

## Vortrag von Wilfried Jahraus

### Führung Fähre Alter Hafen

Zunächst einige Ausführungen dazu, warum diese Fähre hier im Hafen liegt, wo es doch hier nie eine Fährverbindung gab.

Als wir 2011 die PAMINA Wege einrichteten und wir ein Thema dafür gesucht haben, drängten sich zwangsläufig die historischen Rheinübergänge, die es auf unserer Gemarkung einmal gab, auf. Als wir dann im Mai dieses Jahres in der Abendschau beim Südwestfunk einen Beitrag sahen, in dem die Gemeinde Zwingenberg am Neckar ihre ausgemusterte Gierfähre loswerden wollte, kam bei uns der Gedanke auf: wäre das nichts für uns?

Damit könnten wir den Besuchern anschaulich zeigen, mit was für einer Fähre man noch bis in die 1960 Jahre den Rhein nach Leimersheim überquert hat. Wir setzten uns mit dem Bürgermeister der Gemeinde Zwingenberg in Verbindung und trugen ihm diese Idee vor. Er war von unserer Idee begeistert, da ihre Fähre so vor dem Verschrotten bewahrt werden konnte. Die Gemeinde Zwingenberg erklärte sich bereit uns die Fähre zu einem Preis von 1 € zu überlassen. Nun musste nur noch der Transport von Zwingenberg hier in den Hafen organisiert werden. Unsere Idee war, dass vielleicht die Firma Krieger, die wöchentlich mehrmals mit einem leeren Schiff vom Neckar, hierher zu uns ins Schmutzgermeer kommt, um Kies zu laden, die Fähre mit herbringt. So geschah es dann auch. Nach einem spektakulären Transport, im Bauch eines Kiesschiffes der Firma Krieger, kam die Fähre zu uns. Sie wurde an der Hafenumündung mit einem Kran ausgeladen und dann mit einem Boot in den Hafen geschoben. Die AG Ortsgeschichte errichtete diesen Anleger, befestigte die Fähre und sanierte sie anschließend von Grund auf.

Doch lassen Sie uns vorne anfangen. Denn die Geschichte des Hafens von Leopoldshafen begann nicht hier am Alten Hafen, wie man annehmen sollte, sondern an einer Stelle nordwestlich des spitzen Hochgestadesporns, an der Stelle, an der sich heute der Festplatz gegenüber der Rheinhalle befindet, im Gewann „Hafengärtle“. Denn an dieser Stelle floss noch vor 300 Jahren der Rhein entlang. Der Hafen von Schröck, wie Leopoldshafen zu dieser Zeit noch hieß, bestand eigentlich - wenn man so will - schon zur Römerzeit oder zumindest war es die erste Fährverbindung über den Rhein. Denn auch die Römer nutzten diese geografisch günstige Stelle dazu Ihre Tonwaren, die im nahen Tabernae, dem heutigen Rheinzabern hergestellt wurden, hier mit ihren Booten oder Nähen über den Rhein zu bringen, um dann auf der im Hardt-Wald verlaufenden Römerstraße oder per Schiff weiter zu transportieren. Das Entladen der Schiffsgüter fand nicht etwa an befestigten Uferstellen statt, sondern man nützte die natürliche Uferbeschaffenheit und den geringen Tiefgang des Gewässers an dieser Stelle zum Warenverkehr. Von Schröck aus führte der Warenverkehr dann entweder über andere Schiffe weiter stromaufwärts über den wildstromartigeren Rhein nach Straßburg und Basel oder weiter über den Landweg etwa über Durlach und Pforzheim in weitere Ferne.

Bereits im 30jährigen Krieg 1618-1648 war Schröck offizieller Hafen der Markgrafschaft. So wurden auch nach der verlorenen Schlacht von Wimpfen die verbliebenen schweren Waffen von hier aus nach Basel verschifft. Schröck war inzwischen Markgräflicher Zoll-Ort, daher heißt die Abfahrt an der Rheinhalle heute noch der Zoll-Berg. Nach der Stadtgründung Karlsruhes 1715 und dem daraus resultierenden erhöhten Warenumsatz errichteten 1748 einige

Privatpersonen ein Warenlagerhaus und einen Kran nach Holländer Art. Das erhöhte die Attraktivität Schröcks im Vergleich zum konkurrierenden Schiffsplatz in Daxlanden.

