



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Dortmund

Strobel, Hans

Dortmund, 1920

Dortmunds Hafen und Kleinbahn, von Baurat Georg H. Schmidt-Dortmund,
Hafen- und Straßenbahndirektor.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93750](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-93750)

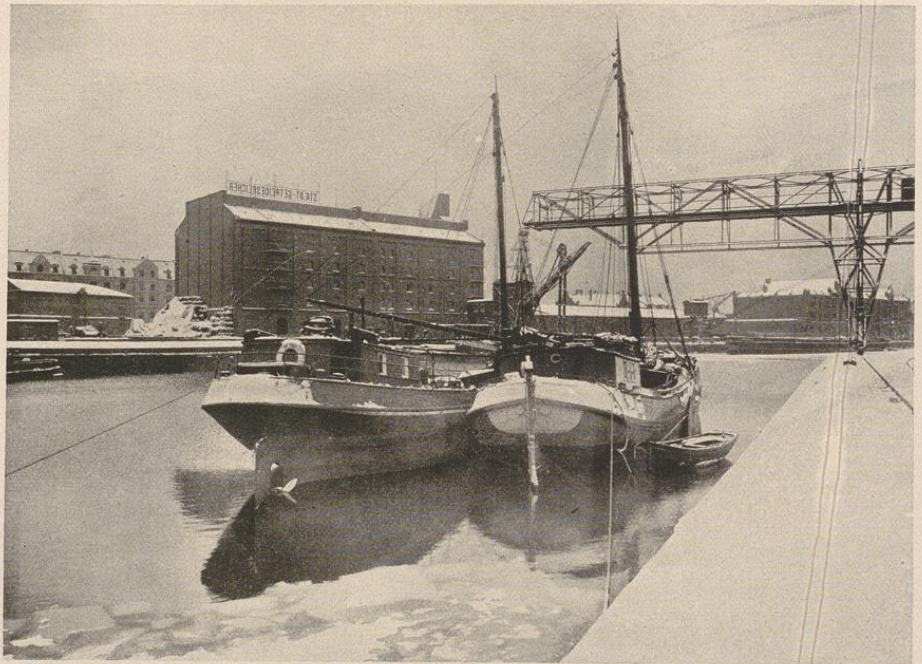


Abb. 225. — Winterbild aus dem Dortmunder Hafen.

Phot. Cramers Kunstanstalt, Dortmund.

Dortmunds Hafen und Kleinbahn.

Von Baurat GEORG H. SCHMIDT, Hafen- und Straßenbahndirektor.

Durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 war der Bau des Dortmund-Ems-Kanals beschlossen, und damit konnte die Stadt Dortmund, deren Heranwachsen aus sehr kleinen Verhältnissen am Ende des vorigen Jahrhunderts durch die Entwicklung der Eisenbahn herbeigeführt war, dem Binnenschiffahrtswege sein Augenmerk zuwenden. Trotzdem der Kanal, als Torso der großen Binnenschiffahrtsvorlage allein übrig bleibend, kaum die Hoffnungen erfüllte, die alle Freunde einer großen Entwicklung unseres Binnenschiffahrtsnetzes gehegt hatten, mußte man sich mit dem Erreichten abfinden. Erst das Gesetz vom 1. April 1905 sollte dem Binnenwasserstraßennetz eine etwas bessere Gestaltung geben, indem die Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit Rhein und Weser, sowie der Stichkanal nach Hannover hinzukamen. Der Wunsch aller Schiffahrtsinteressenten, die beiden großen heimatlichen Wasserstraßennetze zu verbinden, ist bis heute unerfüllt geblieben. Trotz dieser Schwierigkeiten in der Vergangenheit

und der durch die wirtschaftliche Lage für die Zukunft zu erwartenden Hemmungen bin ich jedoch der Ansicht, daß bei Bearbeitung aller Transportangelegenheiten entscheidend sein muß, daß alle Güter, die auf dem Wasserstraßenweg befördert werden können, auch restlos diesem zufließen, damit die Eisenbahnen entlastet werden. So wird vielleicht zur Geltung kommen, was viele Binnenschiffahrtsfreunde schon immer vertreten haben: die Wasserstraße ist kein Konkurrent, sondern eine willkommene Entlastung der Eisenbahn.

