Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 13 (1956)

Heft: 6

Artikel: Heilbronn und der Neckar : Betrachtungen über die Auswirkungen von Fluss und Hafen auf den Wirtschaftsraum Württemberg

Autor: Vogel, Georg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783317

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Heilbronn und der Neckar

Betrachtungen über die Auswirkungen von Fluss und Hafen auf den Wirtschaftsraum Württemberg

Von Hafendirektor Georg Vogel, Heilbronn a. N.

Jede Tonne Mehrverbrauch an Kohlen und Erzen, jedes Bauvorhaben, jede Steigerung im Absatz von Konsum- oder Investitionsgütern wirkt sich in einer stärkeren Inanspruchnahme des Verkehrswesens aus. Tief und mannigfaltig sind die Abhängigkeiten und Zusammenhänge zwischen Wirtschaft und Verkehr. Ohne einen gut funktionierenden Personen- und Güterverkehr ist heute das Wirtschaftsleben ebenso wenig denkbar wie der Verkehr in seiner Ausdehnung und Vielfalt ohne die Entwicklung der Wirtschaft. Offensichtlich walten hier Wechselwirkungen, die im Laufe der Jahrhunderte zwischen Wirtschaft und Verkehr eine unlösliche Verbundenheit geschaffen haben. Zugleich aber lehrt der Rückblick in die Geschichte, dass die Verkehrsbedienung Voraussetzung und Lebensbedingung für die Wirtschaft ist. Hierbei, in der Verkehrsbedienung der Wirtschaft, nimmt die Binnenschiffahrt eine hervorragende Mittlerstellung ein.

Uralt ist die Ausnutzung der natürlichen Wasserstrassen durch den Menschen. Die älteste Menschheitskultur knüpfte an die Täler und schiffbaren Ströme an. Schon früh aber trat neben die natürliche die künstliche Wasserstrasse. So bauten bereits vor unserer Zeitrechnung Pharaonen Kanäle zwischen Nil und Rotem Meer und schufen chinesische Herrscher den über 1000 km langen «Kaiserkanal».

Das Neckartal ist jahrtausendealter Kulturboden. Bei einer Gesamtlänge von 367 km zieht sich der Neckar auf einer Strecke von 267 km mitten durch die württembergische Landschaft. Die Gesamtgrösse seines Einzugsgebietes beträgt 13 905 km². Davon fallen rund 80 % allein auf den württembergischen Wirtschaftsraum. Der Neckar kann also als die Lebensader Württembergs angesprochen werden.

Aus einer Inschrift auf einem 1779 bei Marbach a. Neckar gefundenen Römeraltar geht hervor, dass bereits um das 2. Jahrhundert der Neckar für Transportzwecke benutzt wurde. Nach dem Auslaufen der Völkerwanderung wurde, wie aus einer Urkunde vom Jahre 830 zu entnehmen ist, schon im 7. Jahrhundert auf dem unteren Neckar eine Art Handelsschiffahrt betrieben. Aus der Zeit um 1100 stammt die erste Kunde von einer Schiffslände in Heilbronn. Dieser Platz gelangte nun im Auf und Ab der folgenden Jahrhunderte, über Blüte- und Verfallzeiten hinweg, als Pionier der Neckarschiffahrt und Schrittmacher der württembergischen Wirtschaft in ihren Beziehungen zum Rhein und darüber hinaus nach Uebersee immer aufs neue bis in die Gegenwart hinein zu hoher verkehrswirtschaftlicher Bedeutung.

Das Verkehrswesen spielt für den württembergischen Raum eine überragende Rolle. Dieser Umstand ist durch die besondere Struktur der württembergischen Wirtschaft zu erklären. Statistische Untersuchungen und Gegenüberstellungen ergeben für den Bereich der Bundesrepublik, dass der württembergische Raum überdurchschnittlich stark mit Industrie und Handwerk durchsetzt ist, dagegen erheblich unter dem Durchschnitt Schwerindustrie und industrielle Urproduktion aufweist. Das Schwergewicht in der Wirtschaft des württembergischen Raumes liegt also bei der Qualitäts-, der Verarbeitungs- und Veredlungsindustrie.

