

100 JAHRE HANAU HAFEN · 1924 – 2024



HanauHafen
GmbH

Seit 1924 Hanauer Wirtschaftsgeschichte: Der Hafen feiert 100. Geburtstag.



„Es war einmal...“ hat in Hanau, der Geburtsstadt der Brüder Grimm, eine lange und gute Tradition. Vor 100 Jahren, im Jahr 1924, wurde der Hanauer Hafen eröffnet.

Wie alles begann, was sich über die Jahre entwickelte und welche Bedeutung der Logistik-Hub heute hat, ist hier zusammengetragen.

Hanau ist mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern aus 140 Nationen die sechstgrößte Stadt im Bundesland – also „Hessen kleinste Großstadt“. Die Stadt- und Marktrechte hat Hanau seit 1303, im 18. Jahrhundert wurden hier die Brüder Jacob (1785) und Wilhelm Grimm (1786) geboren.

Heute haben sich in Hanau zahlreiche Weltkonzerne angesiedelt, vor allem aus dem Bereich der Edelmetallverarbeitung und der Spezialchemie. Hinzu kommen mittelständische Betriebe, die in ihren Branchen weltweit führend sind. Hanau ist ein wichtiger Forschungsstandort, insbesondere der Materialtechnik.

Zahlreiche Patente, wie etwa das Verfahren zum Schmelzen von Platin, haben ihren Ursprung in Hanau. Mit der „Brüder Grimm Berufsakademie Hanau BGBA University of Cooperative Education“ hat Hanau eine in Deutschland einzigartige Ausbildungsstätte. In Hanau investieren internationale Rechenzentrumsbetreiber mehr als eine Milliarde Euro. Damit wird Hanau einer der bedeutendsten Punkte auf der europäischen Datenlandkarte. Bundesweit beachtet ist das Stadtentwicklungsprogramm Hanau auFLADEN.

Hanau ist seit 100 Jahren Drehkreuz für Handel über den Main. Der Hanauer Hafen ist der zweitgrößte Binnenhafen am Main, vernetzt vom Atlantik bis zum Schwarzen Meer. Angebunden ans internationale Schienennetz und auch im Straßenverkehrs-Knotenpunkt exzellent gelegen. In alle Himmelsrichtungen auch über den Frankfurter Flughafen Fraport hinaus.

Ahoi! Wir wünschen Ihnen eine gute Zeitreise.

Claus Kaminsky

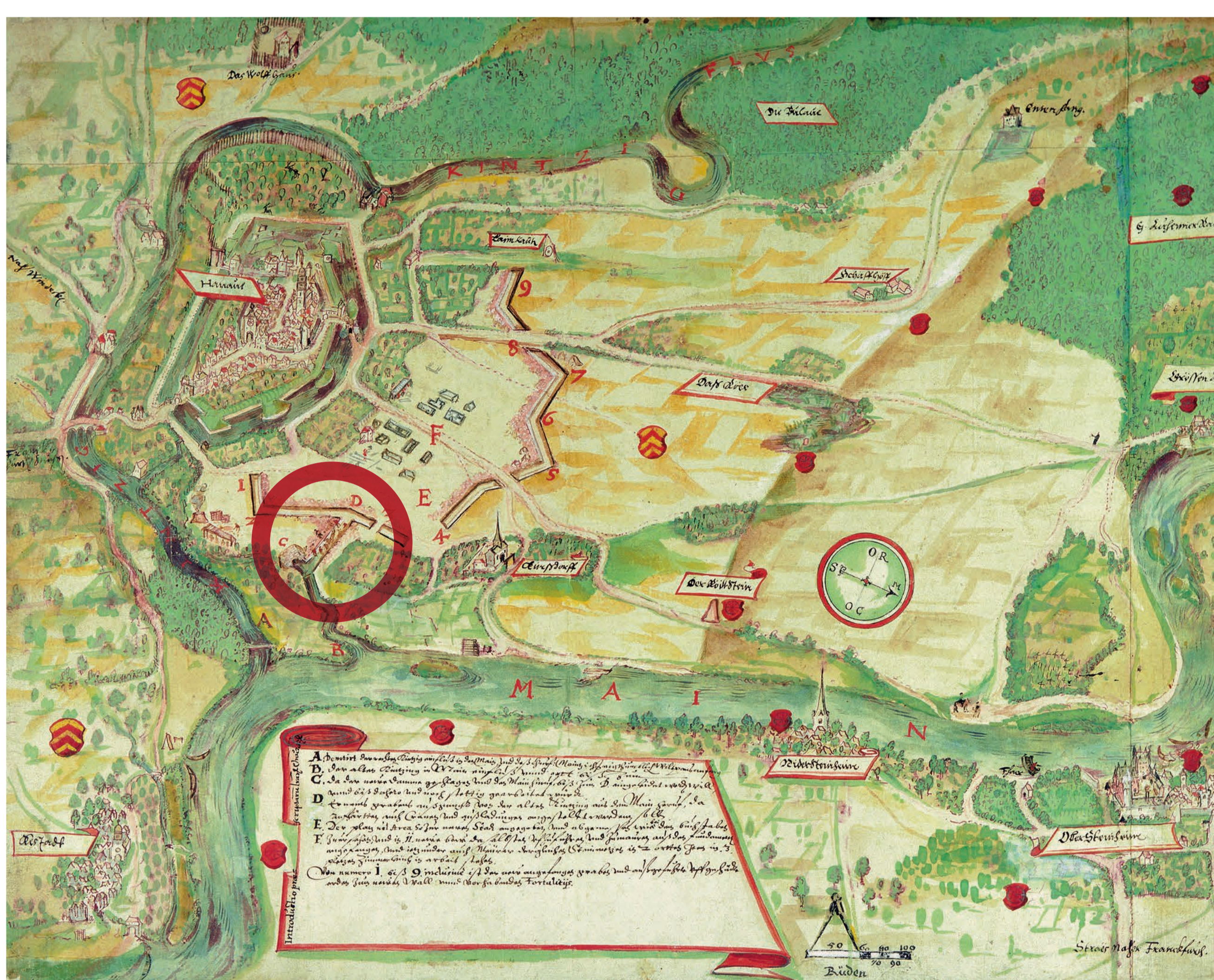
Oberbürgermeister Stadt Hanau

Markus Menzen

Geschäftsführer Hanau Hafen GmbH

Konzeption und Texte: Erhard Bus, Gerhard Einhoff, Dominik Kuhn · Hafen-Fotos 2024: Moritz Göbel
Gestaltung: Volker Stelzner · United Power Fields UG

Hafen in der Neustadt



Der Bau der Hanauer Neustadt und der Grenzverlauf zwischen dem Kurfürstentum Mainz und der Grafschaft Hanau, Aquarell von 1597. Beim Bau von Neuhanau leitete man den Unterlauf der Kinzig um und verlängerte die alte Flussmündung als Mainkanal bis in die Neustadt (Heumarkt). Im Kreis erkennt man Arbeiter bei der Aushebung des Mainkanals und in Flussnähe sieht man den Roten Stein.

Abb.: Staatsarchiv Würzburg, Mainzer Risse und Pläne XIV/135

Neuhanau sollte nach dem Willen ihrer Gründer eine bedeutende Handelsstadt werden. Dazu bedurfte es ihrer Ansicht nach eines Hafenbeckens, das man unmittelbar hinter dem Kanaltor innerhalb der Stadt (Heumarkt) anlegen und durch einen Stichkanal mit dem Main verbinden wollte. Aufgrund der hohen Kosten von 10.000 Gulden verzögerte sich der Bau allerdings.

Auch nach der Fertigstellung des Hafenbeckens lud man Schiffsfracht teilweise noch am Roten Stein oder flussabwärts am Mainufer in der Kesselstädter Gemarkung ein und aus. Dies dürfte daran gelegen haben, dass der Mainkanal aufgrund ständiger Verlandung nur mit viel Aufwand freizuhalten war und die Kapazitäten von Kanal und Hafenbecken für größere Schiffe nicht ausreichten.

„... der Kanal auß dem Mayn in die Stadt sampt dem Kran, damit man die Waaren möge außheben und einladen, mit ehester Gelegenheit sollen verfertigt werden.“

Auszug aus Kapitel 17 der Kapitulation (Vereinbarung) zur Gründung der Neustadt vom 1. Juni 1597

Die Vorstellung, wonach sich Hanau in Konkurrenz zu Frankfurt zu einer wichtigen Handelsstadt entwickeln könnte, verlief somit im Sand. Die Reichsstadt blieb, auch dank der beiden großen Messen, Hauptumschlagplatz für Erzeugnisse des Hanauer Gewerbes. Das Hafenbecken wurde später zugeschüttet und ab 1673 überbaut. Der Mainkanal diente noch lange als Abfluss des Stadtgrabens und als Zuflucht für Schiffe bei Hochwasser und Eisgang.

Nach 1945 wurde er fast ganz zugeschüttet: Nur der Straßename „Am Mainkanal“ erinnert noch an seine frühere Funktion.



Der Mainkanal um 1920

Abb.: Stadtarchiv Hanau

Hanau während der Blockade von 1636



„Eigentliche Delineation der Vesten Stadt Hanau sampt der kays. Belagerung wie sie von d. Kron Schweden und Landgr. Wilhelm zu Hessen entsetzt worden den 13. Junij Anno 1636“, Kupferstich von Matthäus Merian dem Älteren aus dem Theatrum Europaeum, Band 3, Frankfurt am Main 1670, Tafel 21. Man erkennt den „Canal“ und hinter dem Kanaltor „K“ das mit Wasser gefüllte Hafenbecken (im Kreis).

Abb.: Hanauer Geschichtsverein 1844 e.V.

Lange Tradition

Seit der Römerzeit galten Flüsse als sicherere Verkehrswege im Vergleich zu den meist noch schlechten Wegen und Straßen zu Lande. Deshalb gab es schon lange vor der Eröffnung des Hafens 1924 regelmäßigen Schiffsverkehr von und nach Hanau.

Bereits seit 1600 pendelte das Marktschiff mehrmals pro Woche zwischen Neu-Hanau und Frankfurt. Die Einführung des kontinuierlichen Fracht- und Personenverkehrs zwischen beiden Städten gehörte seit 1595 zu den Forderungen der calvinistischen Neustadtgründer. Es handelte sich bei ihnen zumeist um Produzenten von Waren, die in der nahen Reichsstadt ihre Abnehmer finden sollten.

Aufgrund der Fahrten des Hanauer Marktschiffes entstand ein heftiger Streit mit dem angrenzenden Kurfürstentum Mainz, in dessen Verlauf es von Bewaffneten des Kurfürsten sogar gekapert, seine Ladung beschlagnahmt, seine Besatzung verhaftet und das Schiff versenkt wurde. Erst Jahre nach dem Tod des Grafen Philipp Ludwig II. (1576–1612) endeten unter der Regentschaft Katharina Belgias (1578–1648) die Reibereien um das Hanauer Marktschiff.

Die Fertigstellung der Eisenbahnstrecke von Hanau nach Frankfurt im November 1847 setzte dieser langen Tradition ein Ende.



Das von Pferden gezogene Hanauer Marktschiff vor Schloss Philippsruhe, Gouache eines unbekanntes Künstlers, um 1810.

Historisches Museum Hanau Schloss Philippsruhe/Hanauer Geschichtsverein 1844 e.V.



Graf Philipp Ludwig II. (1576–1612), Stich um 1610. Sein Wunsch, Neuhanau auch zu einer bedeutenden Handelsstadt zu machen, konnte nicht realisiert werden.

Abb.: Historisches Museum Hanau Schloss Philippsruhe/Hanauer Geschichtsverein 1844 e.V.

