnten Schiffs- und Wagenparks. Hinsichtlich des letzteren kommt außer dem reichhaltigen Material der badischen Bahn jenes der Pfälzer Bahnen sehr in Betracht, da zur Versorgung verschiedener Gebiete, wie des Elsaß und der Schweiz, über beide Bahnen gleich vorthelhaft disponirt werden kann. Selbst den höchsten Anforderungen genügt sodann der Schiffsraum, welchen allein die in Mannheim domicilirten Schifffahrts-Gesellschaften

# Güterverehr der badischen Station Mannheim.

— Station Mannheim (bad. Bahn).

----- die vier nächstgrößten bad. Stationen (Karlsruhe, Heidelberg, Pafel und Dreilburg) zusammengekommen.



dem Güterverkehr bieten können. So kann die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in ihren (1901) 12 Schleppdampfern und 60 Schleppfähnen 1,2 Millionen Centner beherbergen, was nahezu die halbe Ladungsfähigkeit der gesamten badischen Staatsbahnen darstellt. Einzelne ihrer Schiffe besitzen die Größe eines kleineren Seedampfers und sind in der Lage, über 40 000 Centner, d. i. den Inhalt von fünf Güterzügen in sich aufzunehmen. Ferner bejaß die Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport zu Anfang 1901: 56 eiserne Rähne und Lichterschiffe mit über 1 400 000 Centner Ladefähigkeit, 4 Rad- und 11 Schraubenschleppdampfer und allein in Mannheim Werftanlagen von 600 m Uferfront. Beide Gesellschaften zusammen verfügen über einen Schiffsraum, welcher etwa ein Drittel von jenem des Norddeutschen Lloyd oder der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft ausmacht. Ueberhaupt stellen die Mannheimer Transportgesellschaften quantitativ und qualitativ ein hervorragendes Contingent zur Rheinflotte, welche nach den Rheinschiffs-Registern der Gesellschaft „Providentia“ in Frankfurt a. M. zu Anfang 1901 insgesammt 1089 Dampfer mit 215 920 indicierten Pferdestärken und 8181 Rähne mit 2 633 516 t Laderaum zählte. So gewaltige Hilfskräfte stehen im Dienst des Mannheimer Güterverkehrs, der sich übrigens nicht allein auf die Rhein- und Rhein-Seehäfen erstreckt, vielmehr vermöge regelmäßiger Transportverbindungen nach Hamburg, den Elbehäfen und Stettin, sowie nach London mit Umladung in Rotterdam, ferner nach Bremen mit Umschlag in Köln übergreift. Vergessen wir aber über dem mächtigen Rheinverkehr die Neckarschiffahrt nicht, welcher ungefähr 300 Schiffe mit 2000 bis 5000 Centner Tragfähigkeit dienen. Die zu Berg gehenden Schiffe werden in Zügen von 10—25 Fahrzeugen durch Dampfer der Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft bis Heilbronn (116 km) geschleppt. Die Zahl der direkten Züge bis Heilbronn betrug (1899) 437, zurückgelegt wurden von den 7 Dampfern der Gesellschaft 52 641 Bergkilometer mit 3893 leeren und 1878 beladenen Fahrzeugen. Wenn schon die gleichfalls in erfreulicher Entfaltung begriffene Neckarschiffahrt zur Zeit noch gegenüber der Rheinschiffahrt sehr in den Hintergrund tritt, ist doch keineswegs ausgemacht, daß dies immer so bleiben müsse. Gerade in jüngster Zeit haben vielmehr die Bestrebungen Württembergs, den Neckar zu einer leistungsfähigen Wasserstraße umzugestalten, mit verstärkter Kraft eingesetzt und zur Ausarbeitung eines eingehenden Projekts geführt. Auch die Frage der Verbindung des Rheins mit der Donau unter Benützung des Neckarflusses ist neuerdings in das Stadium ernster Erwägungen getreten.

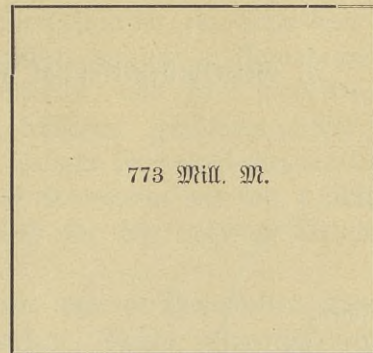
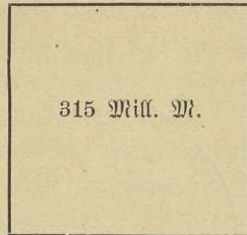
Bisher ist nur vom Gewicht der nach und aus Mannheim bewegten Gütermenge gesprochen worden; so darf denn anhangsweise noch bemerkt werden, daß der Gesamtwert der ein- und ausgeführten, wichtigeren Handelsartikel Mannheims im Jahr 1890 seitens der Handelskammer auf Grund sorgfältiger Erhebungen zu 437 Millionen Mark ermittelt worden ist. Bringen wir die seither erfolgte Verkehrssteigerung auch nur mäßig in Anschlag, so müssen wir immerhin 700 Millionen mindestens in Rechnung stellen. Dem Werth seines Gesamtgüterverkehrs (zu Wasser und zu Bahn) nach, steht Mannheim wahrscheinlich noch über Berlin und an erster Stelle hinter Hamburg, wobei dessen Seeverkehr übrigens noch nicht mit eingeschlossen ist.

# Darstellung der Mannheimer Steuerkapitalien.

## 1. Gesamtsteuerkapital.

1886

1901

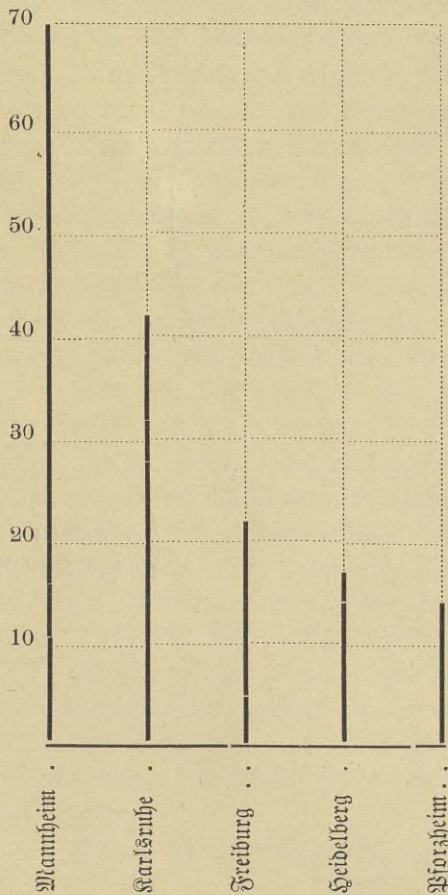


## 2. Wachstum der Einkommensteuereinschläge in den größeren badischen Städten 1896/1901.

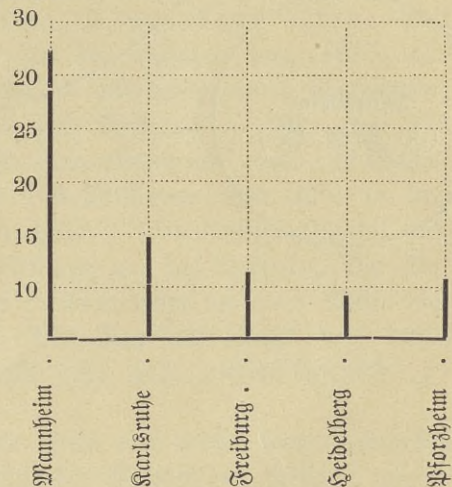
a. Steuereinschlag 1901.

b. Vermehrung des Steuereinschlages 1896/1901

Mill. M.



Mill. M.



3. Gewerbesteuerkapital in den größeren badischen Städten.  
(1899).

Freiburg  
(37 Mill. M.)

