

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Der Karlsruher Rheinhafen.

Die jüngste größere Schöpfung der unter thatkräftiger Leitung in stetem Aufschwung begriffenen badischen Residenzstadt ist der Rheinhafen. Die Geschichte seiner Erbauung reicht beinahe anderthalbhundert Jahre zurück, aber erst der Initiative der jetzigen Gemeindeverwaltung ist es gelungen, das Interesse weiterer Kreise an der Förderung der Schifffahrt auf dem Oberrhein und insbesondere für die Erbauung des Karlsruher Hafens wieder zu erwecken und die vielen Schwierigkeiten zu überwinden, welche sich der Ausführung dieses großen Unternehmens entgegenstellten. Die Schifffahrt auf dem Oberrhein dient nicht nur den speziellen Interessen der zunächst in Betracht kommenden badischen Städte Karlsruhe und Kehl, sondern auch einem Landesinteresse, weil dadurch weite Gebiete des Vorteils billigerer Frachten für Massengüter teilhaftig werden und dies zweifellos einen Aufschwung von Handel und Industrie zur Folge haben wird.

Der Karlsruher Hafen liegt in der Rheiniederung westlich des Stadtteils Mühlburg; er erstreckt sich bis zum Fuße des Hochgestades und steht durch einen 1900 Meter langen Kanal in offener Verbindung mit dem Rhein. Die derzeitige Anlage besteht aus zwei Hauptbecken, dem Mittelbecken, dem Südbecken und einem kleineren Becken für den Petroleumverkehr. Die Vereinigungsstelle der drei Becken vor dem Uebergang in den Kanal dient als Schiffswendepfad. Südlich der Mündung in den Rhein befindet sich vor der Einfahrt in den Kanal ein Vorhafen. Für die künftige Vergrößerung ist ein weiteres, zum Südbecken symmetrisch ausgebildetes Hafenbecken auf der Nordseite des Mittelbeckens in Aussicht genommen. Die Gesamtanlage des Hafens samt dem Kanal zum Rhein, den Dämmen und Verbindungswegen umfaßt eine Fläche von 135 Hektar.

Die für den Hafenverkehr nutzbare Uferlänge beträgt 4500 laufende Meter, wovon 500 laufende Meter als Quaimauer ausgebaut sind. Für Lagerplätze und industrielle Anlagen stehen etwa 37 Hektar zur Verfügung. Die Gesamtwasserfläche der drei Hafenbecken samt dem Schiffswendepfad mißt bei mittlerem Wasserstande ungefähr 19 Hektar. Durch die Ausführung des nördlichen Hafenbeckens kann die Uferlänge späterhin um ungefähr 1400 laufende Meter, die Nutzfläche um etwa 10 Hektar und die Wasserfläche um 7 Hektar vergrößert werden.

Das Hafenplanum liegt 8,60 Meter über der Hafensohle. Zum Schutze der umliegenden Niederung gegen das Hochwasser des Rheins ist die gesamte Hafenanlage einschließlich des Kanals von Dämmen umschlossen, deren Krone 0,80 Meter über dem Hochwasser von 1882, somit 9,60 Meter über der Hafensohle liegt. Die Erdmassenbewegung zur Auffüllung des Hafenplanums und zur Herstellung der Dämme beläuft sich auf insgesamt 2140 000 Kubikmeter.