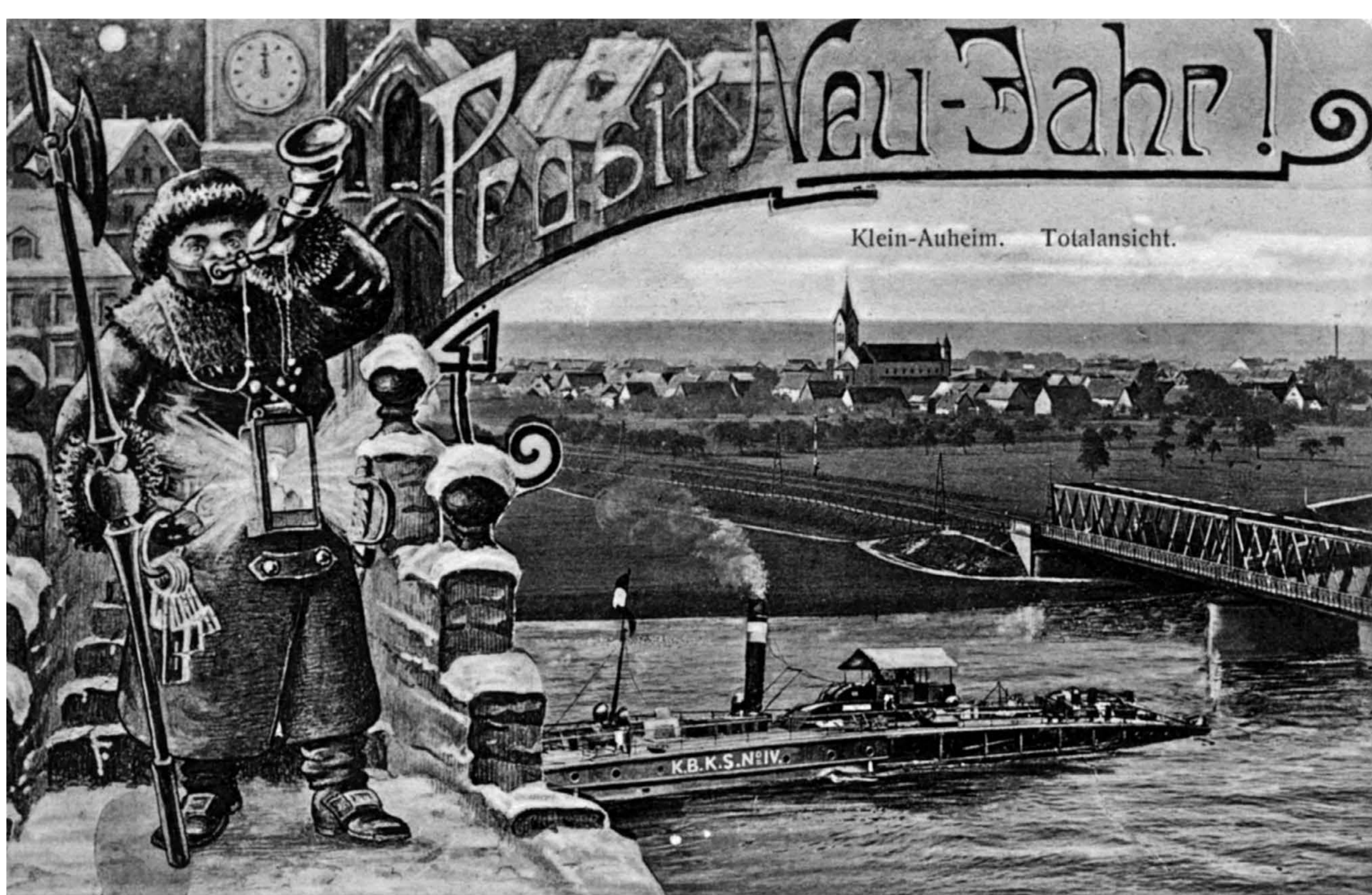


Katharina Belgia (1578–1648), Stich, um 1610. Unter ihrer Regentschaft endeten die langen Auseinandersetzungen mit dem Kurfürstentum Mainz wegen des Hanauer Marktschiffes.

Abb.: Historisches Museum Hanau Schloss Philippsruhe/Hanauer Geschichtsverein 1844 e.V.

„Item, daß ein oder zwei Ordinari Schiffe, so täglich oder zum wenigsten zwei- oder dreimal die Woche auf und ab nach Frankfurt fahren, angestellt und gegen Gebühr unterhalten werden.“

Maakuh und Kanalisierung



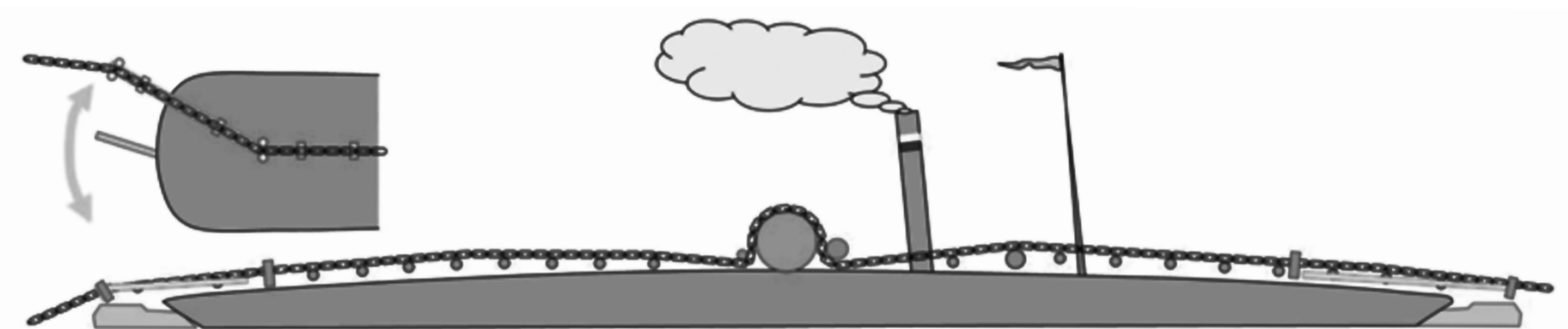
Das Königlich Bayerische Kettenschiff Nr. 4 bei Klein-Auheim. Ansichtskarte um 1900. Das System der Kettendampfer war bereits zum Ende des 19. Jahrhunderts technisch überholt. Noch bis zur Mitte der Dreißigerjahre verrichtete die „Maakuh“ ihren Dienst.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

Im Jahr 1886 erfolgte sowohl die Kanalisierung des Mains von Frankfurt bis Mainz als auch der Beginn der Kettenschiffahrt flussaufwärts bis Aschaffenburg. Beides war auch von Hanauer Seite gewünscht worden. In der Folge verbesserte man die Kaianlage am Mainufer und bat preußische Ministerien um Unterstützung die Mainkanalisierung fortzuführen. Im Interesse von Handel und Industrie setzte sich insbesondere die Handelskammer für den Ausbau der kostengünstigen Binnenschiffahrt ein.

Die Technik der Kettenschiffahrt löste die bis dahin übliche Treidelschiffahrt (Leinreiter) ab, bei der die Schiffe von Pferden gezogen wurden. Aufgrund ihres dem Muhen ähnlichen Geräuschs wurden die Kettenschiffe im Volksmund „Maakuh“ genannt. Letztmals fuhr 1936 eine „Maakuh“ an Hanau vorbei.

Die Kanalisierung des flachen Mains war notwendig, um durch eine größere Fahrrinntiefe dieselgetriebenen Schiffen mit Schraube die Fahrt zu ermöglichen. Doch damit ging es nicht recht voran. Erst 1913 begannen die konkreten Vorarbeiten und 1921 war die Mainkanalisation von Offenbach bis Aschaffenburg abgeschlossen.



Schematische Zeichnung der Funktionsweise der Kettenschiffe. Sie zogen entlang einer im Main zwischen Mainz und Bamberg verlegten Kette mit mehreren angehängten Schleppkähnen meist stromaufwärts.

Abb.: Kettenschiffahrt auf dem Main (Wikipedia)

„Das war die Zeit, in der eines Tages das ‚Kettenboot‘ die Dörfer und Städte überraschte. Welch ein Jubel damals! Als wäre ein Ueberseedampfer den Rhein und Main heraufgekommen! [...] Meter um Meter stieg da tiefend wie eine eiserne Schlange die Kette aus der Tiefe, rollte über das Verdeck, verkroch sich, und plötzlich war sie wieder da, um im nassen Element zu verschwinden. Und die Kinder und Alten standen und staunten.“

Fränkischer Kurier (Nürnberg) am 14. Mai 1938 in einem Rückblick über die Anfänge der Kettenschiffahrt auf dem Main (Wikipedia)

Maakuh und Kanalisierung



Schloss Philippsruhe von der gegenüberliegenden Mainseite mit Marktschiff, Gouache um 1830.
Man erkennt, dass das Schiff mittels eines Seiles von einem Leinreiter und seinen Pferden flussabwärts gezogen wird.

Abb.: Historisches Museum Hanau Schloss Philippsruhe/Hanauer Geschichtsverein 1844 e.V.

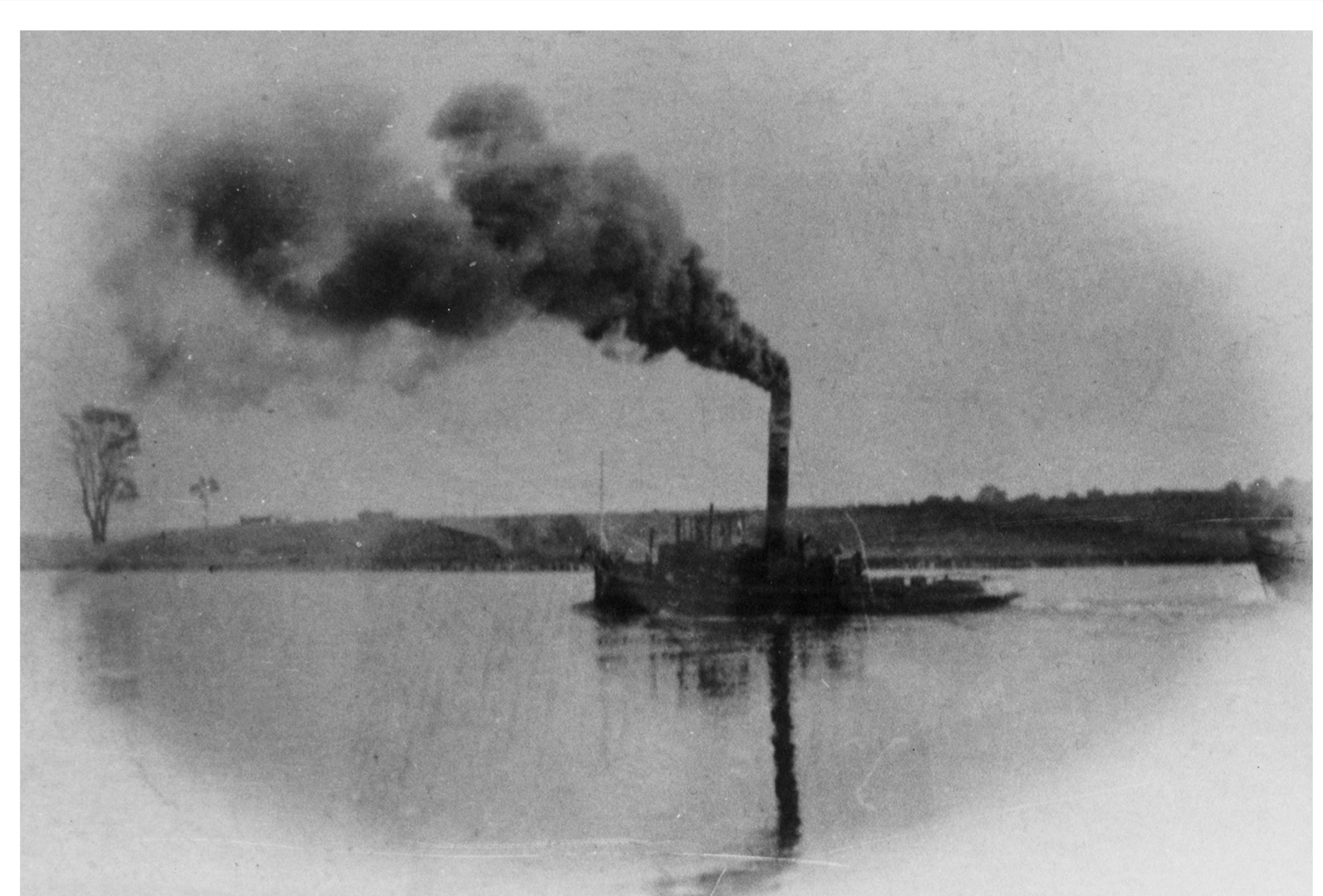
Probleme der Mainschifffahrt

„In der ganzen Staatsverwaltung zeigte sich überhaupt kein Wohlwollen für das Land und dessen Interessen; statt den Wohlstand zu heben wurde demselben hindernd entgegengetreten. Der Verfolgungsgeist und die Unterdrückung edler Bestrebungen machte sich vorzugsweise in Hanau geltend.“

Hanaus Oberbürgermeister Bernhard Eberhard (1795–1860) in seinen 1850 verfassten Lebenserinnerungen zum Verhältnis zwischen Hanau und der Regierung in Kassel.

Trotz des Marktschiffes partizipierte Hanau nur in bescheidenem Umfang an der Mainschifffahrt. Es war nicht in Schifffahrtsverträge einbezogen, die andere Kommunen untereinander abgeschlossen hatten, wonach die Schiffer nur diese Städte anlaufen durften. Folglich kamen sie nur selten zu Anlegestellen bei Hanau. Erst um 1840 besserte sich die Situation. Gleichzeitig begannen Dampfschiffe die Segel- und Leinenzugschiffe zu verdrängen.

Während flussabwärts meist Rohwaren (Getreide, Baustoffe, Holz) verschifft wurden, waren es umgekehrt Fertigprodukte und Genussmittel, später auch Steinkohle. Bis vor einigen Jahrzehnten spielte die Flößerei noch eine Rolle.