Die Ursache hierfür ist in erster Linie im Fehlen von Rohstoffen, insbesondere von Kohlen zu suchen. Hinzu kommt, dass die Bezugsquellen der württembergischen Wirtschaft ebenso wie die Absatzmärkte für ihre Erzeugnisse verhältnismässig weit vom württembergischen Raum entfernt liegen. Die Transportweite des Verkehrsbezirks Württemberg liegt mit über 300 km erheblich über dem Durchschnitt, der sich für die Gesamtheit der Verkehrsbezirke in der Bundesrepublik ergibt. Die Wirtschaft im württembergischen Raum ist also nicht nur allgemein am Verkehrswesen stark interessiert, sondern wegen der überdurchschnittlichen Verkehrsferne in besonderem Masse auch an frachtbilligen Verkehrswegen. Solche bieten in erster Linie die Binnenwasserstrassen, d. h. also, auf den württembergischen Raum bezogen, Rhein und Neckar.

Unter Ausnutzung der Vorteile, die der Neckar als Wasserweg gegenüber der Landstrasse zu bieten vermochte, waren bereits in früheren Jahrhunderten von Heilbronn aus regelmässige Verbindungen nach Mainz und Frankfurt, nach Augsburg, Nürnberg und Mailand, nach Rotterdam, Amsterdam und London geschaffen worden. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gelang es, den bis in die heutige Zeit aktuell gebliebenen Rhein - Donau-Transitverkehr mit dem übrigen Güterzug vom Rhein und von Frankreich her für die Neckarroute zu gewinnen. Heilbronn, bereits seit langem wichtigster Stapel- und Speditionsplatz für die Rhein - Neckar-Schiffahrt, erwarb damals die gleiche Bedeutung auch für den Rhein - Donau-Verkehr. Im Jahre 1789 wurden über 100 000 Ztr. im Transit über Heilbronn verladen.

Die Jahre der Französischen Revolution und der napoleonischen Aera mit ihren Kriegen, der Kontinentalsperre und den umwälzenden politischen Vorgängen brachten einen völligen Zusammenbruch der bisherigen Verhältnisse in Handel und Verkehr. Zudem wurde das 19. Jahrhundert das Jahrhundert des Dampfschiffes und der Eisenbahn und führte auch in dieser Eigenschaft zu grundlegenden Veränderungen im Verkehrswesen. Um nicht im Zuge dieser Entwicklung die Verbundenheit der Neckarroute mit dem rheinischen Verkehrsnetz zu verlieren, entschlossen sich Heilbronner Kaufmannskreise, auch auf dem Neckar die Dampfschiffahrt einzuführen. Damals übernahm die Hafenstadt Heilbronn auch auf ver-

kehrstechnischem Gebiet die führende Rolle in Württemberg, die sie auf dem Gebiet der Spedition und des Handels schon seit Jahrhunderten innehatte.

Etwa um die gleiche Zeit wurde der direkte Schiffsverkehr mit Rotterdam organisiert. 1841 verkehrten von Rotterdam nach Heilbronn bereits 212 Fahrzeuge. Die von Heilbronn ausgehende Aktivierung der Rhein - Neckar-Schiffahrt führte damals allgemein zu erheblichen Verkehrssteigerungen.

Aber der Aufschwung war nur von kurzer Dauer. Im Wettbewerb gewann die Eisenbahn immer mehr an Boden. Sie verdrängte damals in wenigen Jahrzehnten die Binnenschiffahrt auf den zweiten Platz im Verkehrswesen. Für Heilbronn und die Neckar-Schiffahrt trat eine rückläufige Entwicklung ein. Jedoch im Zeichen der Kettenschleppschiffahrt, einer Einrichtung, die sich besonders auf Wasserstrassen mit geringer Fahrwassertiefe zu bewähren schien, wurde die schwere Krise der sechziger und siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts noch einmal überwunden. Neue Häfen wurden in Heilbronn gebaut, und der Umschlagsverkehr stieg von 60 000 t im Jahre 1878 auf 157 000 t im Jahre 1896.