Daraufhin siedelten sich mehrere damals bedeutsame Handelshäuser an. 1808 wurde Schröck zum badischen Oberrheinhafen ernannt, was damals eine bedeutende und seltene Auszeichnung war, über die nur noch Mannheim und Neufreistett bei Kehl verfügten.

Die Erfolgsgeschichte Schröcks stand jedoch mit den Plänen Johann Gottfried Tullas zur Rheinbegradigung vor einem jähen Abbruch. Denn die Pläne sahen vor, den neuen Stromlauf weit westlich des Dorfes durchzuführen, so dass der Hafenplatz vom Strom in große Entfernung geriet. Die Sorgen des Schröcker Handelsstandes und der Ortsvorsteher führten daher 1812 zu einer Verlegung des Platzes an eine neue Stelle im Eggensteiner Altrhein, die auch nach der Rheinbegradigung eine gute Zugänglichkeit zum neuen Rheinstrom versprach: jetzt entstand der Hafen an der Stelle, die wir heute als „Alter Hafen“ kennen. Bis 1817 entstand hier ein neues Lagerhaus und 1819 ließ der Badische Staat noch einen Kran und eine Waage errichten.

Doch die Konkurrenz schloß nicht. Immer wieder gab es Pläne den Schröcker Rheinhafen nach Daxlanden oder Knielingen zu verlegen. Den Einwohnern von Schröck bereiteten diese Planungen große Sorgen. Während der Blütezeit des Hafens waren überdurchschnittlich viele Leute von außerhalb ins Dorf gezogen und hatten einen nie gekannten wirtschaftlichen Aufschwung bewirkt. Nun drohte bei Umsetzung der Pläne die große Zahl der Einwohner zu einem ausgewachsenen Problem zu werden, denn die kleine Ortsgemarkung war außerstande, eine derart hohe Anzahl von Personen zu ernähren. Daher machte der Ortsvorstand an das Innenministerium eine Eingabe, in der er bemerkte:

*„Wenn uns dieser Nahrungszweig entzogen wird und wir allein von der kleinen Ortsgemarkung leben müssen, werden wenigstens 2/3 Theil brodtlos und in die traurigste Lage versetzt. Die hiesigen Einwohner müssten durch einen öffentlichen Armenfonds genau wie in Dettenheim erhalten werden“*

Im Januar 1827 dementierte das Innenministerium zum Glück diese Pläne, man konnte aufatmen, und dem Ort kam der aufkeimende Dampfschiffverkehrsverkehr zu Gute: nach der Rheinbegradigung war auch die bessere Befahrbarkeit des Flusses bis Schröck ein Garant dafür, dass der dortige Hafen interessant blieb. So landete am 31.05.1830 erstmals ein Dampfschiff im Schröcker Hafen und 1831 wurde Schröck dann zum Freihafen erklärt.

Derart im Aufwind plante nun auch noch die Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Köln, einen regelmäßigen Dampfschiffverkehrsverkehr nach Schröck einzurichten. Zu den Eröffnungsfeierlichkeiten für die Linie am 28. Mai 1833 war auch der Großherzog Leopold höchstpersönlich mit seiner Familie und weiteren Persönlichkeiten erschienen.

*„Bei dieser Gelegenheit trug der Ortsvorsteher Seiner königlichen Hoheit dem Großherzog die untertänigste Bitte vor, für den Ort und den Hafen den Namen Leopoldshafen annehmen zu dürfen.“*

Das an diesem Tag mündlich durch den Großherzog befürwortete Gesuch wurde am 31. Mai schriftlich in einer Akte vermerkt und vom Innenministerium im Großherzoglich Badischen Staats- und Regierungsblatt öffentlich bekannt gemacht. Am 7. Juli wurde die Namensumbenennung mit einem Dorffest fröhlich gefeiert.

Im Zuge der noch schwelenden Standortentscheidungen für den künftigen Hafenstandort hatte sich Leopoldshafen zweifellos in der Person des Großherzogs Leopold, dadurch höchste Fürsprache von Seiten der badischen Regierung erhofft.