Als durch den Bau des Dortmund-Ems-Kanals die Stadt Dortmund vor die Frage gestellt wurde, wie sie diese für sie neue Verkehrsgelegenheit nützen solle, hat die Stadtverwaltung weit ausschauend die Möglichkeit für eine umfangreiche Umschlagsanlage zu den Wasserstraßen geschaffen. Unter Führung des damaligen Oberbürgermeisters Schmieding, der seiner Zeit in Sonderheit mit Bezug auf Verkehrsfragen weit voraus eilte, und beraten von technischen Sachverständigen, unter

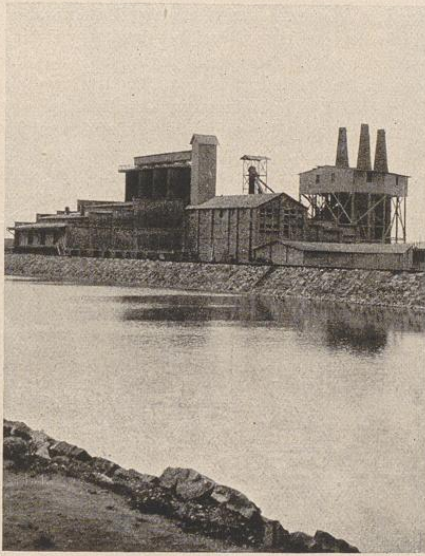


Abb. 226. — Dortmunder Zementwerk am Dortmund-Ems-Kanal.

denen ich nur den berühmten Wasserbaudirektor Franzius aus Bremen erwähnen will, hat die Stadt bei der Anlage ihres Hafens alle Bedenken zurückgestellt, die die geldliche Lage oder anderweitige Rücksichten sonst Gemeindewesen in ähnlichen Fällen aufzuerlegen pflegen. Hierbei ist zu bedenken, daß die Stadt, die bisher nur durch Eisenbahnlinien und Landstraßen an das Verkehrsnetz des Industriebezirks angeschlossen war, bezüglich des Kanals und des damit zu erwartenden Wasserverkehrs einer ganz neuen Frage gegenüberstand, deren Entwicklung nur sehr schwer abzuschätzen war. Die vorhandenen großen Werke der Eisenindustrie mit ihrem Bedarf an Eisenerz gaben wohl eine gewisse Grundlage für die zu erwartenden Frachten. Immerhin waren die Beziehungen dieser Werke zur alten Handelsstraße des Rheins bei der geringen Entfernung des bisherigen Hafens für den Industriebezirk, Duisburg-Ruhrort, so rege, daß auch bei diesen Gütern Überraschungen nicht unbedingt ausgeschlossen waren. Umso anerkennenswerter war es deshalb, daß die Stadt mit frischem Mute daran ging, am Ausgangspunkte des Kanals eine Hafenanlage zu bauen, die weit über den Anfangsverkehr bemessen war und zugleich tatkräftig an der Entwicklung des Dortmund-Ems-Kanals selbst mitzuwirken. Ferner sorgte die Stadt in richtiger Weise dafür, daß neben der ausgebauten Hafenanlage genügend Grundbesitz für eine erhebliche Erweiterung des Hafens angekauft wurde und setzte diese Vorsorge mit dem Ausbau des Hafens fort, selbst noch während des Krieges.

Der Grundbesitz für die Hafenanlage umfaßte zunächst etwa 150 ha. Er wurde im ersten Jahrzehnt nach der Hafeneröffnung am östlichen Kanalufer um rund 130 ha erweitert. In diesem neu erworbenen Besitz lag auch der kleine, aber zweckmäßig angelegte Hafen „Hardenberg“, der zunächst einer Privat-Eisenbahn-Gesellschaft gehört hat, dann in den Besitz der Staats-Eisenbahn-Verwaltung gelangte und durch seine günstige tarifarisches Lage im Eisenbahnnetz zeitweilig dem Dortmunder Hafen erhebliche Konkurrenz bereiten konnte. Die wachsende Inanspruchnahme der gesamten Hafenanlage hat denn während des Krieges dazu geführt, für ein westlich an den Kanal und nördlich an die Hafenanlage direkt anschließendes Gelände von rund 250 ha das Enteignungsrecht beim Staate zu beantragen, das dieser, der Entwicklung des Hafens Rechnung tragend, bewilligte. Die Vorarbeiten für den Geländeerwerb sind in die Wege geleitet, so daß demnächst ein zusammenhängendes Gelände von über 500 ha, das sind 2000 preußische Morgen für Hafen- und Ansiedlungszwecke, zur Verfügung steht.