Karlsruhe  
(68 Mill. M.)

Mannheim  
(216 Mill. M.)

Pforzheim  
(35 Mill. M.)

Heidelberg  
(24 Mill. M.)

Daß die Entwicklung der übrigen Träger des Verkehrs: der Post, des Telegraphen- und Fernsprechwesens hinter dem sonst hier beobachteten Aufschwung in keiner Weise zurücksteht, ist nach dem Gesagten fast selbstverständlich. Nirgends sonst im Deutschen Reich bekommt durchschnittlich ein Einwohner einen so hohen Betrag jährlich durch Postanweisung ausbezahlt, wie hier in Mannheim. Außerordentlich entwickelt ist ferner der Telegraphenverkehr, und zwar speziell jener nach außereuropäischen Ländern. Bei dem überaus lebhaften Fernsprechverkehr verdient hervorgehoben zu werden, daß von den bei der hiesigen Fernsprech-Vermittlungsstelle ausgeführten Verbindungen etwa 6 Millionen auf Mannheim und fast 1 Million auf Ludwigshafen entfallen — ein schlagender Beweis für die mehrfach betonten engen wirtschaftlichen Beziehungen beider Städte.

Auf entsprechend hoher Stufe steht ferner das an Mannheims ökonomischem Aufschwung aufs lebhafteste beteiligte Bankwesen. Neben altangesehenen Privatbankhäusern, unter denen solche allerersten Ranges sich befinden, bestehen am Platze eine Reihe von Aktienbanken größten Stiles, darunter die einzige Notenbank des Großherzogthums, die badische Bank. Für den Aufschwung des Mannheimer Bankwesens kann als Zeugniß dienen, daß außer der neu gegründeten Filiale der Dresdner Bank drei neue Bankgebäude im Entstehen begriffen bzw. seit kurzem fertiggestellt sind. Der Umsatz der Mannheimer Reichsbankhauptstelle hat 1900 die enorme Summe von 4 Milliarden 612 Millionen Mark betragen, und sich im letzten Jahrzehnt nahezu verdoppelt. Die Mannheimer Anstalt steht damit an sechster Stelle unter den Reichsbankstellen und wird nur von Hamburg, Frankfurt, Köln, Leipzig und Breslau übertroffen. Vom gesammten Umsatz aller Reichsbankanstalten — außer der Hauptbank — kamen 1900 auf Mannheim  $3\frac{1}{2}\%$ . Speziell verdient noch die außergewöhnlich große Ausdehnung erwähnt zu werden, welche das Blankokreditsystem in Mannheim erfahren hat. Ueberdem ist noch der hervorragenden Stellung des Versicherungswesens zu gedenken. Abgesehen von den, theilweise sehr bedeutenden hiesigen Instituten, welche vorzugsweise die Transportaffekuranz pflegen, finden sich auch Generalagenturen fast aller großen in- und ausländischen Versicherungsgesellschaften vor.

Ein recht bezeichnendes Spiegelbild des wirtschaftlichen Aufschwungs unserer Stadt bietet das Anwachsen der Mannheimer Steuerkapitalien. Seit Einführung der neuen Steuergesetzgebung haben sich die letzteren von (1886) 315 Millionen auf 456 Millionen im Jahre 1894 und — allerdings unter Einrechnung der inzwischen einverleibten Gemeinden Käferthal und Neckarau — 1901 auf 773 Millionen gehoben. Die letztmalige Feststellung der Steuerkapitalien ergab ein Wachstum um 85 Millionen in einem Jahr und von 190 Millionen oder 32% in drei Jahren. Während daher 1876 Karlsruhe noch ein höheres Gesamtsteuerkapital aufbrachte, als Mannheim, übertraf dieses 1901 die Residenz um das Doppelte. Die Einkommensteuerausläge nahmen im letzten Jahrzehnt in Mannheim um 27,8 Mill. oder 65%, in Karlsruhe um 10,0 Mill. oder 32% zu. Mit Fug und Recht darf daher die Vermehrung des Wohlstandes in unserer Stadt eine ganz außerordentliche genannt werden.

So ist Mannheim durch eigenen rastlosen Fleiß eine reiche Stadt geworden und es will bei dem völlig fehlenden Zuzug vermögender Privatleute, vielmehr umge-

kehrt bei dem öfters vorkommenden Bezug in Mannheim reich gewordener Gewerbetreibenden doppelt viel besagen, wenn im Steuerjahr 1896: 39 Einkommen von über 100 000 Mk., 1901 aber deren 68 konstatiert worden sind, unter welchen wiederum die Einkommen von über 1/2 Million gleichzeitig von 3 auf 11 wuchsen. Ausweislich der badischen Statistik befinden sich in der obersten Stufe (Einkommen von über 200 000 Mk.) in Mannheim sogar mehr Steuerzahler, als im ganzen übrigen Großherzogthum zusammen. Es ist leider nicht angängig, den Beitrag der einzelnen Handels- und Gewerbegruppen zur Steuerkraft der Stadt darzustellen; einen schwachen Ersatz vermag indessen die folgende Zusammenstellung des in den verschiedenen Geschäftszweigen angelegten Aktienkapitals für Mannheim und das übrige Baden zu bieten. Ohne die gerade in unserer Stadt in die Augen springende Bedeutung einzelner Privatunternehmungen irgendwie zu verkennen, darf man doch sagen, daß bei der ausgesprochen großbetrieblichen Konzentration des Mannheimer Geschäftslebens und der damit verbundenen Tendenz zur Aktiengesellschaft die Kenntniß des angelegten Aktienkapitals immerhin in einigen Fällen einen Begriff von der Bedeutung des betreffenden Geschäftszweigs zu bieten vermag. Jedenfalls aber ist der Vergleich mit dem übrigen Großherzogthum lehrreich.

Nach dem Jahrbuch der Frankfurter Börse ergibt sich nun für Ende 1899 folgendes Bild:

| Geschäftszweig                                 | Mannheim                               |                       | Uebrig es Baden |                       |
|------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|
|                                                | Zahl                                   | Aktienkapital<br>Mark | Zahl            | Aktienkapital<br>Mark |
|                                                | der einheimischen Aktiengesellschaften |                       |                 |                       |
| Banken . . . . .                               | 7                                      | 97 981 200            | 9               | 9 974 000             |
| Versicherungsgesellschaften . . . . .          | 6                                      | 21 600 000            | 1               | 4 000 000             |
| Eisenbahngesellschaften . . . . .              | 1                                      | 600 000               | 4               | 9 089 059             |
| Straßenbahngesellschaften . . . . .            | 1                                      | 480 000               | 5               | 3 673 000             |
| Schiffahrtsgesellschaften . . . . .            | 5                                      | 10 300 000            | —               | —                     |
| Lagerhaus- und Speditionsgesellschaften        | 3                                      | 4 160 000             | —               | —                     |
| Bau- und Terraingesellschaften . . . . .       | 3                                      | 1 700 000             | 6               | 3 047 715             |
| Baumaterialiengesellschaften . . . . .         | 1                                      | 2 500 000             | 8               | 11 330 000            |
| Bergbau- und Maschinengesellschaften           | 7                                      | 6 900 000             | 14              | 21 100 000            |
| Chemische und verwandte Fabriken . . . . .     | 9                                      | 42 976 000            | —               | —                     |
| Verlag- und Papierfabriken . . . . .           | 2                                      | 6 020 000             | 18              | 5 811 350             |
| Gas- und Elektrizitätsgesellschaften . . . . . | 4                                      | 6 500 000             | 5               | 7 262 000             |
| Textilindustrie . . . . .                      | 3                                      | 6 800 000             | 14              | 19 423 142            |
| Fremdenindustriengesellschaften . . . . .      | —                                      | —                     | 4               | 1 940 000             |
| Verschiedene Industrien . . . . .              | 4                                      | 4 220 000             | 12              | 5 533 000             |
| Aktienbrauereien . . . . .                     | 4                                      | 5 850 000             | 32              | 30 310 000            |
| Zuckerfabriken . . . . .                       | 2                                      | 5 142 856             | —               | —                     |
| Mühlen . . . . .                               | 2                                      | 3 500 000             | 1               | 700 000               |
| Einheimische Aktiengesellschaften . . . . .    | 64                                     | 227 230 856           | 133             | 133 193 266           |