Nachdem 1882 das letzte Stück der zum Neckar parallel verlaufenden Eisenbahnlinien in Betrieb genommen worden war und nunmehr die Bahn auch noch auf tariflichem Gebiet den Wettbewerb gegen die Neckarwasserstrasse aufnahm, insbesondere gegen den Verkehr in den Massengütern Holz, Kohlen, Salz und Getreide, wurde die Lage für die Neckarschiffahrt und die Häfen von Heilbronn erneut äusserst bedrohlich. Verhängnisvoll wurde die Krise, als sich um die Jahrhundertwende die Wasserführung des Neckars in einem Masse verschlechterte, dass die Schiffahrt immer häufiger gezwungen war, ihren Betrieb für längere oder kürzere Zeit einzustellen.

Das waren schwere Schläge für Heilbronn, die Neckarschiffahrt und die damals immer stärker emporstrebende junge württembergische Industrie. Darum wurde gerade von diesen Kreisen immer dringender gefordert, dass die verkehrswirtschaftlichen Vorzüge der Neckarwasserstrasse in einem der weiteren fortschrittlichen Entwicklung von Wirtschaft und Technik Rechnung tragenden Masse alsbald wiederhergestellt würden. Eingehende Untersuchungen ergaben aber, dass ein Erfolg nur durch Kanalisierung des Flusses zu erzielen war. Unter entscheidender Beteiligung des Heilbronner Bürgers Dr. Peter Bruckmann wurde der Gedanke der Kanalisierung des Nekkars über Weltkrieg und Inflation hinweg der Verwirklichung entgegengeführt. 1920 wurde mit den Erdarbeiten begonnen. Im Sommer 1935 konnte die 113 km lange Strecke Mannheim - Heilbronn mit nunmehr durchgehend 2,5 m Fahrwassertiefe für das 1200-t-Schiff freigegeben werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Werk der Kanalisierung des Neckars über Heilbronn hinaus fortgesetzt, wiederum entscheidend gefördert durch die Aufgeschlossenheit der Heilbronner Bürgerschaft und ihre Bereitschaft, die Vorteile der Neckarwasserstrasse möglichst ungeschmälert der Wirtschaft des gesamten württembergischen Raumes zugute kommen zu lassen. 1952 wurde die 21 km lange Strecke Heilbronn - Gemmrigheim und 1955 der 29 km lange Abschnitt Gemmrigheim - Marbach dem Verkehr übergeben. Die 26 km lange Flußstrecke Marbach - Stuttgart soll bis zum Frühjahr 1958 als Großschiffahrtsstrasse ausgebaut sein.

Die Neckarkanalisierung hat die in sie gesetzten Erwartungen weit übertroffen. In einer Denkschrift von Regierungsseite aus dem Jahre 1928 wurde der Gesamtverkehr auf der für die Kanalisierung vorgesehenen Gesamtstrecke Mannheim - Plochingen nach Ueberwindung von Anfangsschwierigkeiten auf rund 3 Mio Tonnen geschätzt. Im Jahre 1955 haben die Verkehrsmengen, wie nachstehende Tabelle zeigt, bereits eine Höhe von über 6 Mio Tonnen erreicht, wobei zu beachten ist, dass oberhalb von Heilbronn bis jetzt nur die noch wenig verkehrsintensive Strecke bis Marbach für die Großschiffahrt freigegeben ist (siehe Tab. 1).

Für den Teilabschnitt Mannheim - Heilbronn war in der vorerwähnten Denkschrift ein Jahresverkehr von 1,5 - 2 Mio Tonnen errechnet worden. Er ist im Jahr 1955 auf rund 5,5 Mio Tonnen gestiegen. Allein der Hafenbezirk Heilbronn hatte 1955 ein Verkehrsaufkommen von rund 4,9 Mio Tonnen zu verzeichnen. Ueber den Verlauf dieser Entwicklung, die allgemein Beachtung gefunden hat, gibt im gesamten wie aufgegliedert in einige Hauptverkehre die Uebersicht in Tabelle 2 Aufschluss.