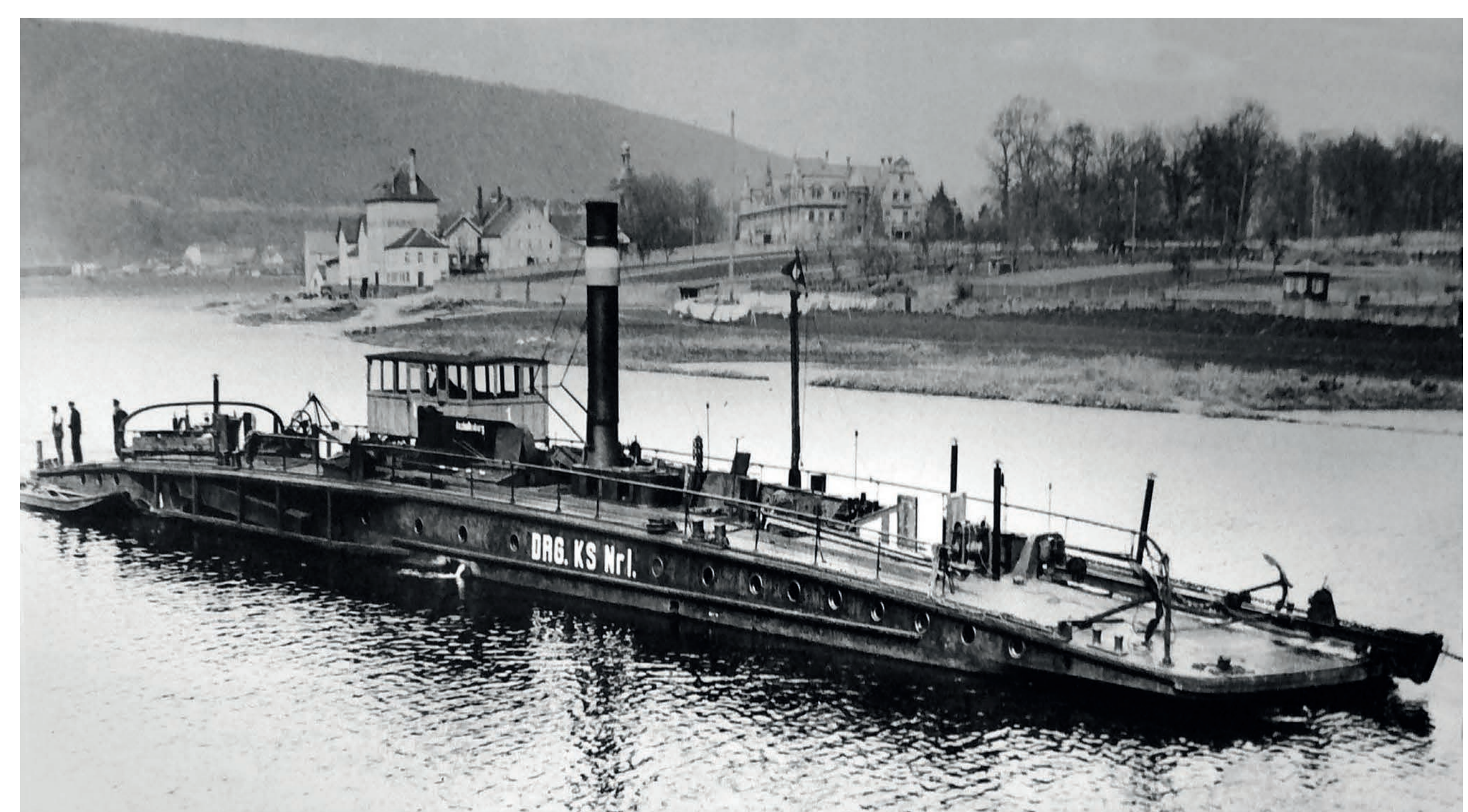


Vorbei an Großauheim zieht ein Dampfschlepper im Jahr 1925 Kähne flussaufwärts.

Abb.: Heimat- und Geschichtsverein Großauheim 1929 e.V.

Mit der Vollendung der Eisenbahnstrecke Frankfurt-Bamberg erwuchs der Mainschifffahrt ab 1854 eine ernsthafte Konkurrenz. Erleichterungen im Schiffsverkehr scheiterten an der Haltung der kurhessischen Regierung, die sich mehr an den Interessen der nordhessischen Wirtschaft und damit der Weserschifffahrt orientierte.

Erst Preußen hob 1867 den Mainzoll auf und ab 1880 bestimmten immer mehr schraubengetriebene Dampfschlepper die Mainschifffahrt.



Das Kettenschiff mit der Nr. 1, um 1900.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

Probleme der Mainschifffahrt



Lithografie von Weigandt um 1840. Das Bild zeigt links den Roten Stein, der die Grenze zwischen Hanau und Großauheim markierte. In diesem Bereich wurde später der Hanauer Hafen erbaut. Auf der gegenüberliegenden Mainseite erkennt man Steinheim.

Abb.: Medienzentrum/
Bildstelle Hanau

Die Flößerei wurde bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts auf dem Main durchgeführt. Aufnahme von 1949.

Abb.: Medienzentrum/
Bildstelle Hanau



Langer Prozess

„Das Mainhafenprojekt wächst sich allmählich zu einem Ungeheuer aus, das mich zu verschlingen droht; wenn auch nicht gerade mich, so doch meine Arbeitskraft, meine Geduld und meine Nerven.“

Hanaus Oberbürgermeister Dr. Eugen Gebeschus (1855-1936) am 10. Dezember 1912 in einem Schreiben an den Regierungspräsidenten in Kassel



Hanaus Oberbürgermeister Dr. Eugen Gebeschus bemühte sich jahrelang vergebens, fortschrittliche Hafenpläne zu verwirklichen. Er schied 1916 aus dem Amt, der Hafen wurde 1924 eröffnet.

Abb.: Stadtarchiv Hanau/Hanauer Geschichtsverein 1844 e.V.

Mit diesen drastischen Worten beschrieb der Hanauer Oberbürgermeister Gebeschus seine Gemütsverfassung aufgrund der Schwierigkeiten und Probleme im Zusammenhang mit dem Hanauer Hafenprojekt.

Die aufreibenden Verhandlungen, Einsprüche und juristischen Auseinandersetzungen mit zahlreichen Behörden, Ämtern und Privatpersonen hatten bis dahin schon mehr als ein Dutzend Jahre andauert und den Beginn des Hafenausbaus immer wieder verzögert.

Im Einzelnen waren das Wasserbauamt Frankfurt, die Regierungen in Wiesbaden und Kassel, die hessische Regierung in Darmstadt, fünf preußische Ministerien in Berlin, das Kreisamt in Offenbach, die Kommunalverwaltungen in Groß- und Klein-Steinheim, die entsprechenden Gremien und Ämter in Hanau sowie vor allem die Gemeinde Großauheim in das Verfahren einbezogen. Zusätzlich benötigte man strom-, schiffahrts-, hafen- und landespolizeiliche Genehmigungen.

Am Anfang standen allerdings Überlegungen, die Hanauer Schiffsanlegestelle dicht am Mainkanal zunächst mit bescheidenen Mitteln auszubauen.



Handelskammer Hanau.

Das

Großherzogliche Wasserbauamt Mainz



Der Regierungs-Präsident.

C. B. Pr. L. 14. B. 1174 II.

Arbeitsgemeinschaft
Hafenbau

Beruges, Feß, Wörner
Str. 113.



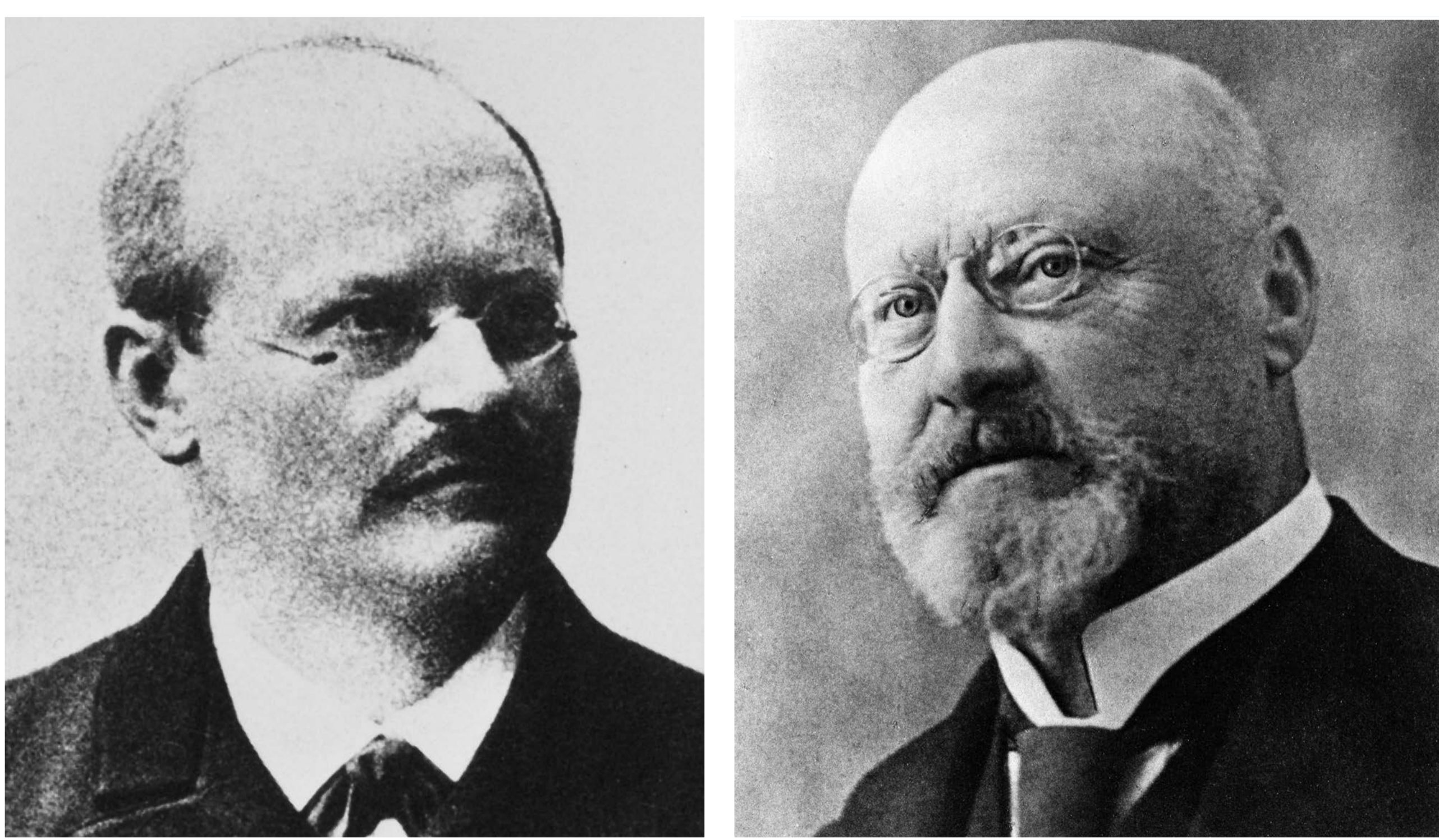
Königliche Eisenbahndirektion.

Geschäfts-No. V. 8. 8440.

Stempel von Institutionen, die in die Planungen des Hafenausbaus einbezogen waren.

Abb.: Stadtarchiv Hanau

Erste Überlegungen



Oberbürgermeister Albert Westerburg und Fritz Canthal initiierten bereits 1889 fortschrittliche Überlegungen zum Bau eines Mainhafens.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

Der spätere Präsident der Handelskammer Fritz Canthal (1842–1922) und Oberbürgermeister Westerburg äußerten 1889 erste Überlegungen, in Hanau einen Handelshafen zu errichten. Statt an einen Sicherheitshafen für Flöße und kleinere Schiffe dachten sie an einen Hafen – oder besser – Lösch- und Ladeplatz zwischen der Steinheimer Brücke und dem Mainknie an der Philippsruher Allee.

Zu diesem Zweck fanden ab Ende 1889 Beratungen von Vertretern von Stadt, Landkreis und Handelskammer statt. Man einigte sich auf die Erweiterung, Erhöhung und Pflasterung der Lösch- und Ladeplätze am Main, die Anlage eines Schienengleises und die Errichtung eines beweglichen Kranes. Auch der Bau einer Werfthalle, die Befestigung des Zu- und Abfuhrweges und die Einrichtung eines Holzausschleifplatzes oberhalb der Eisenbahnbrücke sowie die Herstellung einer ausreichenden Wassertiefe vor den Ladeplätzen waren vorgesehen. Die Kosten schätzte man auf 36.000 Mark.

Im Sommer 1893 wurden die neue Werfthalle und der obere Teil des Ladeplatzes dem Betrieb übergeben. Gleichzeitig pachteten Bauunternehmer Lagerplätze bei der Ochsenwiese. Doch bald gab es neue Pläne.

„... ist es den Schiffen gar nicht möglich, an der Werft überhaupt anzulegen. Und so haben diese sich bedauerlicherweise daran gewöhnt, an Hanau vorbei zu fahren.“

Hanaus Oberbürgermeister Albert Westerburg (1846–1903) an den Regierungspräsidenten in Kassel am 4. März 1890



Mainpartie mit Holzschleifplatz 1937. Bevor es zum Bau des Hafens oberhalb der Steinheimer Brücke kam, wurde zunächst das Gelände zwischen dem Mainkanal und der Kinzigmündung als Standort in Betracht gezogen.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau



Ausschnitt aus einem Stadtplan von 1908. Auf dem mit „Werft“ bezeichneten Gelände, worunter man bis vor 100 Jahren auch ein für Handel geeignetes Flussufer verstand, wurde bis Sommer 1893 der Lösch- und Ladeplatz geschaffen. Dazu gehörte ein 1869 von der Hanauer Maschinenfabrik Pelissier gefertigter eiserner Verladekran.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

Neue Planungen am alten Standort



Aufgrund des Berichts des Regierungsbaumeisters Landsberger, der den Bau eines Hafens oberhalb der Steinheimer Brücke ausschloss, entwickelte man 1904 neue Hafenpläne für das alte Werftgelände unter Einbeziehung des Mainkanals. Die aufwendigere Variante mit Kosten in Höhe von 2,5 Millionen Mark wurde von den städtischen Gremien allerdings als zu teuer abgelehnt.

Abb.: Hessisches Staatsarchiv Marburg



Eine bescheidenere Planung für 900.000 Mark fand dagegen Zustimmung. Beide Optionen sahen keine nennenswerten Industrieansiedlungen in Hafennähe vor, weil hierfür kein ausreichendes Gelände zur Verfügung stand. Nach einem neuen, für einen Hafenbau oberhalb der Steinheimer Brücke positiven Gutachten von 1908 wurde diese Überlegung vorläufig ad acta gelegt.