Den Landverkehr nach und von dem Hafen vermittelt eine Zufahrtsstraße vom Stadtteil Mühlburg her und ein Verbindungsgeleise von der Güterstation Karlsruhe-Westbahnhof. Im Innern des Hafengebietes selbst ist durch eine größere Anzahl von Straßen und durch ausgedehnte Geleiseanlagen für die Anfahrt von Land- und Eisenbahnfahrzeugen nach den Land- und Lagerplätzen und durch Verlade-Einrichtungen und große Lagerräume für die Förderung des Umschlagverkehrs und die Lagerung

der Güter Sorge getragen. Das Tage- und Brauchwasser des ganzen Hafengebietes wird durch ein Netz unterirdischer Kanäle abgeführt. Eine Fähranlage dient dem Verkehr zwischen dem südlich des Hafens gelegenen Ort Daylanden und dem Gemarkungsteile dieser Gemeinde auf der Nordseite der neuen Anlage. Nach Westen zu verengt sich die Wasserfläche des Hafens und geht allmählich in den Kanal zum Rhein über. Der Kanal hat eine Sohlenbreite von 20 Metern mit durchweg zweimaligen Böschungen, so daß selbst bei niedrigem Wasserstande zwei große Schiffe sich daselbst begegnen können. Sämtliche maschinellen Einrichtungen zum Löschen und Laden wie zum Verholen der Schiffe und zur Bewegung der Güter — Kranen, Spille, Aufzüge u. dergl. — werden elektrisch betrieben; sie erhalten die Betriebskraft von dem nahegelegenen städtischen Elektrizitätswerk, welches auch den Strom für die Beleuchtung der Hafenanlage liefert.

Am Hochbauten enthält die Hafenanlage neben dem bereits erwähnten städtischen Elektrizitätswerk eine Werfthalle hinter der Quaimauer, ein Verwaltungsgebäude und ein Wohnhaus für den Fährmann bei der Kanalüberfahrt. Die Werfthalle, in Bruchsteinmauerwerk ausgeführt, ist ein zweistöckiges, 70 Meter langes und 23 Meter breites Gebäude. Es enthält die Lagerräume und Ladeböden für die verschiedenen Waren; die Geschosse stehen teils unter zollamtlichem Verschuß, teils bilden sie zollfreie Niederlagen. Der Keller ist hauptsächlich zur Lagerung von Wein, Del und andern Flüssigkeiten bestimmt, die oberen Stockwerke für Stückgüter. Zwei Fahrstühle mit elektrischem Betrieb besorgen die Verbringung der Waren in die einzelnen Stockwerke. Ein großes Getreidelagerhaus von 12 000 Tonnen Fassungsvermögen mit Schüttböden und Silospeicher ist gegenwärtig im Bau begriffen. Zum vorteilhaften Betriebe einer großen Anzahl Kohlenlagerplätze ist eine 1225 Meter lange Hochbahn in der Weise eingerichtet, daß die Kohlen vermittelst Kranen aus den Schiffen gehoben und, falls sie gelagert werden sollen, in die Kippwagen der Hochbahn, sofern sie weiter befördert werden sollen, in die Eisenbahnwagen geschüttet werden. Sechs fahrbare, elektrisch betriebene Halbportalkranen sind zurzeit zum Löschen von Kohlen, Getreide und andern Waren in Thätigkeit. Mehrere weitere Kranen werden im nächsten Frühjahr aufgestellt werden.

Die Gesamtkosten für die Erdarbeiten und technischen Bauausführungen belaufen sich auf ungefähr 3 Millionen Mark, die Kosten der Hochbauten und maschinellen Einrichtungen betragen etwa ebensoviel. Die Bauausführung der Erdarbeiten für die gesamte Hafenanlage umfaßte den Zeitraum von Mitte September 1898 bis Anfang Juli 1900.

Der Hafen steht seit Mitte Mai dieses Jahres in Betrieb, und zwar unter städtischer Verwaltung, und hatte bisher infolge des sehr günstigen Wasserstandes einen den neuen Verhältnissen entsprechenden äußerst regen Verkehr. Die feierliche Eröffnung soll im April nächsten Jahres bei Gelegenheit des fünfzigjährigen Regierungsjubiläums des Großherzogs Friedrich stattfinden. Der gute Anfang berechtigt zu der Zuversicht, daß sich das Unternehmen günstig entwickelt, zum Segen von Handel und Wandel der aufblühenden badischen Residenz.

F. Scherrer.