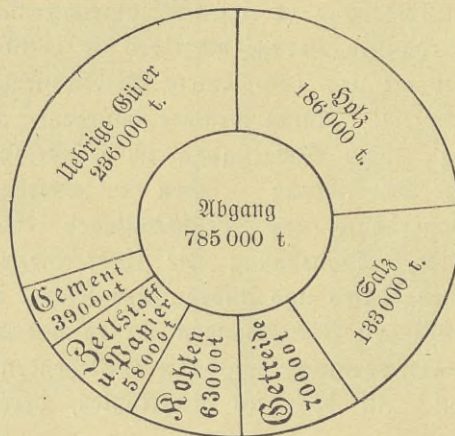
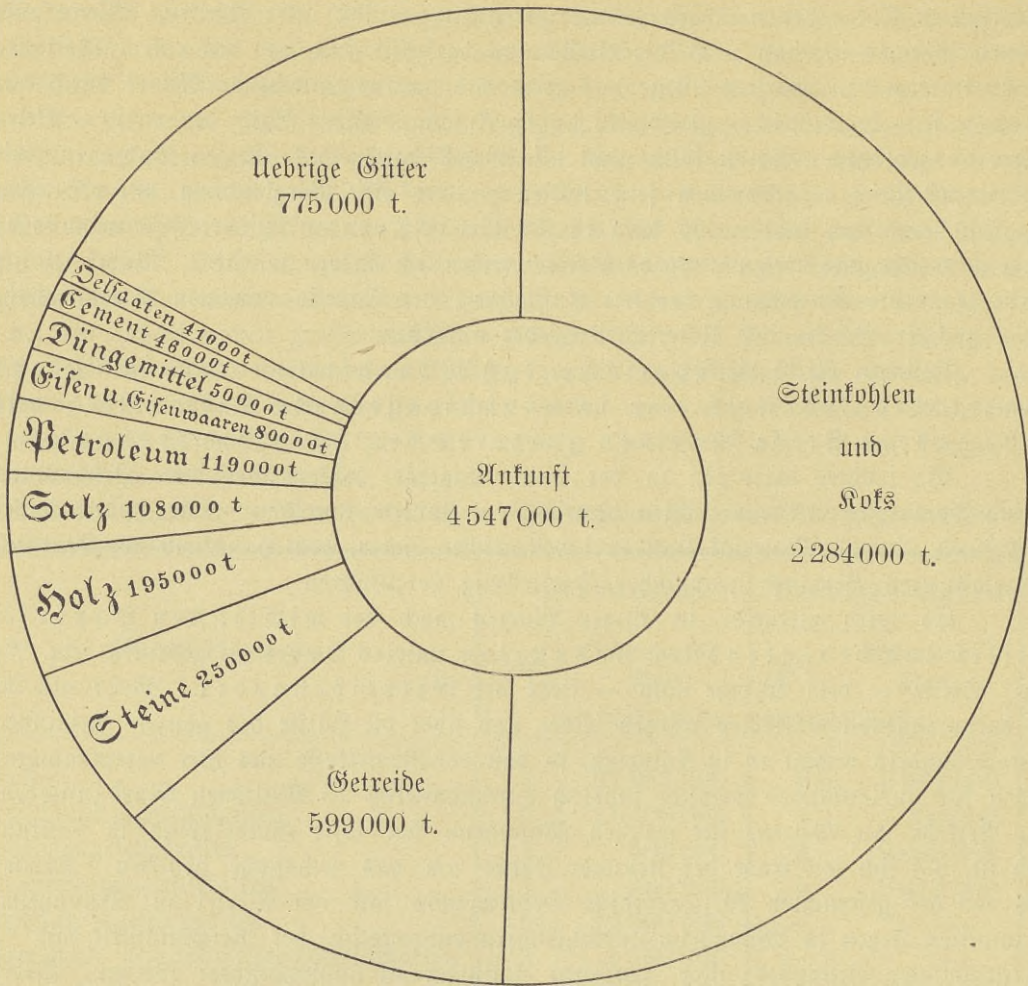
Der Tabelle ist also zu entnehmen, daß in Mannheim weit mehr Aktienkapital domizilirt ist, als im ganzen übrigen Großherzogthum Baden. Innerhalb zweier Jahre ist dasselbe um 66 Millionen oder um über 40% gestiegen, wesentlich in Folge der namhaften Kapitalserhöhungen fast aller Banken. Wenn auch zu berücksichtigen ist, daß z. B. die Versicherungsgesellschaften nur mit einem Theil des Nominalkapitals zu arbeiten pflegen, so wird das daraus entstehende Minus durch das theilweise sehr beträchtliche, gleichfalls außer Ansatz gelassene Agio der meisten Aktien wieder ausgeglichen. Selbst falls nicht alle Gesellschaften des übrigen Baden in diese Zusammenstellung aufgenommen sein sollten — wie eine Vergleichung mit offiziellen Angaben vermuthen läßt — so kann es sich hier doch nur um kleinere Unternehmungen handeln, welche das Gesammtergebniß kaum wesentlich ändern würden. Wahrscheinlich würde sogar die Einrechnung der seit Aufstellung der Tabelle erfolgten Kapitalerhöhungen hiesiger Banken den Unterschied wieder aufheben.

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

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

Es wird vielmehr in kurzen Worten noch der wichtigsten Handelsartikel und bedeutendsten Industrien unseres Platzes zu gedenken sein. An erster Stelle — dem Werthe nach — steht der Getreidehandel. Mehr als 30 der hervorragendsten Firmen pflegen seiner und über die Hälfte des ganzen rheinischen Getreidehandels nimmt er in Anspruch, so daß der Reichskasse aus hier vereinnahmten Zöllen für ausländisches Getreide jährlich durchschnittlich 15 Millionen Mark zufließen. Der Verkehr mit Weizen, für welchen Mannheim der erste Handelsplatz in Deutschland ist, hat sich seit Ende der siebziger Jahre um das sechsfache gehoben. Kommt doch von der gesammten Weizeneinfuhr Deutschlands fast ein Viertel auf Mannheim, ja zuweilen liegen in Mannheim-Ludwigshafen ausweislich der Reichsstatistik fast  $\frac{5}{6}$  des gesammten Bestandes aller deutschen Zolllager an ausländischem Weizen. Dabei ist der eigene Getreideconsum Mannheims in geradezu rapider Zunahme begriffen, da sich unsere Stadt und deren Umgebung zu einem Mühlenzentrum entwickelt hat, welches seinesgleichen sucht. Die Produktionsmenge desselben ist 1899 zu 360 000 t ermittelt worden, was bei einer Ausbente von 72% einem Getreideverbrauch von genau einer halben Million Tonnen entspricht. Kaum weniger imposant, als diese Mengen, sind die Einrichtungen, welche zu ihrer Bewältigung im Handelshafen geschaffen worden sind und denen eine große Erweiterung — eben im neuerbauten Industriehafen — bevorsteht. Die hiesigen Lagerhäuser und Speicheranlagen erfreuen sich denn auch mit Recht sowohl hinsichtlich ihrer Ausdehnung wie ihrer Vielseitigkeit und technischen Vollendung eines europäischen Rufes und finden ihresgleichen im deutschen Reich nur in Hamburg. Auch die technischen Vorrichtungen zur raschen Erlebigung des Steinkohlensungs und Verwerthung der dabei entstehenden Abfälle sind von entsprechender Leistungsfähigkeit. Ist doch für Ruhrkohlen, deren Zufuhr nach Mann-