Abb.: Hessisches Staatsarchiv Marburg

Die Ausbaumaßnahmen für den Lösch- und Ladeplatz unterhalb der Steinheimer Brücke erwiesen sich bald als ungenügend. Außerdem verlangte der preußische Staat als Gegenleistung für die Fortsetzung der Kanalisierung des Untermains von Hanau den Bau eines Handels- und Sicherheitshafens mit größerer Tiefe. Ein neuer Entwurf sah 1900 einen moderneren Hafen wiederum unterhalb der Brücke vor, dessen Kosten zunächst auf gut 2,5 Millionen Mark einschließlich Grunderwerb und einer Gleisverbindung zum Ostbahnhof veranschlagt wurden. Diese Überlegungen wurden 1901 durch ein Gutachten gestützt, das einen Hafenbau oberhalb der Brücke ablehnte.

Diese Summe erschien den städtischen Gremien bei geschätztem Güterumschlag von etwa 175.000 Tonnen aber als zu hoch für eine Kommune von 30.000 Einwohnern, weshalb man sich vorerst nur einen Verkehrshafen leisten wollte. Man plante deshalb ein Hafenbecken mit einer Länge von 260 und einer Breite von 50 m, an dessen Kai 3 bis 4 Schiffe löschen oder laden könnten.

Für die Hafenzunge sah man keine Bebauung vor und nur ihre Spitze sollte befestigt werden. Insgesamt sollte das bescheidene Projekt knapp 900.000 Mark kosten. Außerdem gab es Überlegungen den Mainkanal auszubauen.

Jedoch fasste man aufgrund der zu erwartenden hohen Ausgaben bald ein anderes Gebiet ins Auge. Denn das vorgesehene Areal ließ weder eine spätere Erweiterung zu, noch bot es ausreichendes Hinterland zur Industrieansiedlung.

„Rechnet man noch hinzu, dass durch Schaffung neuer Zufahrtsstraßen von bedeutender Länge, ferner durch die erforderliche Eindeichung des im Inundationsgebiet liegenden Hafenterrains bedeutende Kosten erwachsen und dass die so wichtige direkte Eisenbahnverbindung mit dem Hauptgüterbahnhof nicht durchführbar ist, so erscheint es gerechtfertigt, dass für die geplante Hafenanlage an derjenigen Stelle festgehalten worden ist, für welche sich bereits das Projekt von 1891 wegen der überwiegenden Vorteile entschieden hatte.“

Passage aus dem Bericht des Regierungsbaumeisters Landsberger vom 1. Mai 1901, in dem er sich gegen ein Hafenprojekt oberhalb der Steinheimer Brücke ausspricht

Der Hafen in der Kunst



Der Hanauer Mainhafen bot oft das Motiv für eine künstlerische Darstellung. Theodor Schäfer malte aus Anlass der Hafeneröffnung das Bild „Hafenansicht zur Einweihung 1924“ (oben). Von August Peukert stammt das Gemälde „Im Hanauer Hafen“, das er 1931 schuf (rechts). Andere Künstler wie Erhard Angermann, Helmut Funke und Willi Staab setzten sich ebenfalls mit diesem Thema auseinander.

Abb.: Historisches Museum Hanau, Schloss Philippsruhe/Medienzentrum Hanau



Zustimmung für neuen Standort

„Die Hafenan gelegenheit ist in ein vollkommen neues Fahrwasser gekommen.“

Oberbürgermeister Eugen Gebeschus am 1. September 1908 in einem Schreiben an den Regierungspräsidenten in Wiesbaden

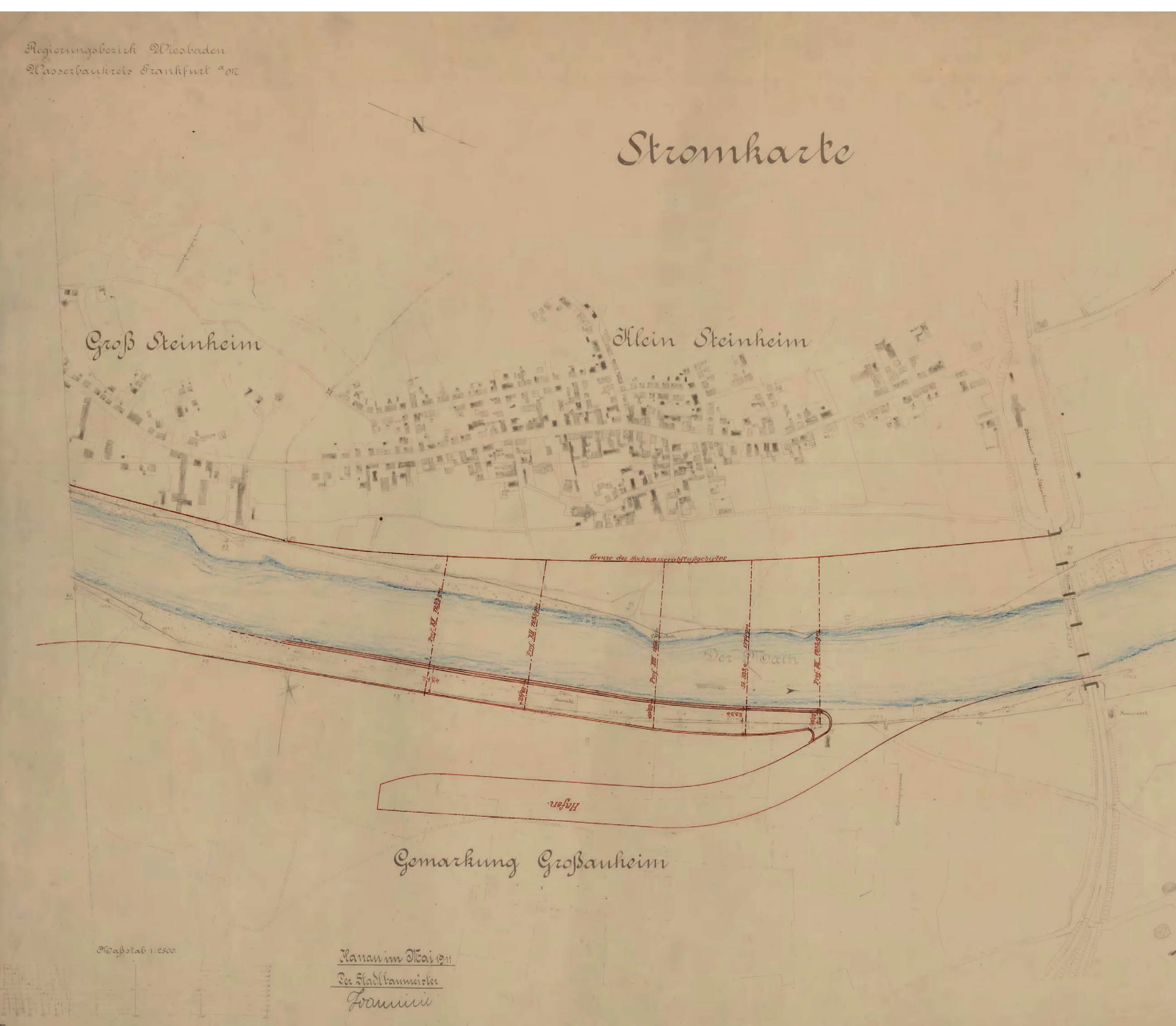
Während der Amtszeit von Oberbürgermeister Gebeschus (1893–1916) setzte sich immer mehr die Ansicht durch, einen Handels- und Sicherheitshafen mit ausreichendem Gelände für Industrieanlagen vorzusehen.

Ein Standort mit entsprechendem Hinterland befand sich oberhalb der Steinheimer Brücke. Allerdings lag dieses Gebiet zum weitaus größten Teil auf Großauheimer Gemarkung.

Doch dieses Areal kam zunächst nicht in Betracht, weil ein Gutachten von 1901 eine Bahnverbindung von dort mit dem Ostbahnhof (heute Hauptbahnhof) ausschloss. Erst 1908 wurde diese Ansicht revidiert, der vorgesehene neue Standort von Vertretern des Magistrats, der Stadtverordnetenversammlung sowie der Eisenbahndirektion bejaht und Mittel für die Projektierung des Hafens zur Verfügung gestellt.

Im April 1909 schätzte man die Kosten für Grunderwerb und Bau auf 950.000 Mark zuzüglich 100.000 Mark für einen Sicherheitshafen. Die Planungen sahen ein 800 Meter langes Hafenbecken vor. Die städtischen Gremien stimmten zu und man unternahm die ersten Schritte zur Einholung der nötigen Genehmigungen.

Doch selbst wenn diese vorlagen, blieb ein weiteres Problem: Man benötigte für dieses Projekt mehr als 65 ha von der Großauheimer Gemarkung. Damit begann eine langwierige Auseinandersetzung um das Areal oberhalb der Steinheimer Brücke.



Der Plan aus dem Jahr 1908 macht deutlich, dass der neue Hafen zum weitaus größeren Teil in der Großauheimer Gemarkung gebaut werden sollte. Von den insgesamt benötigten rund 74 Hektar für einen Industrie- und Handelshafen lagen mehr als 65 ha im Gebiet von Hanau's Nachbarkommune.

Abb.: Stadtverwaltung Hanau, Fachbereich Grundstücke und Logistik

Unterschiedliche Positionen

Ab 1908 war Eile geboten, da man sonst den Bau des Hafens in Kollision mit der Mainkanalisation sah und deutliche Kostensteigerungen befürchtete. Doch zum Baubeginn kam es dennoch nicht.

In Großauheim gab es starke Vorbehalte gegen die Hafenpläne. Bürgermeister Otto Grün (1857–1929) führte immer wieder an, dass wertvolles Gartenland verlorengehe, die Hochwassergefahr zunehme sowie ertragreiche Grundstücke durch die Hafenbahn zerschnitten und unbrauchbar würden.

Nachdem 1913 alle Genehmigungen zum Hafenbau vorlagen, wurde durch Wilhelm II. das Recht erteilt, die benötigten Grundstücke zu enteignen. Jetzt sollte das Gelände auch wegen zu erwartender Steuereinnahmen von Großauheim aus- und nach Hanau eingemeindet werden. Doch in Großauheim verlangte man zuvor den Kauf der Parzellen durch Hanau, was für letztere ebenso wenig in Frage kam wie ein Hafenzweckverband beider Kommunen. Zudem forderten viele Grundeigentümer mehr als die gebotenen 5 Mark pro Quadratmeter.

Inzwischen schätzte man die Kosten für den Hafenbau auf vier bis fünf Millionen Mark, weshalb die Hanauer Stadtverordneten Ende März 1914 von dem Vorhaben Abstand nahmen. Nach dem Kriegsbeginn lag das Projekt für Jahre auf Eis.

„Mehr Schwierigkeiten jedoch als die Kostenfrage wird der Umstand machen, daß der Hafen auf Auheimer Gebiet zu liegen kommt.“

Oberbürgermeister Eugen Gebeschus an den Regierungspräsidenten in Wiesbaden am 1. September 1908



Der Großauheimer Bürgermeister Otto Grün (1857–1929) leistete dem Hafenprojekt lange hinhaltenden Widerstand.

Abb.: Medienzentrums Hanau



Kartoffelernte um 1938. Großauheim befand sich um 1900 auf dem Wege zu einem Industriedorf, dennoch lebte ein großer Teil der Bevölkerung weiter von der Landwirtschaft. Man befürchtete, dass der Hafenbau verbunden mit dem Verlust von Acker- und Gartenland ihre bäuerliche Existenz gefährden würde.

Abb.: Heimat- und Geschichtsverein Großauheim 1929 e.V.