Um den entfernter gelegenen Stadtteilen die Vorteile des billigen Wasserweges mit nicht allzu hoher Vorfracht zu verschaffen, baute die Stadt eine Güterbahn, die das nördliche und östliche Stadtgebiet und die dort gelegenen Hüttenwerke Hoesch und Phoenix, Abteilung Hörder Verein, mit dem Hafen in direkte Verbindung brachte und nebenher ein großes Gelände für Ansiedlung von Industrie aufschloß. Auch einzelne Zechen wie „Freie Vogel und Unverhofft“ in Schüren haben sich dieser Bahn angeschlossen und die Möglichkeit, weitere Kohlenbergwerke auf diese Weise mit dem Wasserverkehr in bessere Verbindung zu bringen, ist bei der großen Anzahl der in und um Dortmund gelegenen Zechen vorhanden. In dieser Beziehung hat der Krieg aufklärend gewirkt und die Zechen davon überzeugt, daß der Absatz ihrer Produkte nicht immer durch die Eisenbahn bewältigt werden kann. Die Erschließungsbahn ist in Normalspur mit schwerem Oberbau angelegt und mit Betriebsmitteln, Selbstentladern, mit einer Tragfähigkeit von 45 t ausgerüstet.

Die Gesamtkosten der bisher ausgeführten Hafen- und Bahnanlagen betragen etwa 15 Millionen Mark. Diese Aufwendungen einer Stadt, die im Jahre 1800 = 4000 Einwohner, 1850 = 11 000, 1875 = 58 000, 1895, als der Hafenbau begonnen wurde, etwa 100 000 Einwohner hatte, dann erheblich schneller wuchs, und zwar im Jahre 1908 auf 200 000 und im Jahre 1914 auf 300 000 Einwohner, sind nicht vergeblich gewesen. Die Entwicklung des Hafens hat den weitgehendsten Erwartungen entsprochen, die man bei seiner Gründung gehegt hatte. Wenn dies schon aus den vorerwähnten Maßnahmen bezüglich Bereitstellung des für die

Erweiterung der Anlagen notwendigen Geländes indirekt hervorgeht, so sind hierfür die folgenden Zahlen noch überzeugender. Der Hafenverkehr betrug im Rechnungsjahr

1900	136 284 t
1905	639 464 t
1910	1 376 143 t
1913	2 109 488 t

Der Eisenbahnverkehr stellte sich im Geschäftsjahr

1900 auf	121 938 t
1905 „	271 838 t
1910 „	1 486 429 t
1913 „	2 371 674 t

Auch die geldliche Belastung der Stadt war nach Überwindung der Anfangsjahre und bevor der Krieg erhebliche Änderungen herbeigeführt hatte, abweichend von dem Bilde, welches sonst Hafenanlagen im allgemeinen zu zeigen pflegen, verhältnismäßig günstig. Der Roh-Überschuß aus den Einnahmen abzüglich sämtlicher Betriebsausgaben betrug bereits im Jahre 1905 rund 2 % des für die Anlage aufgewendeten Kapitals und im Jahre 1913 war dieser Prozentsatz, trotzdem sich das Anlagekapital mittlerweile verdoppelt hatte, auf rund 5 % gestiegen; es konnten also aus den Einnahmen von Hafen und Kleinbahn kurz vor dem Kriege die Zinsen der Anlagekosten voll gedeckt werden und die Tilgung bedurfte nur noch eines Zuschusses von rund 80 000 Mark jährlich seitens der Stadt. Durch den Krieg sind diese Zahlen geändert worden, da ein großer Teil der vorher rund 1 Million Tonnen betragenden Erzeinfuhr aus Schweden und Norwegen fortgefallen ist und auch die Kohlenausfuhr erheblich zurückging. Immerhin können wir uns der Erwartung nicht verschließen, daß bei Eintritt normaler Zeiten auch die geldliche Belastung der Stadt durch die Hafenanlage wieder zurückgehen wird. Zu dem guten Ertrag in den letzten Jahren vor dem Krieg hat die Kleinbahn nicht unwesentlich beigetragen. Die Entwicklung der ihr angeschlossenen Hüttenwerke und deren weiterer Ausbau führten ihr erhebliche Erzfrachten zu, wodurch es gelang, wenigstens für diesen Betrieb den stadtseitigen Zuschuß zeitweilig zu entbehren. Neben Erz war das zweitwichtigste Umschlagsgut im Hafen die ausgeführte Kohle in Höhe von 300 bis 400 000 t. Außerdem wurden noch Sand, der zu Mauer- und Pilasterzwecken in Dortmund eingeführt wird, Getreide und Kolonialwaren und die Erzeugnisse der genannten Eisenwerke umgeschlagen.