**Darstellung des Mannheimer Hafenverkehrs  
nach Waarengattungen (für 1900).**



heim und Rheinau 1900 die enorme Höhe von 2 630 000 t erreicht hat, Mannheim der größte Binnenumschlagsplatz. Ebenso ist Mannheim der wichtigste Binnenhandelsplatz des ganzen Kontinents für Petroleum geworden. Die Tanks und Keller des Petroleumhafens — einer Sehenswürdigkeit des Hafengebiets — fassen über 40 Millionen Liter d. h. eine Menge, von welcher ganz Baden über ein Jahr lang versorgt werden könnte. Ferner soll noch auf die hohe Bedeutung Mannheims für den Tabakhandel als Mittelpunkt der deutschen Produktionsgebiete und hervorragender Expeditions- wie Eigenhandelsplatz in fremden, überseeischen Tabaken und auf die großartigen Lagerungseinrichtungen des Tabakgroßhandels hingewiesen werden. Die Zolleinnahme für unbearbeitete Tabakblätter bezifferte sich 1899 auf über 2 Millionen, dagegen z. B. im Jahre vorher auf fast  $3\frac{1}{2}$  Millionen Mark, während für Petroleum und Mineralölschmieröle durchschnittlich 4—5 Millionen vereinnahmt werden. Endlich nur noch die kurze Bemerkung, daß Mannheim auch der erste Holzstapelplatz Südwestdeutschlands ist und im Handel mit Eisen und Eisenwaaren wegen der gleichmäßigen Nähe der Erzeugungstätten an der Saar und am Niederrhein eine besonders günstige Position hat.

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

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

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

Der älteste Bestandtheil der Hafenanlagen ist der obere Theil des in der Mündungstrecke des Neckars liegenden 3800 m langen Neckarhafens. Vermöge seiner Tiefe ist dieser den größten Rheinschiffen zugänglich und besitzt 38 ha Wasserfläche und 6300 m Verladenufer, davon 260 m mit Raimauern und 4590 m mit Geleisanschluß.

Der durch eine Schleuße gegen das Hochwasser des Neckars geschützte Verbindungskanal bringt diesen Fluß mit dem alten Zollhafen und dem Mühlahafen in Verbindung. Verbindungskanal und Zollhafen haben zusammen 11,9 ha Wasserfläche und 3080 m Verladenufer, davon 470 m mit Raimauern und 2770 m mit Geleisanschluß. Der Mühlahafen, der wichtigste Theil des ganzen Hafens durchschneidet die vom Rhein und Neckar gebildete Landzunge und mündet in den offenen Rhein aus. Am rechten Ufer der Mündung schließt sich sodann ein von dem übrigen Hafengebiet zum Schutz gegen Feuerz Gefahr abgetrennter Petroleumhafen mit einer abgeboßchten Uferlänge von 450 m am offenen Rheinstrom an. Gegen ungünstigen Wasserstand und Eisgang ist der Mühlahafen gesichert; bei einer Wasserfläche von 270 ha besitzt er eine Länge von 2100, eine Breite von 120 m. Sein oberer Theil steht vermittelst des oberen Hafenkanales (1,25 ha, 640 m durchweg abgeboßchten Verladenufers), in welchen zur Ausgleichung des Rheingefälles eine Kammersehleuße eingebaut ist, gleichfalls mit dem Rhein in Verbindung. Zwischen Mühlahafen und Neckar mit Einfahrt von diesem aus befinden sich die beiden Becken des Binnenhafens (10,5 ha und 2800 m Verladenufer). Die neueste Erweiterung des Hafengebiets — vom Industriehafen abgesehen — stellt die Raimanlage am offenen Rhein mit 2490 m Uferlänge dar (davon 2025 m mit Raimauer). Daran anschließend setzt sich rheinaufwärts bis 500 m oberhalb der Rheinbrücke das fast 1 km lange Rheinvorland fort.

Im Ganzen umfassen die Mannheimer Hafenanlagen 278 ha Wasserfläche und 35 km Verladenufer, davon 5,1 mit Raimauern. Inmitten des Hafengebiets liegt der Centralgüterbahnhof, von dem aus ein Netz von fast 100 km Geleisen alle Theile des Hafens umspinnt.

\*) Mannheim 1897, Dr. Haas'sche Druckerei. Die Ausgabe einer zweiten Auflage steht bevor.

### 3. Entwicklung und Erweiterung des Unternehmens.

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

Der zum Industriehafen umgewandelte Floßhafen ist ein verlassener Rheinlauf von 6,5 km Länge und 300 m durchschnittlicher Breite. Entstanden ist er durch die Anlage des sog. Friesenheimer Durchstichs, welcher als Sehne einer starken Stromkrümme angelegt wurde. Noch in den 60er Jahren mündete der Neckar in den Floßhafen, dann aber wurde er in gestreckter Linie zum Neckar durchgeführt und der alte Lauf durch einen Bau abgeschlossen. Der Altrhein erhielt nunmehr die Bestimmung, als Lagerplatz für das vom Rheine, insbesondere aber neckarabwärts kommende Floßholz zu dienen. Mit dem Neckar stand er deshalb durch eine Rinne in Verbindung, welche die Einfahrt von Flößen, nicht aber von Schiffen gestattete und durch welche außerdem eine stete Erneuerung des Wassers im Altrhein herbeigeführt wird. Bei Neckarhochwasser wird diese Rinne durch eine einfache Schleuse abgesperrt, um das Eintreten von Schlamm zu verhüten.

Daß hier ein günstiges Ansiedelungsgebiet vorliege, hatte die Industrie längst erkannt. Schon zur Zeit, da der jetzige Altrhein noch Schifffahrtsstraße war, entstand die ausgedehnte Spiegelfabrik, in späterer Zeit sind noch zwei große chemische Fabriken, die schon erwähnte Zellstofffabrik und neuerdings die Etablissements der Süddeutschen Gute-Industrie dort angelegt worden. Denn da der Altrhein in schiffbarem Zustand

erhalten wurde, hatten sich diese Fabriken derselben Gunst der Lage wie solche am offenen Rhein zu erfreuen. Damit waren aber die industriellen Niederlagen am Altrhein abgeschlossen. Aus triftigen Gründen: Diese sämtlichen Fabriken liegen nämlich dort, wo das Hochgestade bis dicht an den Wasserlauf sich vorschiebt, so daß sie alle vor jeder Ueberschwemmungsgefahr geborgen sind. Weiter ober- und unterhalb aber, ebenso wie auf der ganzen gegenüber liegenden Friesenheimer Insel ist das natürliche Gelände wesentlich tiefer gelegen und wird bei Hochwasser durchschnittlich 2 m überfluthet. Und während auf dem rechten Ufer wenigstens Gelegenheit zum Anschluß an die Zweiglinie Waldhof-Neckarvorstadt der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn geboten gewesen wäre, fehlte auf dem linken Ufer sowohl Eisenbahn wie Straßenverbindung. Nur die seither vorgenommenen und noch beabsichtigten gewaltigen Umgestaltungen ermöglichen die Niederlassung industrieller Unternehmungen auf diesem Terrain.

