

Der Hafen und die Schiffbarmachung des Oberrheines

Der Kehler Rheinhafen, mit dem Straßburger damals Endhafen der Oberrheinschiffahrt, war ganz auf den Wechselverkehr Schiffahrt—Eisenbahn eingestellt und besaß als Hinterland die Gebiete im Süden und Südosten: Mittel- und Oberbaden, Südwestwürttemberg, Vorarlberg und Teile der Schweiz. Der Hafen besaß ein staatliches Elektrizitätswerk, welches unter Ausnützung des Stromgefälles lange Jahre hindurch das Hafen- und Bahnhofgebiet mit Strom versorgen konnte. Die unter Bürgermeister Dietrich erfolgte Gründung der halbprivaten „Rheinhafen-Gesellschaft“ verwertete die staatlichen Grundstücke im Hafengebiet durch Verkauf und Vermietung, förderte den Betrieb durch Übernahme des Umschlages und durch Lagerung von Gütern.

Über die so wichtige Frage der Schiffbarmachung des Tulla-Rheines gab es von 1870 ab eigentlich bis 1905 ein Ringen: die Verwaltung des Reichslandes Elsaß-Lothringen und die Stadt Mannheim traten für einen linksrheinischen Seitenkanal von Straßburg über Lauterburg-Speyer nach Ludwigshafen ein, während Max Honsell, Leiter des badischen Wasser- und Straßenbauwesens, und die Straßburger Bürgermeister Otto Back und Rudolf Schwander sich für



Das „Villenviertel“ zwischen dem Rheinvorland (ganz links unten) und dem Altrhein
Landesbildstelle Baden