

regierung und dem Stadtrat die Vereinbarung über Anlage und Betrieb eines Industriefhafens am Floßhafen zu Mannheim abgeschlossen, und am 26. März des gleichen Jahres die Vorlage von dem Bürgerausschuß in öffentlicher Sitzung einstimmig angenommen, und damit der Hafenbau beschlossen.*)

Rheinauhafen. Ähnlich wie bei dem Industriefhafen ist auch die Anlage des Rheinauhafens auf das durchaus berechtigte Verlangen der Industrie, neben dem Schienenweg den Transport zu Wasser benützen zu können, zurückzuführen. Die Entwicklung des Rheinauhafens unterscheidet sich jedoch insofern wesentlich von derjenigen des Industriefhafens, als ersterer seine Entstehung dem freien Willen Privater verdankt, der Industriefhafen dagegen der wirtschaftlichen Zwangslage einer öffentlichen Korporation. Der Rheinauhafen war auch nicht in dem Umfange geplant, den er später einnahm. Er war ferner ein vorwiegendes Spekulationsunternehmen, während der Industriefhafen durch die Stadt Mannheim im öffentlichen Interesse, d. h. ohne Rücksicht auf etwaige Gewinne oder Verluste**) erstellt wurde.

Die wirtschaftliche Struktur Mannheims konnte bei dieser gänzlichen Umwälzung ihrer Grundlage nicht unberührt bleiben, da die Bevölkerungszunahme zwar anhielt, aber ihre Zusammensetzung eine völlig andere geworden war. Dementsprechend bildet auch nicht mehr der Kaufmann mit seinen Angestellten einen Hauptbestandteil der Bevölkerung, sondern die Industrie mit ihren Arbeitermassen.

Auch in baulicher Hinsicht mußte sich die Veränderung bemerkbar machen; denn der Handel hat seinen

*) Schott, a. a. O. S. 21/22.

**) Der Beweis für letzteren Punkt findet sich in dem weiter oben erwähnten Abkommen zwischen Staatsregierung und Stadtrat vom 18. Januar und 15. Februar 1895. Nach § 2 III dieser Abmachung darf die Stadt nur zum Selbstkostenpreis Plätze käuflich oder pachtweise abgeben. (Verwaltungsbericht des Stadtrats der Großherzoglichen Badischen Hauptstadt Mannheim für die Jahre 1895/99. Bd. II, S. 453/454.)