Und tatsächlich erfreute sich Leopoldshafen in den kommenden Jahren noch weiterer Strukturverbesserungen. Die schlechten Straßenverhältnisse nach Karlsruhe führten 1834-35 zum Bau der Lin-

kenheimer Landstraße. Auch in der Frage der Hafenverlegung von Leopoldshafen nach Daxlanden wurde im Februar 1834 zu Gunsten unserer Gemeinde entschieden. 1836 wurde dann eine zusätzliche Schifffahrtsverbindung zwischen Köln und Leopoldshafen eingerichtet. Ab demselben Jahr landeten auch von Holland kommende Güterschiffe im Hafen.

Doch dem neuerlichen Aufschwung Leopoldshafens machte dann die Natur ein Strich durch die Rechnung. Ein Hochwasser zu Jahresbeginn 1837 führte zu einer derartigen Versandung des Hafenbeckens, dass die von Köln herkommenden Dampfschiffe beim Manövrieren in die Hafeneinfahrt in größte Schwierigkeiten gerieten. Die Großherzogliche Regierung begann zwar mit der Ausbaggerung versandeter Stellen, doch die Maßnahme ließ die nötige Konsequenz vermissen, so dass im Herbst bereits wieder täglich eine Unbefahrbarkeit des Hafens zu befürchten war. Die Versandung des Hafens führte zu so prekären Situationen, dass der Schiffsverkehr während neuerlicher Ausbaggerungen an einer provisorischen Landestelle an der Leimersheimer Fähre abgewickelt werden musste. 1840 wurde dann die schon seit langem geplante Schiffsbrücke bei Knielingen fertiggestellt. Damit gab es eine verlässliche Verbindung Badens und der Pfalz. Und die durch die Widrigkeiten in Leopoldshafen genervte Dampfschiffahrtsgesellschaft verlegte die Rheinische Abfahrtsstelle kurzerhand von Leopoldshafen nach Knielingen. Zu allem Unglück wanderte infolgedessen auch das Hauptsteueramt dorthin ab.

Trotz der sich zuspitzenden Verhältnisse konnte sich der Hafenbetrieb in Leopoldshafen Anfang der 1860er Jahre noch erfolgreich behaupten. Als dann aber 1862 eine Eisenbahnlinie von Karlsruhe ins pfälzische Winden eröffnet wurde, verlagerte sich der Rheinschiffahrtsverkehr rapide von Leopoldshafen nach Maxau und in den kommenden Jahren dümpelte der Leopoldshafener Hafenbetrieb zunehmend vor sich hin. Zwar wurde 1870 die Eisenbahnstrecke von Mannheim nach Karlsruhe realisiert, doch der Versuch einen Anschluss vom Bahnhof Leopoldshafen zum Hafen zu bekommen, scheiterte nicht zuletzt an den finanziellen Mitteln. In den 1880er und 1890er Jahren schrumpfte der Hafenbetrieb weiter auf ein Minimum und die schlechte Wirtschaftslage führte wieder zur Abwanderung von Bevölkerung.

1901 nahm dann der von langer Hand geplante und neu errichtete Karlsruher Hafen seinen Betrieb auf. Infolgedessen kam der Warenverkehr in Leopoldshafen gänzlich zum Erliegen. Am 07.02.1902 wurde Leopoldshafen als Landungsplatz der revidierten Rheinschiffahrtsakte gestrichen. Das war das Ende der Hafengeschichte Leopoldshafens. Der Ort fiel in einen wirtschaftlichen Dornröschenschlaf zurück.

Doch fast wie im Märchen, wurde der Ort in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wieder wachgeküsst. Durch die Ansiedelung des heutigen KIT, dem ehemaligen ersten Deutschen Kernforschungszentrum und dem Bau des Forschungsreaktor FR 2 1956, nahm die Gemeinde einen ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwung. Das Kuriose an der Geschichte ist jedoch, dass dieses Zentrum ursprünglich in der Nähe des Karlsruher Hafens angesiedelt werden sollte, nämlich dort wo heute die Raffinerie steht. Letztendlich hat man sich dann wegen der Hochwassergefahr für die Stelle im Hardt-Wald in Leopoldshafen entschieden.

Wilfried Jahraus

Sprecher Agendagruppe Ortsgeschichte