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

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

Bei der Ausführung hat man zunächst auf das Gebiet vom Neckar bis zum Waldhof, wo das Hochgestade an den Altrhein herantritt, sich beschränkt und auf der rechten Seite sich thunlichst dem Ufer des Altrheins und Altrneckars angeschlossen. Auf dem linken Ufer dagegen wurde eine größere Fläche des ehemaligen Rheinlaufs zur Auffüllung bestimmt. Die Lage des fast 2 km langen Hafens ist insofern eine besonders glückliche, als er gleichzeitig mit zwei Flüssen in Verbindung steht. Am unteren Ende vermöge eines auch für die größten Rheinschiffe bequem passierbaren Durchlasses durch den dajelbst angebrachten Eisenbahndamm mit dem Altrhein und dadurch dem Rhein, am oberen Ende außer durch die Floßgasse auch durch eine Kammer Schleuße mit dem Neckar. Die letztere, etwas westlich von der Floßgasse gelegen, hat eine stromabwärts gegen den Neckar gerichtete Lage angewiesen bekommen, um das Ein- und Ausfahren der Schiffe zu erleichtern und erhält eine nutzbare Länge von 110 m und am Ober- und Unterhaupt Thore von 12 m lichter Weite. Auch den größten auf dem Rhein verkehrenden Schleppfähnen ist also ein Durchfahren durch die Schleuße ermöglicht. Von besonderem Werth ist die Schleuße für die jedenfalls große Anzahl solcher Schiffe, welche nicht für einen Empfänger, sondern Theilgüter geladen haben und dieselben theils im Handels-, theils im Industriefahren lösen müssen. Ihnen erspart die Kammer Schleuße den Umweg durch den Altrhein und die damit verbundenen Opfer an Zeit und Geld. Ein wesentlicher Vorzug der Schleußen

wird außerdem darin bestehen, daß das durch sie eindringende Neckarwasser dem Zufrieren des Hafenbeckens entgegenwirkt. Um übrigens dieses auch für die größten Raddampfer, Baggermaschinen u. s. w. zugänglich zu machen, wird die erwähnte Drehbrücke über den Querdamm zwischen Hafen und Altrhein eine Durchfahrtsöffnung von 21,5 m erhalten. Oberhalb dieses Querdammes erweitert sich das Hafenbecken auf 350 m und diese Fläche ist mit Ausnahme der je 50 m breiten Schiffahrtsstraße an beiden Ufern zur Lagerung des Floßholzes bestimmt. Es sammeln sich nämlich, da keine Gebühren im Hafen erhoben werden, vom Neckar durch die Floßschleufe hereinkommend, oft ungeheure Holzvorräthe, zuweilen gleichzeitig über 100 000 Stämme hier an. Zwecks ihrer Durchflößung in einzelnen Stämmen oder kleineren Gebinden ist im Querdamm eine besondere, von Eisenbahn und Straße mittelst fester Brücke überschrittene Oeffnung vorgesehen, durch welche sie nach dem Floßbindeplatz im Altrhein gelangen, um dort zu Flößen von den auf dem Rhein zulässigen Abmessungen zusammengebunden zu werden. Wie aber überhaupt dafür Sorge getragen worden ist, daß die bestehenden Interessen der Flößerei im künftigen Industriehafen nicht geschädigt werden, so ist andererseits die Gefahr einer Kollision mit dem übrigen Hafenbetrieb durch geeignete Maßnahmen vollständig ausgeschlossen.

Von principieller Bedeutung für die Gestaltung des Hafens war weiterhin die Art und Weise seiner künftigen Verbindung mit dem Eisenbahnnetz. Als einfachste Lösung mußte es zunächst erscheinen, durch eine Brücke über den Neckar Anschluß an den Centralgüterbahnhof zu schaffen. Allein die Höhe, welche eine derartige Brücke mit Rücksicht auf die Hochwassergefahr und die starke Schifffahrt hätte erhalten müssen, machte eine solche Verbindung unausführbar. Außerdem war es auch nicht wünschenswerth, die schon sehr stark in Anspruch genommenen Gleisanlagen im Handelshafen noch mehr zu belasten. Man entschloß sich daher, den Anschluß derart herzustellen, daß vom Rangirbahnhof aus bis zur Station Käferthal-Wohlgelegen die Preussisch-Hessische Staatsbahn benützt wird. Von hier zweigt die sogenannte Verbindungsbahn ab, läuft parallel mit der Staatsbahn bis an die nördliche Ecke des Exercierplatzes und wendet sich dann nach Westen, um in den Sammelbahnhof zu münden. Hier werden die für den Industriehafen bestimmten Wagen in der Reihenfolge der Fabrik- und Lagerplätze geordnet, so daß im Hafengebiet selber keine Verschubfahrten mehr ausgeführt zu werden brauchen. Die aus dem Hafen im Sammelbahnhof einlaufenden Wagen werden nur in nach Norden und Süden gehende geschieden. Jene gelangen auf besonderem Verbindungsgeleise nach dem Bahnhof Waldhof, diese in den Hauptrangirbahnhof Mannheim. Von dem noch auf dem Hochgestade gelegenen Sammelbahnhof führt die Bahulinie in gerader Richtung nach dem Hafengebiet. Nach Unterführung der Seitenlinie Waldhof-Neckarvorstadt der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn entsendet das Hauptgeleise mehrere Abzweigungen nach dem rechtsufrigen Hafengebiet, überschreitet selbst in geradliniger Fortsetzung auf dem mehrfach genannten Querdamm nebst den zugehörigen Brücken den alten Flußlauf und erschließt auf diese Weise auch das jenseitige Gebiet, die Friesenheimer Insel, dem Bahnverkehr.

Die solcherart bedingte wesentliche Verlängerung der Verbindungsbahn hatte zunächst eine unliebbare Consequenz. Während nämlich bei einer Verbindung des Zu-

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

Im Uebrigen fallen die dem Staatshafen im Intereſſe des dortigen Umſchlagsverkehrs ſeitens der Badiſchen Bahn gewährten vortheilhaften Tariffätze dem Industriehafengebiet von ſelbſt zu. Der Bezug der Roh- und Hilfsſtoffe, inſonderheit der Steinkohlen, aber iſt, da ſich im neuen Hafen ebenſo in Folge der Gleichſtellung mit dem Handelshafen ein lebhafter Umſchlagsverkehr entwickelt hat, der denkbar einfachſte und billigſte. Dabei darf nicht überſehen werden, daß im Falle einer unerträglichen Preiſſteigerung der Ruhrkohlen durch Strikes u. dgl. auch der Bezug von Saarkohlen oder engliſcher Produkte verhältnißmäßig billig zu bewerkſtelligen iſt. So ſind gewerbliche Etabliſſements in der Lage, von der doppelten Gunſt der Verhältniſſe in ausgiebigſtem Maße Gebrauch zu machen. In gewiſſer Weiſe wird ſogar die Industrie im neuen Hafen

vor der links des Neckar in Mannheim angesiedelten einen Vorsprung haben. Für den Verkehr nach Süden und Osten, über die wichtigsten Linien des badischen Bahnnetzes und ihre Fortsetzungen fallen ihr die geographischen und tarifarischen Vortheile des Platzes ohne Weiteres in den Schooß. Vermöge seines direkten Anschlusses an die Preussisch-Hessische Staatsbahn kann das Industrie-Hafengebiet aber außerdem für den Verkehr mit dem Norden gegenüber dem Centralgüterbahnhof einen um etwa 12 km kürzeren Weg und die daraus sich ergebende Frachtersparniß in Rechnung stellen. Besonders für den Verjandt von Fabrikaten fällt dieser Umstand wesentlich in's Gewicht.

Wie für bequemen Bahnanschluß, so ist aber auch für gute Straßenverbindungen mit der Stadt gesorgt. Schon weiter oben wurde angeführt, daß man im Interesse der Sicherheit und Erleichterung des Verkehrs trotz beträchtlicher Kosten die Bahulinie Waldhof-Neckarvorstadt so hoch gelegt hat, daß Durchfahrten von 4,5 m Höhe ermöglicht wurden. Die Hauptstraße der Neckarvorstadt ist schon in den Hafen eingeführt, ebenso am nördlichen Ende eine Verbindung mit dem Vorort Waldhof sowie mit der Landstraße Mannheim-Sandhofen geschaffen. Zwischen diesen sind aber noch zwei weitere Ueberfahrten sofort zur Ausführung gekommen, welche entsprechend der Ausdehnung des städtischen Straßennetzes dem Verkehr eröffnet werden sollen.

