

GÜTERBAHNHOF IM INDUSTRIEHAFEN

STATIONSAMT



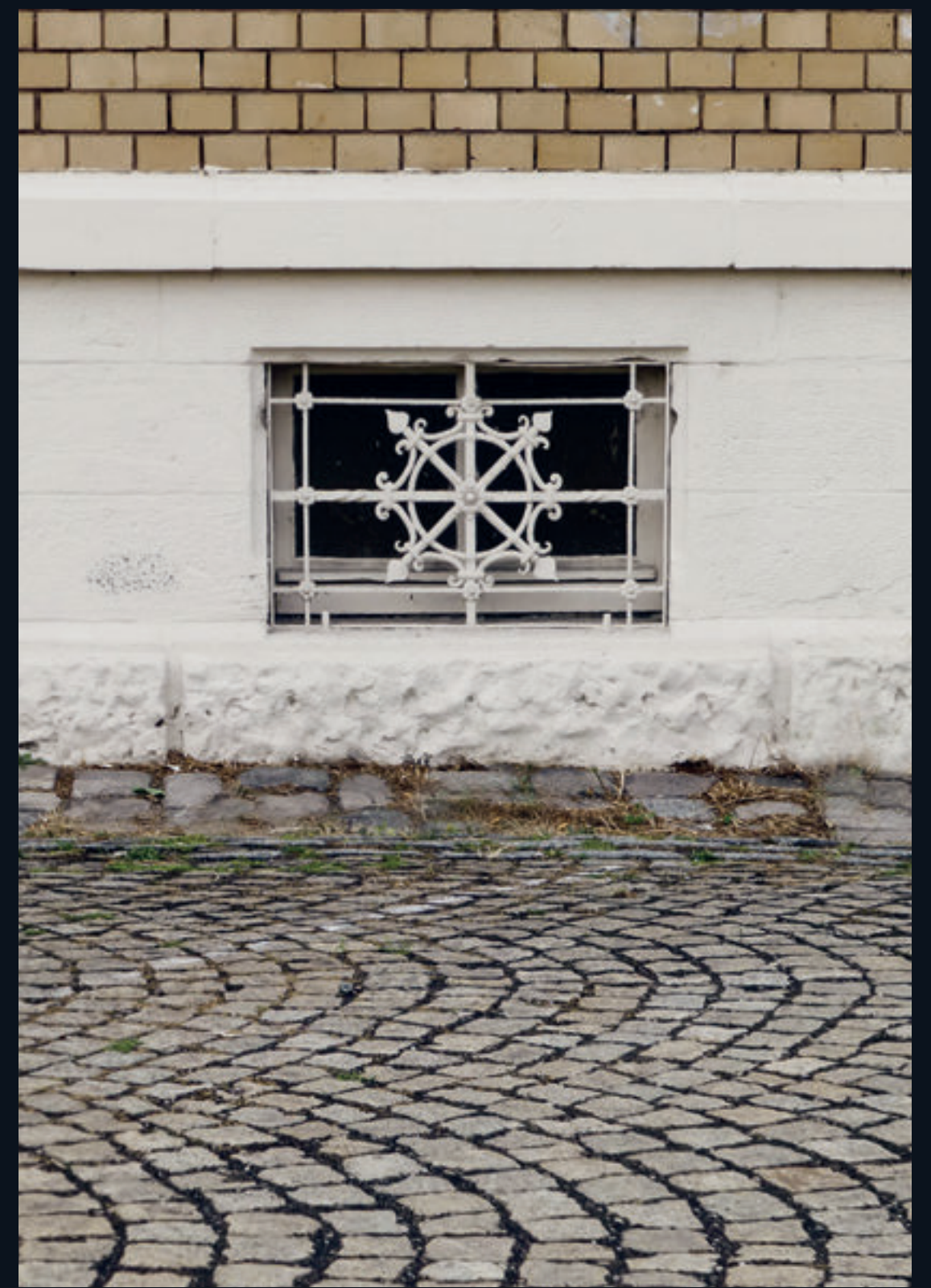
01



02



03



04

Bevor eine Frachtsendung abgeht wird gewogen, gezählt, werden Frachtbriefe ausgefüllt, Tarife berechnet usw. Ganz ähnlich spielt sich die Frachtgutannahme ab. Die gesamte Güterabfertigung braucht nicht nur Lagerhallen, sondern auch ein Amt. Dieses schmucke Klinkergebäude aus dem Jahr 1899 war das Stationsamt, zuerst der Großherzoglichen Badischen Eisenbahnverwaltung, später der Reichsbahn. Von 1949 bis in die 1990er Jahre war es der *Bahnhof Industriehafen* der Deutschen Bundesbahn. Jetzt wird es als Wohnhaus genutzt.

Trimodalität – das moderne Logistik-Schlagwort – also der Anschluss an das Wasser-, Straßen- und Schienennetz, ist im Industriehafen schon seit seiner Planung der Standard. Die Güterabfertigung wird bewusst an das Kaiser-Wilhelm-Becken gelegt, denn hier werden – wie bei Handelshäfen üblich – senkrechte Lade-Kais ausgebaut, die das Be- und Entladen von Schiffen erleichtern. Die ersten Betriebe siedeln sich so schnell an, dass zunächst ein provisorischer Bahnbetrieb mit Pferdekraft eingerichtet wird.

Auch die Fracht, damals verpackt in Fässern, Kisten, Kartons und Säcke, wird zunächst oft mit Pferdefuhrwerken und Sackkarren transportiert. Es gibt zwar elektrisch betriebene Kräne, aber die meiste Arbeit leisten die Hafen- und Bahnarbeiter mit ihrer Körperkraft. Sackträger, die Lasten bis zu 100 Kilo buckeln, sind lange Zeit nur ungeschützte Gelegenheitsarbeiter. Erst ab den 1950er Jahren beschäftigt ein Mannheimer Umschlagbetrieb 2000 Sackträger in festen Arbeitsverhältnissen.

01 Am unteren Ende des Kaiser-Wilhelm-Beckens siedelt sich die Rhein- und Seespeditionsgesellschaft für Stückguttransport an, die von ihrer Lage neben der Bahngüterabfertigung profitiert. Neben den Güterschuppen und dem Stationsamt (unten rechts) verläuft das Ladegleis. Auf dem Dreieck daneben warten Züge auf Aufstellgleisen auf ihre Abfahrt oder Abfertigung.

02 Foto aus den 1980er Jahren: Die Bahnhofsuhr im klassischen *Schweizer Design* signalisiert die Funktion des Gebäudes von weitem. Sie fehlt heute ebenso wie die beiden gusseisernen Fahnenhalterungen. Die Sprossenfenster sind ausgewechselt.

03 Von den ehemals fünf Gleisen ist wenig übrig. Die Bahn spielt nur noch für einzelne Betriebe, wie z. B. den Recyclingbetrieb TSR und die Mühlen, eine Rolle. Nur wenige der früher 35 km langen Gleisanlagen werden heute regelmäßig genutzt.

04 Ein bauzeitliches Gitter am Kellerfenster und das seitliche Treppengeländer zeigen, mit welcher Liebe zum Detail damals Funktionsbauten ausgeführt wurden. Erhalten hat sich auch das inzwischen holprige, aber sehr regelmäßig verlegte Pflaster vor dem gesamten Gebäudekomplex.