Die verkehrswirtschaftlichen Vorteile des Neckarkanals haben wohl auch Gütermengen, die früher mit der Bahn in den heutigen Einzugsbereich der Neckarwasserstrasse gelangten, auf diese gelenkt; vor allem aber haben sie neuen Verkehr geschaffen. So ist

Tab. 1 *Güterverkehr auf der Neckarstrecke Mannheim-Marbach*

Jahr	Bergverkehr 1000 t	Talverkehr 1000 t	Gesamtverkehr 1000 t	Anteil Hafenbezirk Heilbronn 1000 t	%
1935	298	397	695	473	68
1936	830	607	1437	1060	74
1937	1112	846	1958	1470	75
1938	1174	748	1922	1527	79
1939	1200	895	2095	1706	81
1940	1386	802	2188	1842	84
1941	1428	784	2212	1859	84
1942	1142	676	1818	1597	88
1943	1432	756	2188	1940	89
1944	1503	560	2063	1785	87
1945	50	14	64	45	70
1946	363	104	467	375	80
1947	622	261	883	747	84
1948	1021	452	1473	1247	85
1949	1456	485	1941	1593	82
1950	2192	843	3035	2552	84
1951	2974	919	3893	3348	86
1952	2877	893	3770	3282	87
1953	3205	961	4166	3582	86
1954	3853	1092	4945	4158	84
1955	4899	1169	6068	4888	81

z. B. erst durch die Neckarkanalisierung die starke Entwicklung der Bimssteinindustrie ermöglicht worden, die nach dem Krieg erhöhte Bedeutung für die Bauwirtschaft gewonnen hat. Auch die Entstehung neuer grosser Dampfkraftwerke am Neckar in Heilbronn, Marbach, Stuttgart und Altbach ist der Kanalisierung des Flusses zu verdanken. In vorteilhaftester Weise können diese Werke aus den Stauhaltungen ihr Kühlwasser entnehmen und die zum Betrieb notwendige Kohle auf dem billigen Wasserweg bis unmittelbar an ihre Anlagen heran befördern. Welch' hohe betriebs- und verkehrswirtschaftliche Bedeutung diesen durch die Neckarkanalisierung geschaffenen Bedingungen beizumessen ist, lässt der Umstand erkennen, dass allein diese Kraftwerke nach ihrem Endausbau einen Kohlenbedarf von rund 1,7 Mio Tonnen haben werden. Einen weiteren Verkehrszuwachs, nicht nur in Massengütern, sondern entsprechend der Wirtschaftsstruktur im Raume Württemberg auch in anderen Güterarten, bringt in steigendem Umfang die durch die Standortvorteile der Wasserstrasse hervorgerufene erhöhte wirtschaftliche Produktivität der am Neckar oder in seinem Einflussbereich gelegenen Industrie- und sonstigen Betriebe gewerblicher Art. In den vorstehenden Tabellen ist diese sich von Jahr zu Jahr verstärkende Entwicklung deutlich erkennbar. Im ganzen bestätigen sie aus der Praxis die betriebs-, verkehrs- und volkswirtschaftlich überaus günstigen Auswirkungen, die von Neckarkanal und Hafen Heilbronn auf den württembergischen Raum ausgehen. Mit dem weiteren Ausbau der Neckarstrecke bis Stuttgart und Plochingen wird dieser Einfluss noch verstärkt in Erscheinung treten. Die dann erwartete Steigerung des Verkehrsaufkommens im Neckar auf 8 Mio Tonnen und darüber wird dieser erhöhten Bedeutung sichtbaren Ausdruck geben.