Ferner durchzieht schon heute die städtische elektrische Straßenbahn den Hafen seiner ganzen Länge nach und zwar sind für die Arbeiter besonders niedrige Tarife eingeführt. Durch diese Linie der elektrischen Bahn wird aber außerdem die Verbindung mit den Bahnhöfen der drei bei der Friedrichsbrücke einmündenden Kleinbahnen hergestellt, auf welchen täglich viele Hunderte von Arbeitern aus den stark bevölkerten umliegenden Ortshaften nach Mannheim fahren. Auch die Straßenverbindung mit der Stadt und den Hafenanlagen auf dem linken Neckarufer wird durch den demnächst in Angriff zu nehmenden Bau einer zweiten Neckarbrücke eine weitere wesentliche Vereinfachung erfahren.

Aber noch ein weiterer Anschluß an das nächste Hinterland ist in Aussicht genommen. In Würdigung der sozialpolitischen Bedeutung der Vorortbahnen hat die Stadtgemeinde Mannheim mit der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft einen Vertrag geschlossen, wonach auf Kosten der Stadt das Bahnnetz derselben eine wesentliche Erweiterung erfahren und sodann für gemeinschaftliche Rechnung betrieben werden soll. Für den Industriehafen von ganz besonderer Bedeutung wird es sein, daß von Käferthal aus eine Linie abzweigt, welche am Sammelbahnhofe vorbeizieht und an derselben Stelle wie die Verbindungsbahn in das Hafengebiet einmündet. Das Projekt ist fertig bearbeitet und wird in Bälde zur Ausführung kommen. Damit ist Gelegenheit geboten, die Arbeiter aus den Vororten an einen Punkt zu fahren, von welchem aus auch die Industriepfätze auf dem linken Ufer in kürzester Zeit erreicht werden können. Die Stadtgemeinde wird ihren durch den Gemeinschaftsvertrag gewonnenen Einfluß dahin geltend machen, daß billige Tarife für Arbeiter eingeführt werden, da sie auch aus diesem Unternehmen keinen direkten Gewinn erzielen, sondern den Arbeitern Gelegenheit geben will, auf dem Lande gesünder und billiger wohnen zu können. Auch hinsichtlich der Versorgung mit Arbeitskräften dürfte sonach der Industriehafen besonders bevorzugt sein. Um welche Art von Arbeitern es sich aber handelt,

gibt der Jahresbericht der badischen Fabrikinspektion für 1897 Auskunft, demzufolge die Arbeitgeber sich dahin aussprechen, daß die Qualifikation der Arbeiter sich seit längerer Zeit augenscheinlich erhöhe. Sie seien intelligenter, tüchtiger und fleißiger geworden, so daß ihre Gesamtleistung sich gesteigert habe. Es wird überflüssig sein, diesem gewiß unverdächtigen Zeugniß weitere Belege für die vorzügliche Vereingenschaftung der hiesigen Arbeiterschaft hinzuzufügen.

Soviel über die generellen Vorzüge des Hafens. Ehe nun zu der Beschreibung der wesentlichen Einzelheiten übergegangen wird, sollen einige kurze Angaben die Ausdehnung des ganzen Unternehmens erkennen lassen.

Das Gebiet, welches bis jetzt ausgebaut ist oder dessen Fertigstellung im Jahre 1902 bevorsteht, hat eine Längenausdehnung von über 2 km bei einer Breite von 1 km; es wird also eine Fläche von 2 qkm in Anspruch genommen. Hiervon entfällt auf die Wasserflächen und Uferböschungen ein erheblicher Theil, nämlich 682.500 qm oder 35 %.

Die Landflächen sind durch den alten Neckarlauf, den Einfahrtskanal und den bisherigen Floßhafen in 3 Theile mit folgenden Flächeninhalten gegliedert:

|               |       |                     |
|---------------|-------|---------------------|
| rechtes Ufer  | . . . | 629 400 qm          |
| linkes Ufer   | . . . | 648 500 "           |
| Bonadiesinsel | . . . | 135 200 "           |
| zusammen:     |       | <u>1 413 100 qm</u> |

Auf dem rechten Ufer beanspruchen Straßen, Gleisanlagen u. s. w. 142 000 qm oder 22 % und annähernd wird dieses Verhältniß auch in den anderen Gebieten Platz greifen, so daß voraussichtlich insgesammt 1 100 000 qm nutzbare Fläche gewonnen werden können.

Betrachten wir nun an der Hand des beigezeichneten Planes die Art und Weise der Besiedelung des fertiggestellten rechten Ufers.

Auf der Dammstraße, von der Neckarvorstadt kommend, überschreiten wir die Gleise der Preuß.-Hess. Staatsbahn an der Stelle, wo die zweite Neckarbrücke zur Ausführung kommt und gelangen auf der am Neckar hinführenden Bunsenstrasse nach der Floßschleufe. Ist die Schleufe geöffnet, so ergießt sich, frisches Wasser dem Hafen zuführend, ein starker Strom durch die 9,20 m weite Oeffnung. Hier, in der Bucht, zwischen dem linken, zur Milderung der Strömung ausgeführten Leitbau und dem Ufer der Bonadiesinsel befindet sich ein städtisches Freibad. Daneben, in der Spitze der Bonadiesinsel, hat der Mannheimer Ruderclub ein geschmackvolles Boots- und Gesellschaftshaus errichtet.

An dem rechtsseitigen Leitbau schließt sich eine Rampe zum Ausschleifen von Stämmen an, und ebenfalls in erster Linie dem Holzverkehr gewidmet ist der anstoßende Rachenhafen. Hier legen Holzhändler und Flößer ihre Rachen fest, mit dem sie den Floßmarktplatz besuchen. In nächster Nähe des Rachenhafens, zu beiden Seiten der Straße, liegen die Plätze, welche die Stadtgemeinde für ihre eigenen Bedürfnisse dienstbar gemacht hat. Auf dem einen (rechts) wird ein Pumpwerk errichtet, in welchem die gesammten Abwässer der Stadt gehoben werden, um nach den auf der Friesenheimer Insel gelegenen Reinigungsanlagen abzufließen.

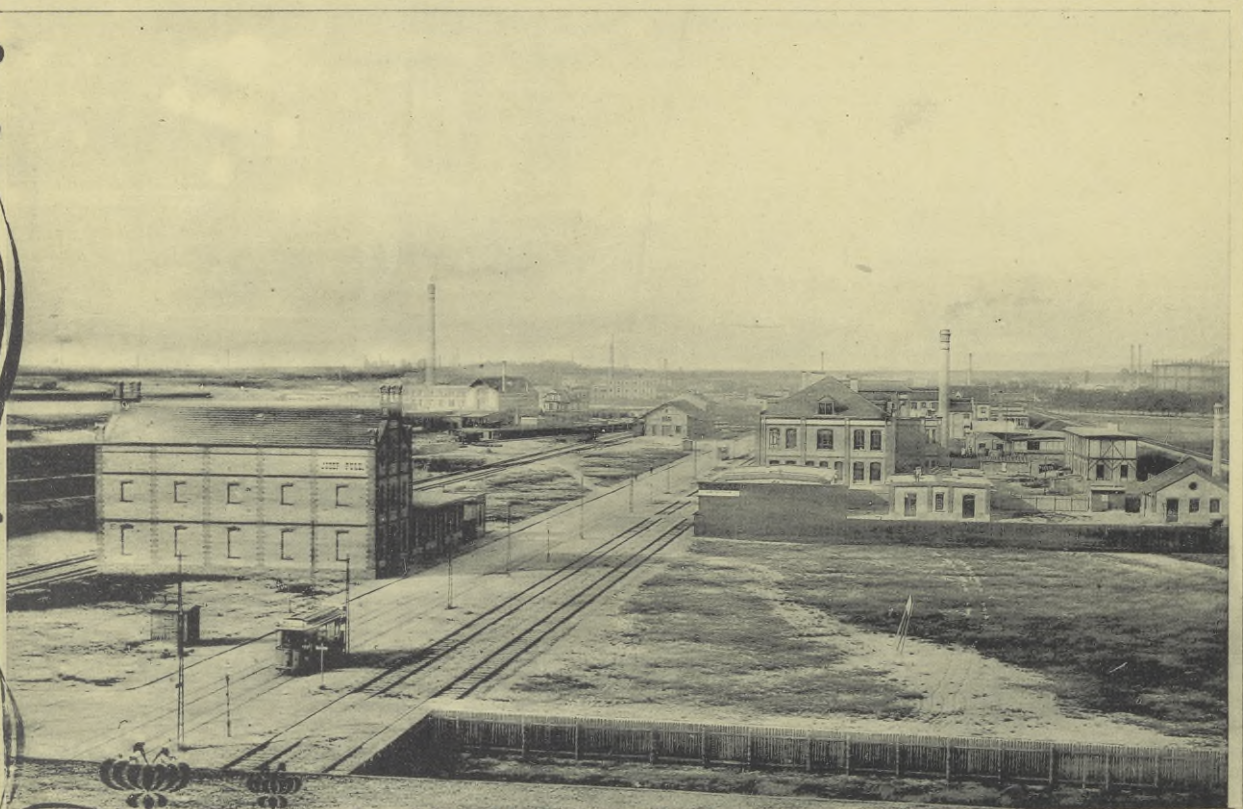
Auf der anderen Seite der Straße steht das städtische Elektrizitätswerk, welches