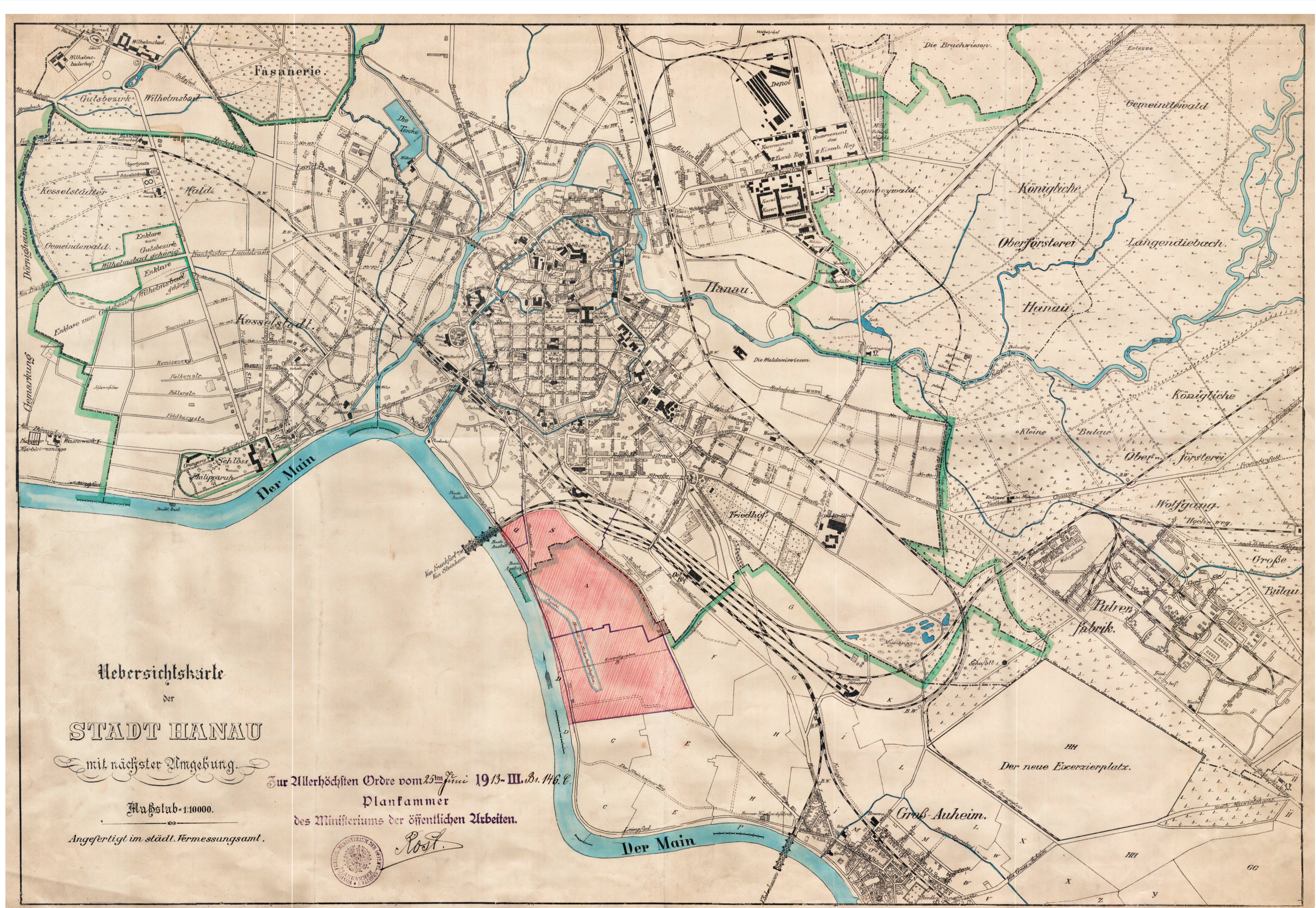


„Auf den Bericht vom 17. Juni d. J. will Ich der Stadt Hanau auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1874 (...) hierdurch das Recht verleihen, dessen sie zur Ausführung eines Industrie- und Sicherheitshafens am Main mit Nebenanlagen und Gleisanschlüssen sowie zur Herrichtung des für die Hafenzwecke erforderlichen Industriegeländes bedarf, im Wege der Enteignung den Eigentümern zu entziehen oder zu beschränken.“

Kiel 25. Juni 1913 Gez. Wilhelm R.

Amtsblatt der kgl. Regierung zu Cassel, Nr. 30 vom 26. 7. 1913

Unterschiedliche Positionen



Die Übersichtskarte von Hanau und Umgebung aus dem Jahr 1913 zeigt rot schraffiert das für den Hafenausbau vorgesehene Gelände.

Abb.: Stadtverwaltung Hanau, Fachbereich Grundstücke und Logistik

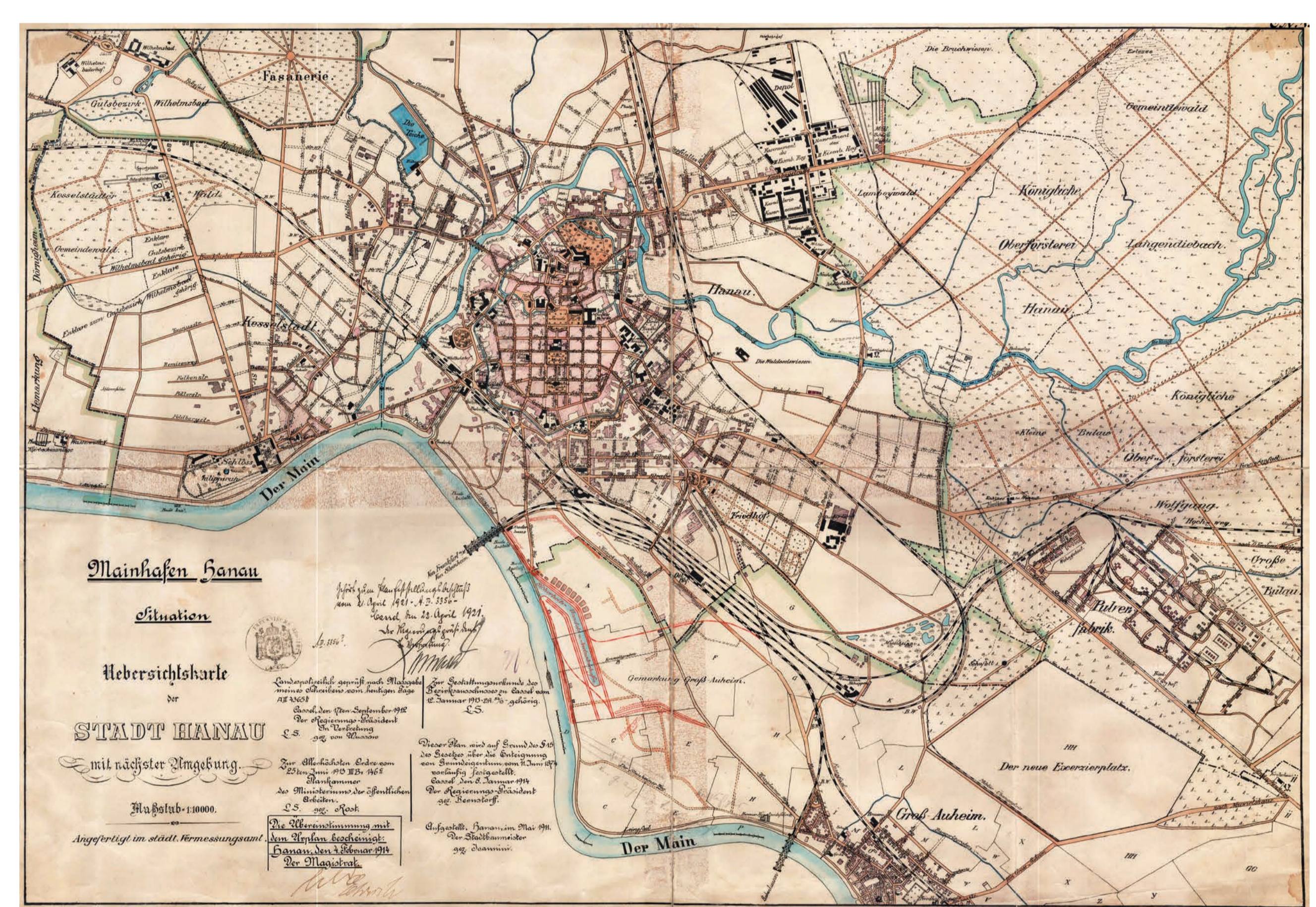
Inflation und Rechtsstreit

Nach 1918 dauerten die Auseinandersetzungen zwischen Hanau und Großauheim wegen des Hafenprojekts an. Wegen des von Großauheim geforderten Baus eines Hochwasserschutzdammes kam es zu einem juristischen Verfahren. Das Anliegen wurde ebenso abgewiesen wie der Vorschlag des Gemeindevorstands vom März 1921, den Hafen weiter südlich auf weniger fruchtbarem Gelände anzulegen.

Strittig waren auch die Preise für den Landerwerb. Im Herbst 1921 bewertete ein Sachverständiger die zu enteignenden Grundstücke. Danach ergab sich ein Quadratmeterpreis, je nach Lage und Bodenqualität, zwischen 4 und 10 Mark. Jedoch zeichnete sich bald danach die Geldentwertung ab, die im Herbst 1923 in eine Hyperinflation mündete.

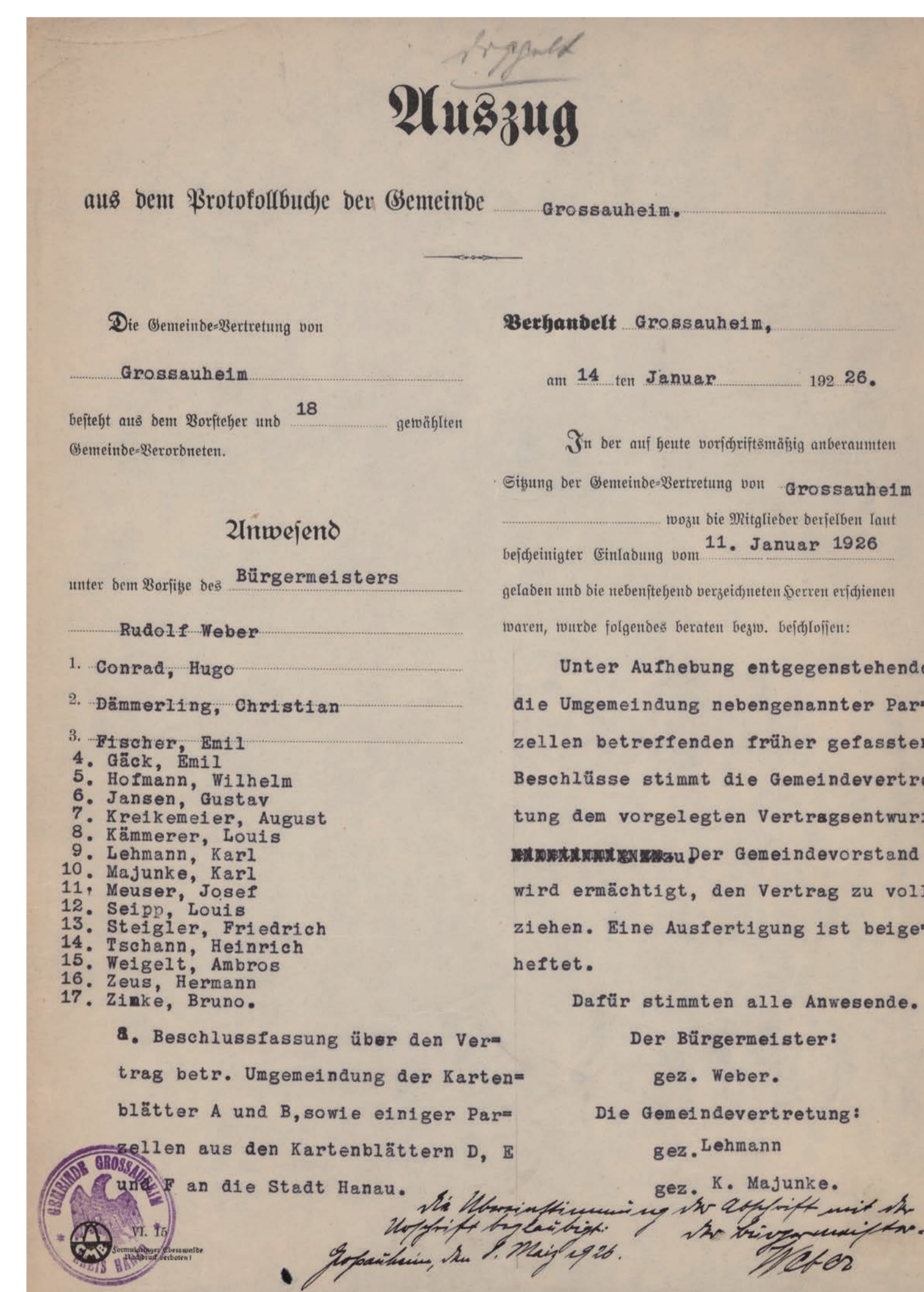
Die Wünsche der enteigneten Parzellenbesitzer nach Bezahlung der Entschädigung in Gold oder nach ihrer Anpassung an den Kurs der Mark wurden nicht erfüllt. Folglich ging den vormaligen Grundeigentümern ein Teil der Entschädigung durch die Inflation verloren. Insgesamt wurden 11 Parzellen auf Hanauer und 147 auf Großauheimer Gemarkung enteignet.

Wohl aufgrund teilweise erweiterter Planungen erfolgte die Eingemeindung aller für den Hafen benötigten Grundstücke nach Hanau letztlich erst 1926.



Der von wichtigen Behörden abgezeichnete Plan „Mainhafen Hanau“ von 1921. Man erkennt u. a. das Verbindungsgleis zum Hauptbahnhof und entlang des Mains ist der Leinpfad eingezeichnet.