Ein weiterer bedeutungsvoller Umstand ist noch hervorzuheben. Hafen Heilbronn und Neckarkanal haben besonders im Massengutverkehr tarifpolitisch gesehen eine wichtige ausgleichende Rolle zu spielen. Für die revierfern gelegene Wirtschaft im württembergischen Raum ist es lebenswichtig, dass sie die notwendigen Rohstoffe wie Kohle und Eisen vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet zu günstigen Frachten erhält. Nun verfolgt die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl das Ziel, für die genannten Rohstoffe einen einheitlichen europäischen Markt zu schaffen. Alle in vergleichbarer Lage befindlichen Verbraucher sollen dadurch gleichen Zugang zu der Produktion erhalten. Eine solche einschneidende internationale Marktregelung lässt sich nicht ohne Eingriffe in das Verkehrsgefüge bei den einzelnen Mitgliedstaaten erreichen. Die Wirtschaft im württembergischen Raum ist aber wegen der Sortenunterschiede und aus anderen Gründen in starkem Umfang auf den Bezug von Ruhrkohle angewiesen. Da ausserdem der Raum Württemberg infolge seiner überdurchschnittlichen Verkehrsferne besonders empfindlich auf Störungen in seinen Verkehrsbeziehungen anspricht, ist daher jederzeit der Möglichkeit Rechnung zu tragen, dass durch Tarifmassnahmen der Montan-Union die Wettbewerbsfähigkeit der württembergischen Wirtschaft beeinträchtigt wird. Der Rhein - Neckar-Schiffahrt und damit dem Neckarkanal kommt deshalb die wichtige Funktion zu, abschirmend und ausgleichend zu wirken; zudem ist der Transport von Ruhrkohle in den süddeutschen Raum für die Rheinschiffahrt eine Lebensfrage, ein Umstand, der von jeder Seite respektiert werden muss, die in das west- und süddeutsche Verkehrsgefüge eingreift. Der Neckarkanal erfüllt also in Gemeinschaft

Tab. 2 *Verkehrsentwicklung im Hafenbezirk Heilbronn a. N.*

Berg

Jahr	Stein- und Braunkohle 1000 t	Baustoffe 1000 t	Getr., Mehl 1000 t	übrige Güter 1000 t	Zusammen 1000 t
1935	87	112	4	53	208
1936	195	246	17	176	634
1937	299	237	90	272	898
1938	340	271	91	286	988
1939	401	206	70	345	1022
1940	759	235	49	227	1268
1941	755	281	40	226	1302
1942	643	231	18	212	1104
1943	799	362	38	186	1385
1944	668	425	68	163	1324
1945	8	24	4	4	40
1946	172	115	26	16	329
1947	271	169	78	30	548
1948	472	212	112	68	864
1949	642	241	190	131	1204
1950	975	459	135	289	1858
1951	1427	682	226	256	2591
1952	1511	603	174	280	2568
1953	1337	956	130	362	2785
1954	1500	1082	195	474	3251
1955	1821	1270	193	642	3926

Tal

Jahr	Holz 1000 t	Schrott 1000 t	Salz Soda 1000 t	übrige Güter 1000 t	Zusammen 1000 t	Berg und Tal zusammen 1000 t
1935	12	8	241	4	265	473
1936	62	35	302	27	426	1060
1937	115	46	366	45	572	1470
1938	85	55	367	32	539	1527
1939	110	81	441	52	684	1706
1940	112	108	319	35	574	1842
1941	90	51	394	21	556	1859
1942	96	62	281	55	494	1597
1943	98	97	277	83	555	1940
1944	51	85	168	157	461	1785
1945	—	2	2	1	5	45
1946	5	16	15	10	46	375
1947	17	47	71	64	199	747
1948	18	117	203	45	383	1247
1949	21	127	219	22	389	1593
1950	10	167	476	41	694	2552
1951	9	109	571	68	757	3348
1952	9	151	526	28	714	3282
1953	7	124	607	59	797	3582
1954	11	137	670	88	906	4158
1955	10	140	780	32	962	4888

mit dem Hafen Heilbronn auch eine bedeutsame wirtschafts- und verkehrspolitische Aufgabe.

Nach allgemeiner Auffassung ist die Entwicklung des Hafens Heilbronn zu internationaler Geltung zu einem entscheidenden Teil dem in Heilbronn ausgebildeten Hafenbetriebssystem, kurz «Heilbronner System» genannt, zuzuschreiben. Das Wesen dieser Betriebsform liegt darin, dass im Rahmen einer Gesamthafenbetriebsordnung private Umschlagsunternehmungen verschiedener Art angesiedelt werden, die selbst und für eigene Rechnung Umschlag betreiben. In Heilbronn bleibt also die öffentliche Hand grundsätzlich aus jeder Betätigung heraus, die auch nur im entferntesten als Konkurrenzierung der Hafenfirmen angesehen werden kann. Dieses moderne, fortschrittliche und auf die besondere Lage der Hafenstadt Heilbronn am mittleren Neckar abgestellte System hat folgende entscheidende Vorteile:

1. *Auf dem Gebiet der Investierung*

Die Stadt Heilbronn beschränkt sich ausschliesslich auf Erstellung und Unterhaltung von Anlagen, die dem Gesamthafenbetrieb dienen, wie Ladeufer, Strassen, Hafenbahn, Hafenbeleuchtung, Trinkwassereinrichtungen für Schiffer u. a. m. Sie macht dagegen die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung von Kranen und Kranbahnen, von Lagerhallen, Gleis- und Fuhrwerkswaagen, von Kohlen- und Kiesbunkern, von Tanklagern usw. nach gemeinsam vereinbarten Richtlinien den Hafenfirmen zur Auflage. Die hierfür erforderlichen Investitionen haben zur Folge, dass die Firmen fest mit dem Hafen verankert werden. Ihre Anlagen müssen besonders intensiv ausgenutzt werden, um eine Rentabilität herauszuwirtschaften. Das «Heilbronner System» schliesst also mit einer finanziellen Entlastung der öffentlichen Hand den Vorzug einer Leistungssteigerung des Hafens ein.

2. *Auf sozialem Gebiet*

Stossverkehre und Schiffahrtsstörungen infolge Hoch- und Niedrigwasser, wegen Eisgang oder aus sonstigen Gründen zwingen die Verwaltung von Regiehäfen, also Häfen, die von der öffentlichen Hand betrieben werden, durch erhöhte Einstellung unständiger Arbeiter diesen Verkehrsschwankungen Rechnung zu tragen. In Heilbronn verteilt sich bei ähnlichen Anlässen das Risiko auf so viel Umschlagsbetriebe wie angesiedelt sind. Sodann wird hier jede Firma bei Schiffahrtsstörungen so lange wie möglich von Entlassungen absehen, da sie sonst befürchten muss, gerade die brauchbarsten Leute an die Konkurrenz zu verlieren. In Heilbronn überwiegen daher bei weitem die ständigen Arbeiter. Diese günstigen sozialen Bedingungen üben auf tüchtige Kräfte einen Reiz aus, im Hafen ein Arbeitsverhältnis einzugehen. Erhöhte Arbeitsleistungen und eine gesteigerte Leistungsfähigkeit des Hafens sind die Folge.

3. *Auf dem Gebiet der Hafenspedition*

Als Ergebnis einer langen Entwicklung besteht gerade bei massgeblichen deutschen Reedern eine besonders enge Verbundenheit zwischen Schiffahrt und Hafenspedition. In vielen Fällen ist der Umschlags- und Lagereibetrieb in den Häfen überhaupt das wirtschaftliche Rückgrat. Ein Regiehafen schliesst durch seine Betriebsform die Binnenschiffahrtsunternehmungen überwiegend von dieser rentierlichen gewerblichen Betätigung aus. Beim «Heilbronner System» ist das Gegenteil der Fall. Hier wird grundsätzlich jede speditionelle Tätigkeit der öffentlichen Hand ausgeschaltet und auch auf diesem Gebiet der unternehmerischen Initiative freie Entfaltungsmöglichkeit geboten.