25. April 1897.



ANSICHT DES HAFENGEBIETES  
VOM SCHNITTPUNKT DER INDUSTRIE- u. PYRAMIDENSTR.



10. Juli 1901.

*H. Weingart Photograph*

25. April 1897.



ANSICHT DES HAFENGEBIETES  
VON DER BONADIESINSEL.



10. Juli 1901.



im Jahre 1899 erbaut wurde. Die Lage am Wasser wurde mit Rücksicht auf den billigen Bezug von Kohle gewählt. Das — gleich für bedeutende Erweiterungen eingerichtete — Werk ist ausgestattet mit 3 Dampfmaschinen von 1000 HP. Die Generatoren liefern 3phasigen Wechselstrom von 4000 Volt Spannung. Von hier aus durchzieht ein Hochspannungsnetz den ganzen Industriehafen, über welchen verstreut Transformatoren zur Abgabe des Stromes an die einzelnen Etablissements aufgestellt sind. Die industriellen Werke im Industriehafen genießen dabei Ausnahmspreise für ihren Bezug von Kraftstrom. Das Ufer längs des Elektrizitätswerkes ist der allgemeinen Benützung vorbehalten. Ueber der mit 1 : 1 angelegten Böschung ist ein Laufgerüst erstellt, auf welchem ein elektrisch betriebener Drehkran mit 4000 kg Tragfähigkeit und 14,25 m Ausladung sich bewegt. Eine gepflasterte Uferstraße ermöglicht den Verkehr mit Landfuhrwerken, so daß auch solche unmittelbar aus dem Schiffe beladen oder entladen werden können.

Die Uferstraße mündet in die senkrecht zum Ufer stehende Fardelystraße, deren eines Ende durch eine Fähre mit der Landzunge verbunden ist. Später wird der Fährbetrieb — und zwar voraussichtlich mit Motorboot — auch nach dem linken Ufer ausgedehnt werden.

Durch die erste Unterführung unter der Preuß.-Hess. Staatsbahn bewegt sich z. B. der Hauptverkehr aus der Stadt nach dem Industriehafen und gelangt zunächst in die Fardelystraße. Von dieser aus durchzieht die Industriestraße das rechtseitige Hafengebiet der ganzen Länge nach bis zum Vororte Waldhof.

Die meisten der — sämtlich in den zwei letzten Jahren hier entstandenen — Fabrikanlagen gruppieren sich nun zu beiden Seiten dieser Straße. Den Reigen eröffnet links eine Schiffbauanstalt nebst Reparaturwerkstätte und Ankerschmiede, welche über eine Helling verfügt, auf der die größten Rheinschiffe Platz finden können.

Anstoßend hieran und theilweise noch in Verbindung mit diesem Werke ist eine Fabrik für Wagenachsen im Entstehen begriffen. Ihr folgt ein Mühlenwerk für Asphalt, dessen Rohmaterial zu Wasser vom Gewinnungsorte in Sicilien direkt bis an den Platz kommt und hier zu Pulver für Straßenbefestigung umgewandelt wird.

Auf dem nächsten Platze ist eine Bauschreinerei mit Maschinenbetrieb eingerichtet, an welche sich ein Säg- und Hobelwerk anschließt, das einen schwunghaften Holzhandel betreibt.

Auf der anderen Seite der Straße hat sich ein bedeutendes Werk für Eisenkonstruktionen, Brücken u. s. w. etablirt.

Die darauf folgende Malzfabrik hat Gelände zu beiden Seiten der Straße erworben. Am Ufer des Stichtbeckens befindet sich ihr Lagerhaus zur Aufnahme des zu Wasser ankommenden Getreides, während auf der anderen Seite der Straße die Malzfabrik selbst entstanden ist. Eine Verbindung beider Gebäude durch eine über die Straße und Gleise führende Brücke ist in Aussicht genommen.

Am Endpunkte der Pyramidenstraße ist wieder Gelände für einen allgemeinen Umschlagsplatz vorbehalten. Die Eckplätze der beiderseits folgenden Blocks sind von

derselben Firma, welche die vorhin erwähnte Malzfabrik besitzt, behufs Erstellung weiterer industrieller Anlagen erworben worden.

Es folgen nun auf der Binnenseite eine Fabrik für Zinkornamente, Dachgaupen u. s. w., eine Maschinenfabrik, eine Faßfabrik und eine Fabrik für Degras und Schmieröle. Auf der Wasserseite wird die Reihe der Etablissements durch eine Erbsenschälerei und eine von einer belgischen Gesellschaft gegründete Steinschleiferei fortgesetzt. Auf eine, noch zur Verfügung stehende Fläche am Ufer folgt die Halle der Großh. Bad. Staatseisenbahn für Stückgüter mit Bureau u. s. w.

Hiermit sind wir an der Hanjastraße angelangt, welche von der dritten Straßenunterführung nach dem Ufer läuft und gleichzeitig den Zugang zu der Landzunge bildet.

Die Landzunge war von Anfang an hauptsächlich zu Umschlags- und Lagerplätzen bestimmt und ist hierfür auch ganz besonders geeignet. Es sind hier untergebracht: 2 Lagerplätze für Faßholz, 2 für Bretter, einer für Steinkohlen, einer für Eisenröhren und einer für Baumaterialien. Außerdem haben sich aber auch einige industrielle Niederlassungen hier angesiedelt. Auf der linken Seite der Lagerstraße befinden sich eine Kistenfabrik, eine mechanische Werkstätte, eine Malzfabrik und ein Walzwerk für Bleiröhren. Auf der anderen Seite ist eine große Walzmühle im Bau, welche mit eigenem Elevator zum Entleeren der Schiffe versehen wird. Größere Flächen sind hier noch frei; bei der steten Nachfrage ist aber mit Sicherheit vorauszusehen, daß auch diese sämtlich vergeben sein werden, ehe auf dem linken Ufer Plätze hergestellt werden können.

Von der Landzunge kehren wir zurück zur Industriestraße, auf welcher wir unsere Wanderung nach dem Waldhose fortsetzen. Zur rechten Seite sind sämtliche Plätze veräußert; der erste an eine Eisengießerei, in welcher Heizkörper für Centralheizungen gefertigt werden. Daneben soll eine Fabrik für Goldleisten errichtet werden. Es schließen sich weiter an eine Fabrik für Telegraphenkabel und eine Dachpappenfabrik.