Neben der Bedeutung als Handelshafen hat die glückliche Bodenpolitik, welche Dortmund bei der Anlage des Hafens betrieben hat, dazu geführt, daß der Hafen nicht einseitig Handels- und Umschlagzwecken dient, sondern in erhöhtem Maße Ansiedlungsmöglichkeit geschaffen hat. Diese Nieder-

lassungen waren zunächst erschwert dadurch, daß die Stadtverwaltung darauf beharrte, das Gelände am Hafen nur zu vermieten, nicht zu verkaufen. Man wollte unbedingt den Besitz der Stadt an Grund und Boden sicherstellen. Erst die Erschwerung, welche diese Maßnahmen für diejenigen brachte, welche Lagerhäuser, Fabriken oder sonstige wertvolle Gebäude aufführen wollten, brachte die Stadtverwaltung auf den Ausweg des Erbbaurechtes. Dieses, durch das Bürgerliche Gesetzbuch eingeführte Bodenrecht, hat sich bei der Ausnutzung des städtischen Geländes in Hafenanlagen vorzüglich bewährt. So schwierig zunächst auch die Entwicklung erschien, so günstig haben sich die Verhältnisse im Rahmen dieses Gesetzes erwiesen. Im Dortmünder Hafen stehen jetzt ungefähr 50 Anlagen auf Boden, welcher im Erbbaurecht an Interessenten vergeben ist. Um die Einführung dieser bei derartigen Anlagen neuen Vertragsart zu erleichtern, hat die städtische Sparkasse in Dortmund die Gebäude, welche auf Erbbaugelände errichtet werden, bis zur Hälfte ihres Taxwertes mit Hypotheken beliehen. Die Sparkasse verlangt Tilgung in dem Maße, daß mit dem Ablauf des Erbbaurechtes die Hypothek abbezahlt ist. Auf diese Weise wurde dem Einwand begegnet, der von den Ansiedlungs-Interessenten erhoben wurde, nämlich, daß ein auf gemietetem Boden errichteter Bau eine hypothekarische Beleihung nicht erfahren könnte. Das Verfahren, Hafengelände nur in Miete oder auf Erbbaurecht abzugeben, hat auch in anderen Häfen Nachahmung gefunden, ist aber wohl nur dann durchführbar, wenn nicht bereits Verkäufe von Gelände in dem betreffenden Hafengebiet stattgefunden haben. Die früher allgemein übliche Art, den Interessenten Grund und Boden im Hafengelände zu verkaufen, hat für den Hafenbesitzer schwere Bedenken und man möchte glauben, daß diese durch die besprochene Verwendung des Erbbaurechtes ausgeräumt werden können. Die Stadt Dortmund legt sich bezüglich der Höhe der Erbpacht bis zu 30 Jahren fest. Über diese Zeit hinaus räumt sie das Erbbaurecht bis zu insgesamt 50 Jahren ein, jedoch mit der Bedingung, in den letzten 20 Jahren diejenige Rente zu erheben, welche in gleicher oder ähnlicher Lage am Hafen zu dieser Zeit bezahlt wird. Ferner verpflichtet sich die Stadt auf Wunsch auch über 50 Jahre hinaus für die nächsten 50 Jahre, dem Erbbauberechtigten gegenüber anderen Interessenten ein Vorrecht auf den innegehabten Platz zu geben. Es können sich also die Interessenten bis zu 100 Jahren ein Anrecht auf den gewählten Platz sichern, jedoch ist es der Stadt möglich, gemäß den veränderten Verhältnissen nach 30 bzw. 50 Jahren die Erbbaurente anderweit zu bemessen. Da die Ansiedler nicht der Willkür einer Gelände-