Abb.: Stadtverwaltung Hanau, Fachbereich Grundstücke und Logistik



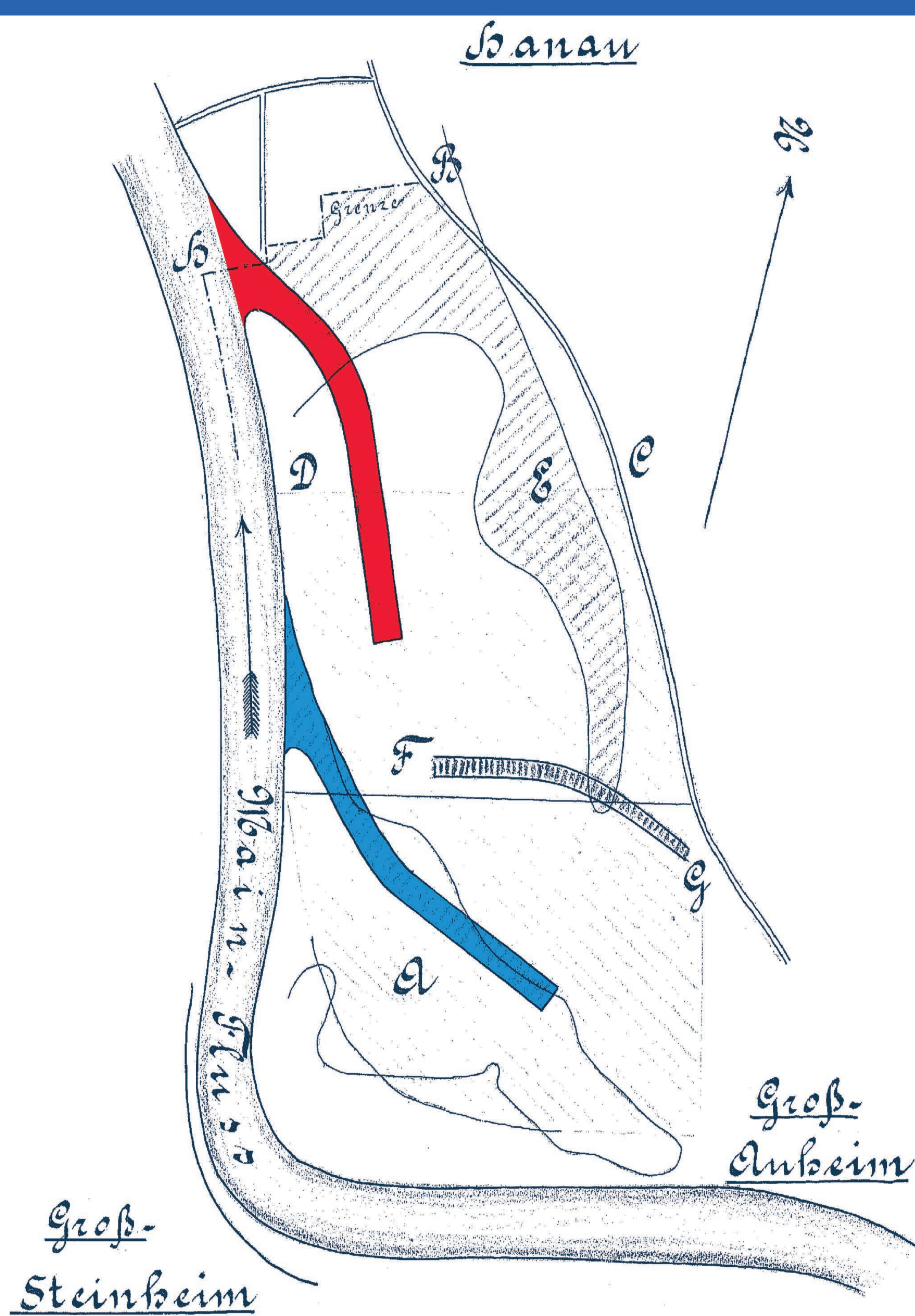
Auszug aus der Niederschrift der Gemeindevertreter-sitzung der Gemeinde Großauheim vom 14. Januar 1926.

Abb.: Stadtarchiv Hanau

„Die verschiedentlich erhobene Forderung auf Zahlung der Entschädigung in Gold ist mit dem Gesetz vom 4. August 1914 (R. G. Bl. S. 326), betreffend die Änderung des Münzgesetzes vom 1. Juni 1909 (R. G. Bl. S. 507) nicht vereinbar.“

Passage aus dem Entschädigungsfeststellungs- und Enteignungsbeschluss des Regierungspräsidenten vom 9. Februar 1922

Alternativer Standort abgelehnt



Zur Jahresmitte 1921 wurde von Großauheimer Seite ein neuer Standort für den Hafen ins Spiel gebracht (blau). Er lag südlich von der vorgesehenen und letztlich auch realisierten Hafenzunge (rot).

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

Auf den Antrag des Magistrats Hanau vom 3. August 1923 wird aufgrund des § 2, Abs. 2 der Städteordnung für die Provinz Hessen-Nassau vom 4. August 1897 und des 2, Abs. 4 der Land-gemeindeordnung für die Provinz Hessen-Nassau vom 4. August 1897 nach Einwilligung der Stadtgemeinde Hanau und der Land-gemeinde Großauheim, sowie nach erklärtem Einver-ständnis des Kreistages des Landkreises Hanau angeordnet, daß die Grundstücke

- a) Kartenblatt A ganz,*
- b) Kartenblatt B ganz,*
- c) von Kartenblatt D Parzelle 1, ein Teilstück von cr. 6,61 ha,*
- d) von Kartenblatt D Parzelle 2, ein Teilstück von cr. 0,39 ha*

aus dem Gemeindebezirk Großauheim ausscheiden und dem Stadtbezirk Hanau einverleibt werden.“

Bescheid des Vorsitzenden des Bezirksausschusses in Kassel vom 28. September 1923

Im Februar 1922 wurde der Antrag der Stadt Hanau auf Eingemeindung des vorgesehenen Hafensareals auf Großauheimer Gemarkung nach Hanau durch den Regierungspräsidenten in Kassel positiv beschieden.

Etwa ein Jahr zuvor hatten die Gemeinde Großauheim und einige Landwirte überraschend den Vorschlag unterbreitet, den Hafen weiter nach Süden zu verlegen, weil sich dort minderwertiges Land befände.

Das Anliegen wurde von einem Gutachter geprüft, der jedoch anmerkte, dass sowohl die Herstellung einer zweckmäßigen Bahnverbindung von dort ungewiss sei,

als auch, dass ein neuer Standort entsprechende Planungszeit und langwierige Verhandlungen mit den zuständigen Behörden benötige. Aus diesen Gründen und wegen der hohen Arbeitslosigkeit wurde der alternative Standort abgelehnt.

Den Großauheimer Landwirten bot man die Möglichkeit, noch unbebautes Gelände weiterhin zu nutzen und fruchtbaren Mutterboden zu den ihnen vom Staat als Ausgleich überlassenen Flächen in der Großkrotzenburger Gemarkung zu bringen.

Arbeitslose bauten den Hafen

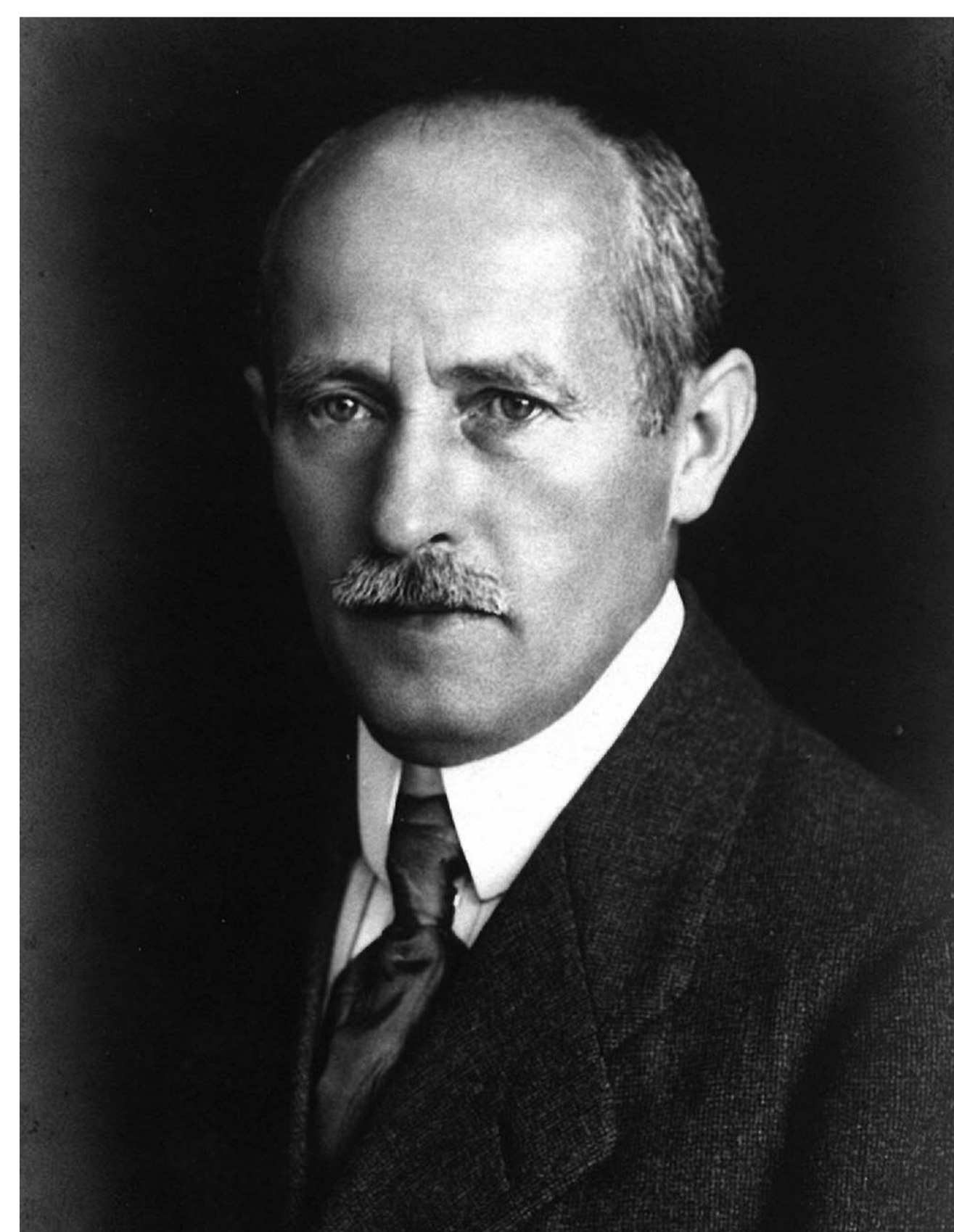


Arbeiter bei der Betonierung des Kranholms 1921. Entsprechend der Arbeitsordnung des Arbeitsamts wurden die Erwerbslosen einem Bauunternehmen zugeteilt, ihre wöchentliche Arbeitszeit betrug 48 Stunden.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

Der Hanauer Stadtbaurat Paul Ehrich war eine der treibenden Kräfte, die für den Ausbau zu einem Sicherheits-, Handels- und Industriehafen eintraten.

Abb.: Privatarchiv Nickol



„Die Notstandsarbeiten werden mit Rücksicht auf die herrschende Arbeitsnot im bisherigen Umfange fortgesetzt.“

Auszug aus einer Hanauer Magistratsvorlage vom Februar 1921

In den Jahren nach dem Ende des Ersten Weltkriegs herrschte hohe Arbeitslosigkeit in Hanau. Man stand vor der Alternative, den Hafen zu bauen oder eine größere Anzahl verheirateter Notstandsarbeiter zu entlassen. Dies beförderte Mitte 1920 die Entscheidung der städtischen Gremien, wenigstens einen Sicherheitshafen anzulegen. Im Juni des folgenden Jahres begannen die Arbeiten. Da man möglichst viele Erwerbslose beschäftigen wollte, verzichtete man zunächst weitgehend auf den Einsatz von Maschinen. Dadurch fanden täglich bis zu 600 Männer ihr Auskommen.

Aufgrund des großen Interesses heimischer Unternehmen sowie der Initiative von Oberbürgermeister Dr. Kurt Blaum (1884–1970) und Stadtbaurat Paul Ehrich (1870–1942) wurden die Planungen hin zu einem Sicherheits-, Handels- und Industriehafen ausgeweitet. Die kurz nach Baubeginn einsetzende Hyperinflation stoppte zwar nicht die Arbeiten, aber die Kalkulationen mussten ständig angepasst werden.

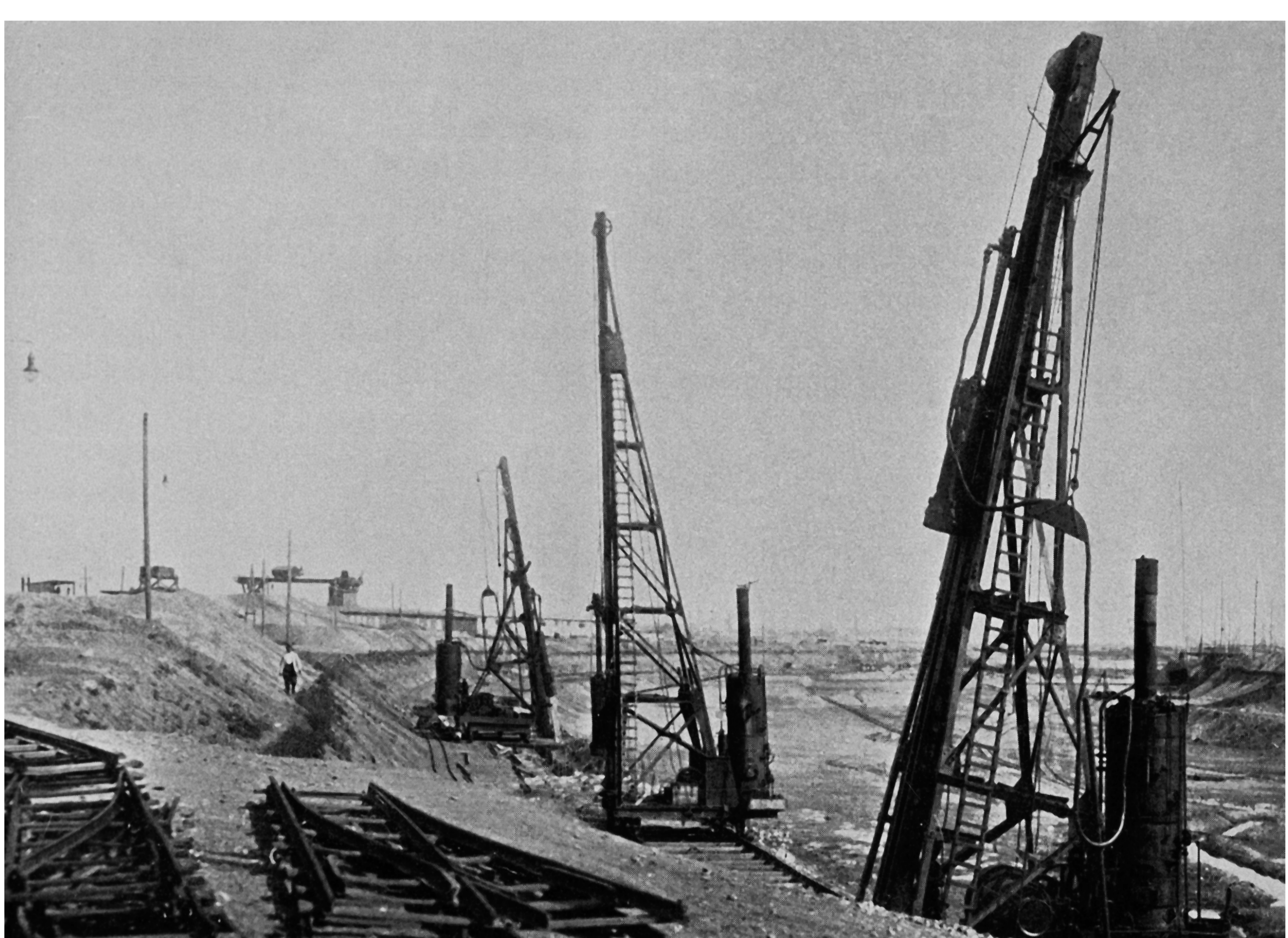
Doch das Hafenprojekt wäre sicherlich gestoppt oder sogar nie realisiert worden, wenn man sich auf die plötzlich aus Großauheim vorgebrachten neuen Vorschläge eingelassen hätte.