Die gegenüberliegende Seite ist besetzt von einer Gummifabrik, einer Gypswielen- und einer Sackfabrik. Weitere Plätze sind verkauft an eine Bettfedern- und eine Wichsefabrik, Verhandlungen sind im Gange wegen Niederlassung einer Gießerei. Die Restfläche am unteren Ende ist z. B. der Bauunternehmung für das linke Ufer zur Verfügung gestellt.

Erwähnen wir noch einen Holzlagerplatz, der zwischen den beiden aus der Bahnunterführung nach dem rechtsufrigen Hafengebiet strahlenden Gleisen untergebracht ist, so ist die Aufzählung der auf dem rechten Ufer angesiedelten Unternehmungen abgeschlossen. Der zwischen der alten Waldhoffstraße und der Preuß.-Hess. Bahn gelegene Block ist für Wohngebäude bestimmt, doch hat man trotz lebhafter Nachfrage bisher mit dem Verkauf noch zurückgehalten.

Zenseits der Inselstraße befindet sich nochmals ein Sticht Becken von kleineren Abmessungen. An dem kürzeren Ufer liegen Gleise der Hauptbahn, außerdem ist dort ein weiterer elektrischer Krahn zur Aufstellung gelangt. Hier sollen zu Wasser an-

komrende Rohmaterialien für das in der Nähe gelegene zweite städtische Gaswerk und für die beim Sammelbahnhofe und Wohlgelegen schon vorhandenen oder noch entstehenden Fabriken umgeschlagen werden.

Weiter oben ist schon erwähnt worden, daß auch das ausgedehnte Kleinbahnnetz, welches das ganze Hinterland von Mannheim bis zur Bergstraße anschließt, an den Großschiffahrtsweg angeschlossen werden soll. Hierfür ist das längere Ufer des Stichbeckens ausersehen. Das Projekt ist fertig bearbeitet und kommt in nächster Zeit zur Ausführung.

Die gesammte nutzbare Fläche auf dem rechten Ufer beträgt 439 700 qm. Davon sind eingenommen von

|                                              |            |
|----------------------------------------------|------------|
| industriellen Unternehmungen . . . . .       | 218 300 qm |
| für städtische Zwecke . . . . .              | 27 300 "   |
| Lagerplätzen (verpachtet) . . . . .          | 23 700 "   |
| Anlagen der Preuß.-Hess. Bahn . . . . .      | 17 900 "   |
| " " Nebenbahn . . . . .                      | 6 300 "    |
| Güterhalle und Laderampe der Groß. Bad. Bahn | 4 000 "    |
| allgemeinen Umschlagsplätzen . . . . .       | 9 400 "    |
| reservirt oder noch verfügbar . . . . .      | 132 800 "  |

zusammen: 439 700 qm

Ueberschreiten wir auf dem Querdamme, der sammt den zugehörigen Brücken im Jahre 1902 fertiggestellt werden wird, die an dieser Stelle über 300 m breite Wasserfläche, so sehen wir rechter Hand bereits ein neues Unternehmen entstehen. Von vorn herein bestand die Absicht, auf der Friesenheimer Insel einen eigenen Hafen für feuergefährliche Stoffe anzubringen. Nachdem aber die deutsch-russische Naphta-Import-Gesellschaft sich entschlossen hatte, hier in Mannheim ihre Niederlassung für Süddeutschland zu gründen, mußte schon vorher eine für eine Tankanlage geeignete Fläche bereit gestellt werden. Zu diesem Zwecke wird ein, mittelst Schwimmbalken abzuschließendes, dockartiges Becken ausgehoben, welches Raum für zwei große Rähne bietet, deren Inhalt direkt in die beiden, 7 400 000 l Petroleum fassenden Tanks übergepumpt wird.

Das linksufrige Gebiet hat eine gleichförmige Breite von 350 m, von der Oberkante des Ufers aus gemessen. Durch eine, beiderseits von Gleisanlagen begrenzte Straße ist es in zwei Streifen getheilt, von welchen der westliche schmaler ist, da er Plätze ohne eigenes Ufer enthält. Die größere Tiefe der Uferplätze ist vorgesehen, um auch für ganz große Unternehmen zweckmäßig gestaltete Plätze zu gewinnen; erforderlichen Falles kann aber durch passend gewählte Querstraßen eine weitere Untertheilung vorgenommen werden.

Um auch den Plätzen ohne eigenes Ufer eine gute Verbindung mit der Wasserstraße zu schaffen, hat der Einfahrtskanal eine seitliche Erweiterung erfahren, sodas dort mehrere Schiffe anlegen können.

An der Außenseite des Hafengebietes ist ein Gleis vorgesehen, welches über das Unterhaupt der Kammersehleuße weg fährt und die Bonadiesinsel für den Eisenbahnverkehr anschließt.

Westlich des Industriegebietes gelangt in der nächsten Zeit die Reinigungsanlage der städt. Abwässer zur Ausführung. Für ein Unternehmen, welches die Schlammrückstände verwertet, wäre also hier eine äußerst günstige Gelegenheit zur Niederlassung geboten.

Bis zum Herbst 1902 werden die beschriebenen Anlagen vollendet sein, durch welche 1107 000 qm Gelände und 8,5 km Ufer nutzbar gemacht werden.

Der bisher so günstige Verlauf des Unternehmens hat aber weiterhin Anlaß gegeben, jetzt schon eine abermalige Erweiterung ins Auge zu fassen. Zunächst hat die Stadtgemeinde die Befugniß zur zwangsweisen Enteignung des nöthigen Geländes verliehen bekommen, sofern die Versuche zur gütlichen Erwerbung desselben zu keinem Ergebnisse führen sollten.

Die Fläche des Erweiterungsgebietes umfaßt rund 200 ha, so daß jedenfalls für eine längere Reihe von Jahren aller Bedarf an Gelände wird gedeckt werden können.

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

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

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

Was sonach die Stadt den industriellen Ansiedelungen in ihrem neuen Hafen bieten kann, sind absolut hochwasserfreie, ausnahmslos an Straße und Eisenbahn, fast durchweg auch am Wasser gelegene, mit Gas, Wasserleitung, elektrischer Kraft und Beleuchtung ausgerüstete, kanali-

firte Plätze jeder gewünschten Grundrißgestaltung zu billigen Preisen. Kostenlos aber bietet sich ihnen außerdem der Anschluß an ein Industrie- und Handelscentrum allerersten Ranges mit seiner einzig dastehenden geographischen und verkehrspolitischen Position, seiner hochentwickelten Arbeiterschaft, seinem rastlos thätigen Kaufmannsstand, kurz mit all den Eigenschaften, denen Mannheim seine Größe verdankt.

---

So ist denn mit überraschender Schnelligkeit zur Wirklichkeit geworden, was die erste Auflage dieser Schrift von dem eben entstehenden Industrieafen erhoffte, daß er nämlich „zu einem schönen Stück badischen Volksvermögens heranwachsen und den übrigen hiesigen Verkehrsanlagen bald vollwerthig zur Seite stehen möge.“ Werden und Wachsen des Werkes versuchten wir zu würdigen, aber wirksamer wohl als Worte werden unsere Bilder von Arbeit und Erfolg dem Leser Kunde geben.



Zustand im Jahre 1896.

Maßstab 1:4000.

Sandhofen

Erweiterungsgebiet

NEUER STRIEBUNG

JNDU FLOSSMARKTPLATZ

ALTRHEIN (FLOSSHAFEN)

Käferthal

LUDWIGSHAFEN

Übersichts-Plan

über die Hafenanlagen

MANNHEIM

bearbeitet auf dem Hochbauamt

durch Obergeometer Mayhoyer  
Eisenlohr  
Stadtbauamt

1901.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej  
III-310217

Biblioteka Politechniki Krakowskiej  
100000251163