verwertungs-Gesellschaft in die Hand gegeben sind, sondern Vertragsgegner ein der öffentlichen Kritik unterliegender Kommunalverband ist, haben diese Vereinbarungen bisher Bedenken nicht gezeigt. Es ist zu begrüßen, daß diese Rechtsgestaltung, die bisher fast nur bei Wohnungsbauten meistens im Wohlfahrtsinteresse angewendet ist, im Dortmunder Hafen eine zweckmäßige und nach allen Erfahrungen befriedigende Anwendung gefunden hat.

Für die Ansiedelung der Interessenten am Hafen war endlich ein Gesichtspunkt maßgebend, der bei der gesamten Lage nicht übersehen werden darf. Der Hafen liegt zum Stadtbilde so günstig, in Luftlinie 2 km vom Hauptbahnhof, dem Mittelpunkt des städtischen Verkehrsnetzes, daß auch denjenigen Interessenten, welche die Stadt vermittelt Fuhrwerksverkehr versorgen müssen, die Niederlassung am Hafen ermöglicht ist. Mit dem Bau des Hafens wurden große Straßenzüge vom Innern der Stadt bis an die Grenze des Hafengeländes angelegt. Die Straßenbahnverbindungen zum Hafen haben im Rahmen des Gesamtausbauens dieses Verkehrsmittels besondere Berücksichtigung gefunden, so daß die Beziehungen zwischen Stadt, Hauptbahnhof und Hafen in Dortmund äußerst günstig sind. Das ist ein Vorteil unseres Hafens, der bei andern Hafenanlagen im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse nicht immer erreichbar, zuweilen auch nicht genügend beachtet ist. Wo aber die Verhältnisse so günstig liegen, wie es zur Zeit des

Baues der Hafenanlage bei dem damals noch verhältnismäßig kleinen Dortmund möglich war, hat es für die Erschließung eines Hafens stets gute Früchte getragen. Immerhin liegt auch in dieser Frage nicht der Kernpunkt der beispiellos schnellen Entwicklung dieses noch nicht 20 Jahre bestehenden Binnenhafens. Für die innere Begründung der gewaltigen Verkehrssteigerung möchte ich hinweisen auf den Umsatz des Dortmunder Handelskammerbezirks, umfassend den Stadt- und Landkreis Dortmund und den Landkreis Hörde, wozu neuerdings Stadt- und Landkreis Hamm hinzugetreten sind. Ohne letztgenannte beide Kreise verfrachtete dieser Bezirk, damals nur 444 qkm groß, schon im Jahre 1905 mehr Güter als fünf preußische Provinzen zusammen, und zwar: Ostpreußen, Westpreußen, Posen, Pommern und Schleswig-Holstein. An einem Punkte, wo die beiden Fäden des Verkehrs so zusammenlaufen, wie in der größten Stadt Westfalens, ist es daher nicht verwunderlich, daß ein neuer Verkehrsweg, wenn er auch zunächst nur in Emden mit einem Seehafen von geringerer Bedeutung in Verbindung war, eine glänzende Entwicklung nehmen mußte. Die Verbindung des Dortmunder Hafens durch den Rhein-Weser-Kanal mit dem Oberrhein und Rotterdam und andererseits mit Bremen gibt daher die Berechtigung, zu hoffen, daß diese Entwicklung des Hafens, abgesehen von den Störungen des Weltkrieges und seiner Folgen, weiter fortschreitet und eine glückliche Zukunft erwarten läßt.



Abb. 227. — Hauptwerkstätte der Dortmunder Straßenbahnen, G. m. b. H., an der Immermannstraße; erbaut 1915/16. Arch. Pinno-Dortmund.