Stundenlöhne beim Mainhafenbau in Mark – Beleg für die Hyperinflation

	2.3.1922	2.11.1922	1.2.1923	3.12.1923
Bauhandwerker	15,20	160	1150	665.000.000.000
Maschinist		162	1156	681.000.000.000
Tiefbauarbeiter	14,70	153	1093	632.000.000.000

Mit der Währungsreform pendelte sich der Stundenlohn zum 1. März 1924 wieder auf 0,52 (Tiefbauarbeiter) bis 0,63 Reichsmark (Schachtmeister) ein.

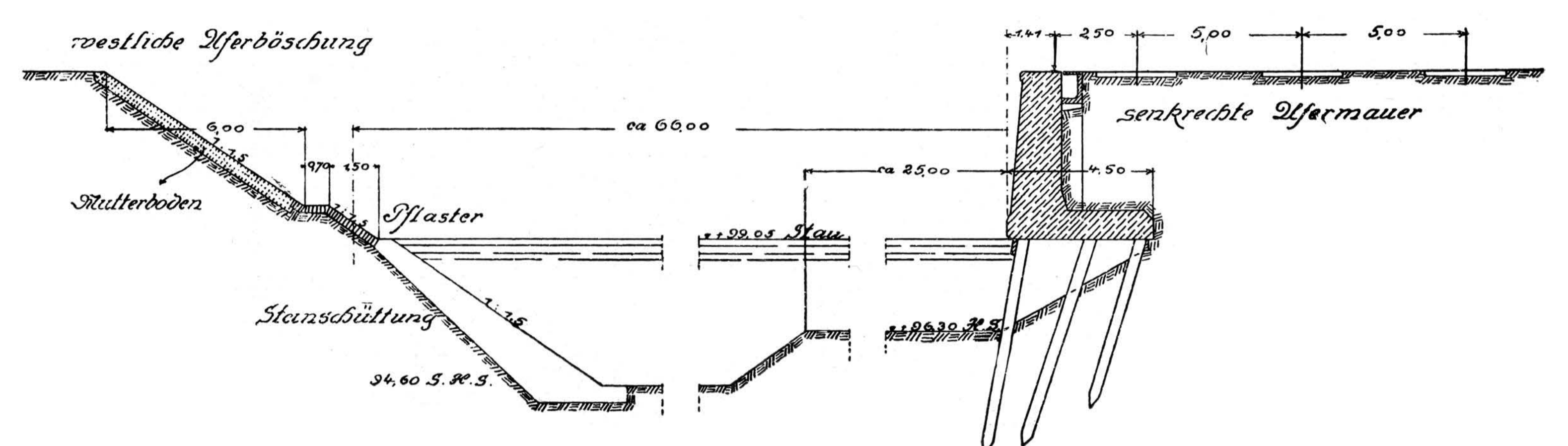
Der Hafen entsteht



Pfahlrammen beim Einsatz zur Fundierung der Kaimauer, um 1921.
Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

Beim Bau des Hanauer Hafens verlief nicht alles nach Plan. Das Einrammen der Pfähle zur Bestigung der Ufermauern bereitete große Probleme. Da sich im Boden Eisenerzschichten befanden, brachen die Pfähle ab. So wurde erst die entsprechende Erdschicht abgetragen, um dann erneut mit dem Rammen zu beginnen. Bis zum vollständigen Aushub des rund 950 Meter langen Hafenbeckens mussten etwa 470.000 Kubikmeter Erde bewegt werden, knapp zwei Drittel davon alleine durch Muskelkraft.

Finanzielle Engpässe verursachten im Herbst 1922 für mehrere Wochen die Einstellung der Arbeiten. Und auch die Ufermauern konnten wegen hoher Kosten nicht überall vom Grund bis zur Oberkante des Geländes ausgeführt werden.



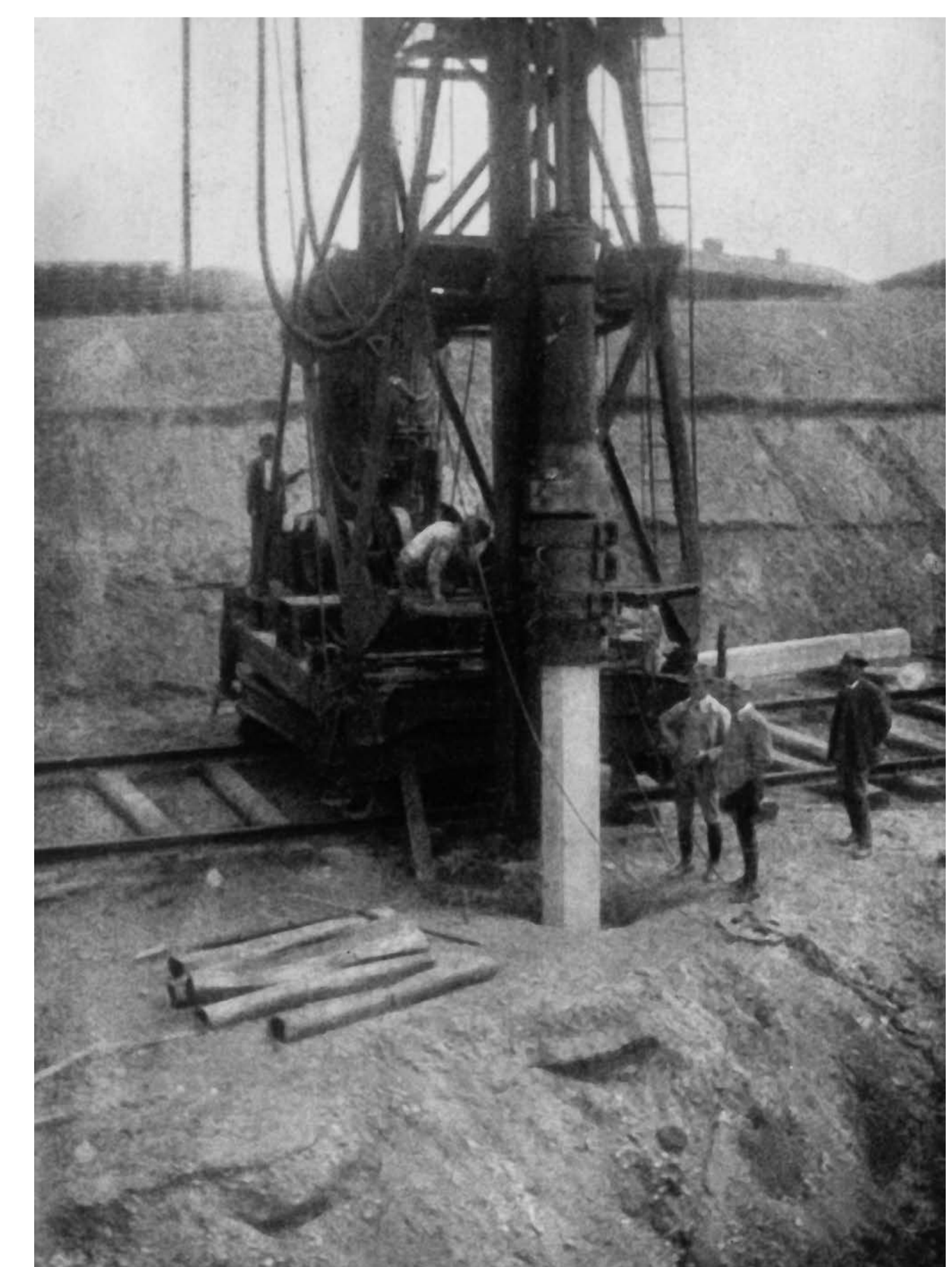
Querschnitt durch das Hafenbecken mit schematischer Zeichnung des Systems der Uferbefestigung an der Uferböschung und an der Hafenmauer
Abb.: Festschrift zur Eröffnung des Mainhafens der Stadt Hanau 1924

Stattdessen tat man dies dann nur bis zum normalen Wasserstand herab und fundierte die Mauer auf einen Pfahlrost aus eisenarmierten Betonpfählen. Dagegen ergaben sich beim Bau der Gleisverbindung vom Hafen zum heutigen Hauptbahnhof keine Komplikationen.

Unter den zahlreichen Firmen aus ganz Deutschland, die beim Bau des Hafens mitwirkten, leisteten die in der „Arbeitsgemeinschaft Hafenbau“ zusammengeschlossenen Hanauer Bauunternehmen Fey, Berges und Wörner einen maßgeblichen Beitrag.

Das Einrammen der Pfähle zur Befestigung der Ufermauern bereitete große Probleme, da sich im Boden Eisenerzschichten befanden, die erst abgetragen werden mussten.

Abb.: Hanau Hafen GmbH



„So bot Hanau für die Schaffung einer großen Hafenanlage die günstigsten verkehrswirtschaftlichen Voraussetzungen. Es ist nur ein Wunder zu nennen, daß dies nicht früher klarer erkannt, auch in bewußte Tat umgesetzt worden ist!“

Oberbürgermeister Dr. Kurt Blaum in der Festschrift zur Eröffnung des Mainhafens 1924

Die feierliche Eröffnung des Hanauer Mainhafens

„Der Bug des Dampfers berührt das Band – es zerreißt – Herr Oberbürgermeister Dr. Blaum ruft mit weit vernehmender Stimme: Der Hanauer Mainhafen ist eröffnet! – in diesem Moment krachen von allen außerhalb des Hafens liegenden Schiffen die Böller, die Dampfsirenen heulen ...“

Passage aus einem Bericht des Hanauer Anzeigers vom 27. Oktober 1924 zur Hafeneröffnung



Die Ehrengäste auf der „Philomena“ bei der Einfahrt in den neuen Hafen. Halblinks stehend mit einem Zylinder in der rechten Hand Oberbürgermeister Kurt Blaum, der die Eröffnung des Hafens verkündete.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

Im Herbst 1924 war der Mainhafen zwar noch nicht völlig fertiggestellt, aber er konnte seinen Betrieb aufnehmen und dies wurde am 24.–26. Oktober festlich begangen. Zudem hatten sich bereits einige Unternehmen im Industriegelände angesiedelt.

Zum feierlichen Anlass waren Straßen und Plätze Hanaus beflaggt – häufig noch mit schwarz-weiß-rot – und zahlreiche Ehrengäste erschienen zu Festkonzert und Festessen. Für alle zugänglich waren eine Ausstellung, eine Festvorstellung im Stadttheater sowie der neue Mainhafen.

Die eigentliche Eröffnung erfolgte am 25. durch den reichbewimpelten Flussdampfer „Philomena“, der vor den Augen und unter dem Jubel einer dichtgedrängten Menschenmenge in den Hafen einfuhr. Am anschließenden Festakt im Presserschen Lagerhaus nahmen zahlreiche Gäste teil. Stadtbaurat Ehrich und Oberbürgermeister Dr. Blaum hielten Ansprachen, in denen sie an die Vorgeschichte des Hafenbaus erinnerten sowie seine Bedeutung für die Stadt und ihr Hinterland hervorhoben.