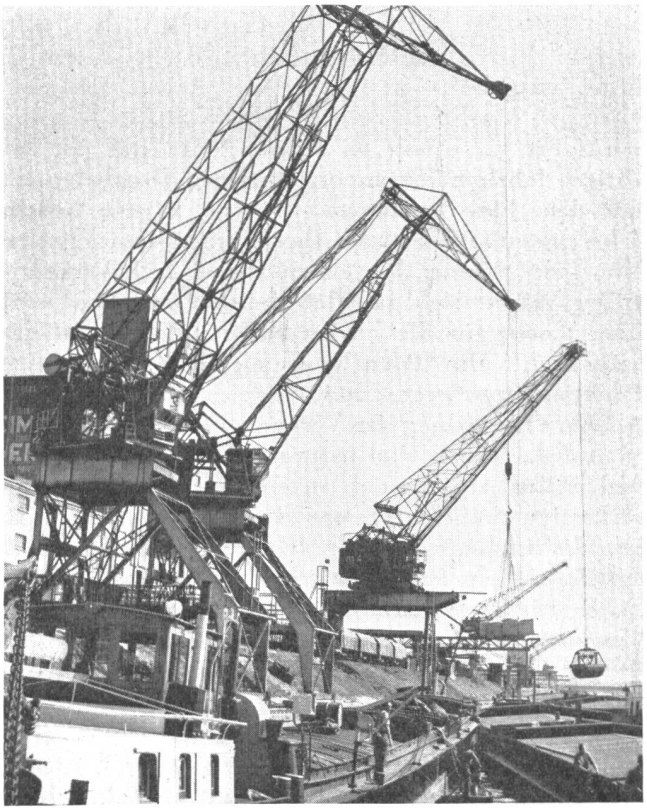

Abb. 1. Krananlagen im Hafen von Heilbronn.

4. *Auf dem Gebiet des Hafenbahnbetriebes*

Einen verhältnismässig hohen Anteil am Aufwand der Verwaltung erfordert die Hafenbahn. Zudem betrifft dieser Aufwand eine Einrichtung, die in wachsendem Umfang dem Wettbewerb des Lkw unterliegt. In Heilbronn wurde daher zwischen Hafenverwaltung, Bundesbahn und Umschlagsbetrieben eine Gemeinschaftsregelung getroffen, die eine rationelle Aufteilung der Arbeiten und Belastungen bringt und den Rangierdienst für den Gesamthafen wie für jede Firma im einzelnen erheblich vereinfacht, beschleunigt und verbilligt, ohne dass dadurch die Verkehrssicherheit gemindert wird.

5. *Auf dem Gebiet der allgemeinen Verwaltung*

Alle vorerwähnten Vorzüge bewirken erhebliche Einsparungen auf technischem, betrieblichem, organisatorischem und kommerziellem Gebiet. Hinzu kommt, dass die Heraushaltung der öffentlichen Hand aus eigener Umschlagstätigkeit auch einen verhältnismässig kleinen Verwaltungsapparat zulässt. Dadurch werden unproduktive Beanspruchungen auf ein Mindestmass beschränkt. Zugleich aber erlaubt das «Heilbronner System» der Hafenverwaltung, als wirklich neutraler Treuhänder in einem Masse dazu beizutragen, dass die Interessen der Hafenfirmen gefördert und mit denen der öffentlichen Hand zum Nutzen der Allgemeinheit auf einen Nenner gebracht werden, wie dies bei einem anderen Betriebssystem in diesem Umfang nur selten möglich sein dürfte.

Häfen sind Brennpunkte des Verkehrswesens. Sie liegen im Schnittpunkt von Wasserstrasse, Schienenweg und Landstrasse. Die jahrtausendealte Binnenschiffahrt trifft hier an einem Punkt mit der im vorigen Jahrhundert emporgestiegenen Eisenbahn und mit dem Lkw zusammen, der erst in den letzten Jahrzehnten seinen stürmischen Vormarsch angetreten hat. Jede Störung bei einem dieser drei Verkehrsträger drückt sich im Hafenbetrieb aus und wird über diesen auf die beiden anderen Verkehrsträger ausgestrahlt. Die Häfen haben also auch die wichtige Funktion, regulierend und ausgleichend im Auf und Ab der Entwicklung der Verkehrsträger zu wirken.