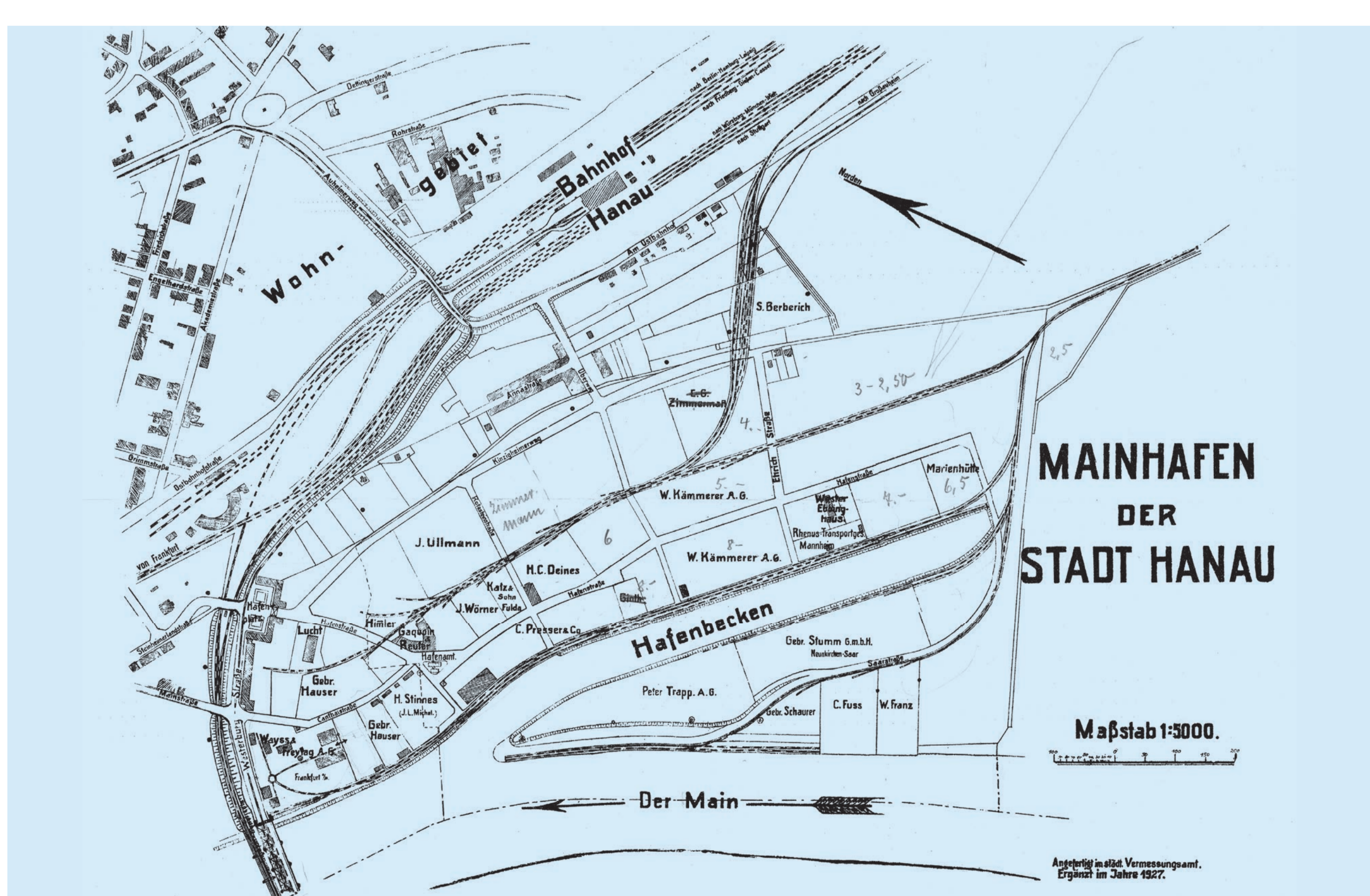
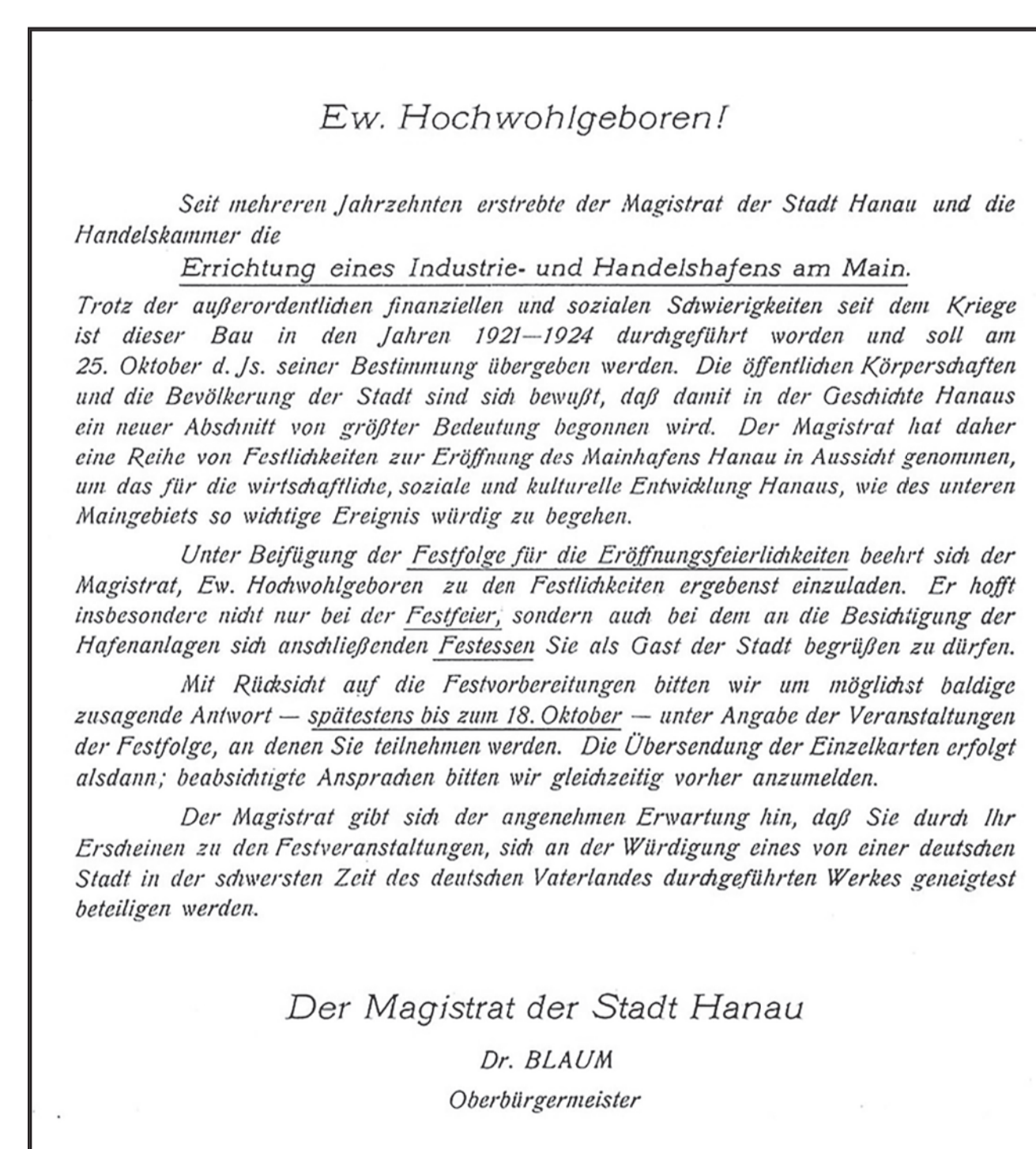
Ein Staffellauf, die Einfahrt von Ruderbooten und eine für 3 RM erhältliche Festschrift rundeten die Feier ab. Die Hanauer Erwerbslosen erhielten aus Anlass der Hafeneröffnung Brotgutscheine.

Rechts: Die Einladung der Stadt Hanau für die Ehrengäste anlässlich der Hafeneröffnung 1924.

Abb.: Doris Glattacker

Unten: Hafenplan mit den 1924 hier ansässigen Unternehmen.

Abb.: Stadtarchiv Hanau



Detail der Amtskette mit Inschrift.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau



Oberbürgermeister Dr. Kurt Blaum mit der aus Anlass der Hafeneröffnung gestifteten Amtskette.

Abb.: Medienzentrum/Bildstelle Hanau

100 JAHRE HANAU HAFEN · 1924 – 2024



100 Jahre Hanauer Hafen: „Alles ist lieferbar“



„Der Hafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und ein gutes Stück Hanauer Geschichte.“

Claus Kaminsky, Oberbürgermeister der Stadt Hanau im Juni 2024

Weil es Schiffen gar nicht möglich ist, an der Werft anzulegen, „haben diese sich bedauerlicherweise daran gewöhnt, an Hanau vorbeizufahren“. Das schrieb der damalige Oberbürgermeister von Hanau, Albert Westerburg, 1890 an den Regierungspräsidenten in Kassel. Ein Jahr zuvor hatte er mit Handelskammer-Präsident Friedrich Canthal überlegt, einen Handels-hafen in Hanau zu errichten.

Es dauerte noch bis zum Wochenende 24. bis 26. Oktober 1924, dann wurde der Mainhafen feierlich eröffnet. Geldknappheit und Bodenbeschaffenheit hatten die Arbeiten erschwert. Am 25. Oktober rief Oberbürgermeister Kurt Blaum dann mit „weit vernehmender Stimme“ (wie der Hanauer Anzeiger am 27. Oktober 1924 berichtete): „Der Hanauer Mainhafen ist eröffnet!“ Böller krachten, Dampfsirenen heulten.



„Der Bau des Hafens war ein herausragendes Ereignis der Hanauer Wirtschaftsgeschichte“, betont heute Claus Kaminsky, Oberbürgermeister der Stadt Hanau und zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der Hanau Hafen GmbH. „Der Mainhafen, zweitgrößter Binnenhafen am Main, erwirtschaftet zuverlässig seit Jahren Gewinne“, so Markus Menzen, Geschäftsführer der Hanau Hafen GmbH und der BeteiligungsHolding Hanau GmbH.

100 Jahre Hanauer Hafen: „Alles ist lieferbar“

Die Erfolgsfaktoren formuliert Gerhard Einhoff, Hafen-Betriebsleiter:

„Alles ist lieferbar. Wir sind vernetzt vom Atlantik bis zum Schwarzen Meer. Mehr als 1.100 Binnenschiffe legen pro Jahr hier an, um Ladung aufzunehmen oder zu löschen. Rund 2,4 Millionen Tonnen lose Güter wie Kali und Dünger, Sand und Kies, Getreide und Raps, Schrott und Recyclingmaterial schlagen wir um. Auch Flusskreuzfahrtschiffe legen hier an.“

Mit rund zehn Kilometer eigenem Schienennetz – und 30 Weichen – ist der Hafen mit einem eigenen Gleisnetz an das der Deutschen Bahn angebunden. Ungefähr 18.000 Waggons werden pro Jahr entladen, so rund eine Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert. Mehr als 110.000 Lkw-Fahrten werden durch die Nutzung der Hanauer Hafen- und Gleisanlagen eingespart.

Dies ist ein wichtiger Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Wir kümmern uns auch darum, dass Hafenbecken, Kaimauer und Gleisanlagen in Schuss gehalten werden.“



100 Jahre Hafen, das wird in diesem Jahr zwei Mal groß gefeiert:

Beim Hafenfest am Samstag, 29. Juni, von 11.00 bis 17.00 Uhr rund ums 950 Meter lange Hafenbecken – mit Vorführungen auf dem Wasser von Feuerwehr, DLRG, Wasser- und Schifffahrtsamt, Stand-Up-Paddlern, Drachen- und Modellbau-Booten. Hafenanlieger und der Hafen selbst stellen sich vor, es gibt passende Musik von der Hanauer Stadtkapelle, die in diesem Jahr ebenfalls 100-jähriges Bestehen feiert und vom Chor „Sumser 1846 Hanau“. Der Eintritt zum Fest ist frei.

Auch auf dem 62. Hanauer Bürgerfest (6. bis 8. September) ist das Hafen-Jubiläum Thema. Gefeiert wird dann unterhalb von Schloss Philippsruhe – am und auf dem Main.

Sicher bietet der Hafen-Geburtstag in diesem Jahr auch einen Anlass für Oberbürgermeister Claus Kaminsky, die Amtskette zu tragen: Diese wurde 1924 zur Eröffnung des Mainhafens gestiftet.

100 JAHRE HANAU HAFEN · 1924 – 2024



HanauHafen
GmbH



HAFENFEST

29.06.2024 · 11-17 UHR



An- und Abreise

- P** Parkplatz
- H1** Haltestelle Bimmelbahn
- H2** Haltestelle HSB
- H3** Haltestelle Bimmelbahn

Hafenfest

- 1** Eingang Festgelände Raiffeisen
- 2** Ausstellung Landtechnik Raiffeisen
- 3** Getränkestand SKG

- 4** Bühne
- 5** Cocktailbar
- 6** Imbisswagen
- 7** Ausstellung Betonmischer Holcim
- 8** Umschlag Portalkran Rhenus
- 9** Fischbude Fischerzunft
- 10** Toilettenwagen
- 11** Museumseisenbahn
- 12** Sattelzug Spedition Thomaidis
- 13** Ausstellung DLRG

- 14** Hüpfburg
- 15** Sattelzug Spedition Hellmann
- 16** 5D-Simulator
- 17** Knusperhaus
- 18** Crêpes Stand
- 19** Eingang Gelände Spedition Rhenus
- 20** Kinderkarussell
- 21** Präsentation Kerlen Taucher
- 22** Ausstellung Spedition Rhenus (Umschlagsgeräte, Lokomotiven, Kinderanimation, Musik, Imbisswagen, etc.)

- 23** Ausstellung Ski- und Kanugesellschaft
- 24** Fischernachen
- 25** DLRG-Boot
- 26** Binnenschiff
- 27** Feuerwehrboot
- 28** Boote Wasser- und Schifffahrtsamt Hanau
- 29** Sommerfest Fa. Merten, Saarstraße – wird angefahren von der Bimmelbahn



*100
Jahre*

HanauHafen

GmbH