Auf das engste sind naturgemäss Binnenschiffahrt und Häfen aufeinander angewiesen. Der Güterumschlag innerhalb der Strom- und Kanalsysteme, d. h. also der wichtige Vorgang des Löschens und Ladens der Schiffe und der Zwischenlagerung der Güter, spielt sich überwiegend in den Binnenhäfen ab. Die Transportleistung der Binnenschiffe ergibt sich aus der Ausnutzung des Fassungsvermögens der Fahrzeuge und ihrer Umlaufzeit. Diese ist zweifellos der massgeblichere Faktor. Sie setzt sich aus Fahrzeit, Lösch- und Ladezeit sowie aus unvermeidbarer Wartezeit zusammen. In der Kohlenfahrt auf der Standardstrecke Ruhr - Mannheim kommt nach den dort gesammelten praktischen Erfahrungen im Durchschnitt etwa die Hälfte und mehr der gesamten Umlaufzeit auf Laden, Löschen und Warten einschliesslich der Anmeldefrist. Dieses Beispiel macht offenbar, welche entscheidende Rolle den Häfen mit ihren Umschlagseinrichtungen bei der Transportleistung der Binnenschiffahrt zufällt. Aus diesem Umstand ergibt sich für die Häfen die Forderung, im Interesse der Binnenschiffahrt, in ihrem eigenen und in dem der verladenden Wirtschaft ihre ganze Aufmerksamkeit der technischen Rationalisierung und besonders dem Fortschritt in der Umschlagstechnik zuzuwenden, um jederzeit in der Funktion des Ladens, Löschens und der Zwischenlagerung ein Optimum an Leistungsfähigkeit zu erreichen.

Was in technischer Hinsicht in verhältnismässig kurzer Zeit vollbracht werden kann, wird nicht nur an dem Tempo der Weiterführung der Neckarkanalisierung in das Zentrum des württembergischen Wirtschaftsraumes ersichtlich, sondern ebenso an dem Beispiel des Hafens Heilbronn. 1935 war in den neuen Heilbronner Häfen mit dem Ausbau von Umschlagseinrichtungen, Lagerhäusern und Gleisanlagen begonnen worden. Bereits 1943 war trotz Krieg, Arbeiter- und Materialmangel eine Leistungsfähigkeit von fast 2 Mio Tonnen erreicht. Im Frühjahr 1945 war im Hafenbezirk Heilbronn alles Leben erloschen. Wracks, Ruinen und beschädigte Anlagen, wohin das Auge blickte. Am Jahreswechsel 1955/56 standen ausser zahlreichen Gleis- und Fuhrwerkswaagen, Siebwerken, Kies- und Kohlenbunkern folgende Umschlagseinrichtungen neu erbaut oder wiederhergestellt in Betrieb:

Lagerhallen mit einer Lagerfläche von .	17 000 m^2
Getreidespeicher mit einem Fassungsvermögen von	23 500 t
Tanklager mit einem Fassungsvermögen von . .	18 000 m^3
elektrische Krane 30 Stück, mit einer Hubkraft von . .	0,75-10 t
Getreideheber 3 Stück, mit einer Leistung von je .	50 t/h
Oelsaatheber 1 Stück, mit einer Leistung von . .	8 t/h
Löscheinrichtungen für pflanzliche Oele, 1 Stück, mit einer Leistung von . .	30 t/h
Löscheinrichtungen für Mineralöle 3 Stück, mit einer Leistung von je .	8 t/h
Salzverladeeinrichtungen 3 Stück, mit einer Leistung von je .	8 t/h
Feinsalz oder Grobsalz	100 t/h
Hafenbahnanlage 18 km mit 90 Weichen.	

Mit diesen Anlagen wurden im Jahre 1955 rund 4,9 Mio Tonnen bzw. je Betriebstag 17 000 t umgeschlagen.

Zwanzig Jahre sind im Leben einer Wasserstrasse oder eines Hafens normalerweise keine besonders erwähnenswerte Zeitspanne. Die zurückliegenden zwanzig Jahre waren aber erfüllt mit umwälzenden wirtschaftlichen und politischen Begebenheiten, mit einer Vielzahl struktureller Veränderungen im Verkehrswesen und einem Aufstieg in der Entwicklung und Leistungsfähigkeit des Hafens Heilbronn, der im In- und Ausland Aufmerksamkeit fand. Der grosse Erfolg des Heilbronner Hafens beruht vor allem auf der Zusammenarbeit zwischen Hafenverwaltung und Hafenbetrieben, aber ebenso in der Zusammenarbeit mit den drei Verkehrsträgern Schiffahrt, Eisenbahn und Lastkraftwagen. Die Pflege dieser Gemeinschaft wird auch in Zukunft die Sorge von Stadt und Hafenverwaltung sein.