

# Dom Werden der Großstadt Ludwigshafen a. Rh.

Ein Beitrag zur Geschichte der Stadt Ludwigshafen a. Rh. · Emil Nessler

Bei der Erörterung der Frage: „Hat Ludwigshafen eine Geschichte?“ hört man nicht selten die verneinende, ja oft geringschätzige Antwort: „Die Stadt ist noch viel zu jung, als daß man von einer Geschichte derselben reden könnte.“ In dieser Entgegnung schwingt die Geschichtsauffassung einer vergangenen Zeit mit. Geschichte hatte darnach eine Siedlung nur — ob Dorf oder Stadt —, wenn die ursprüngliche Zelle eine Burg, ein Kloster, eine Kirche, ein Wallfahrtsort war oder wenn das Werden derselben mit den Taten größerer oder kleinerer Fürsten oder aber auch mit der Aufzählung von Kriegen oder Schlachten in Verbindung gebracht werden konnte. Das Schicksal des Volkes, die Arbeit der Bewohner der Siedelungen, die Formung des Bodens durch den Menschen wurden nur selten eingehender Betrachtung gewürdigt.

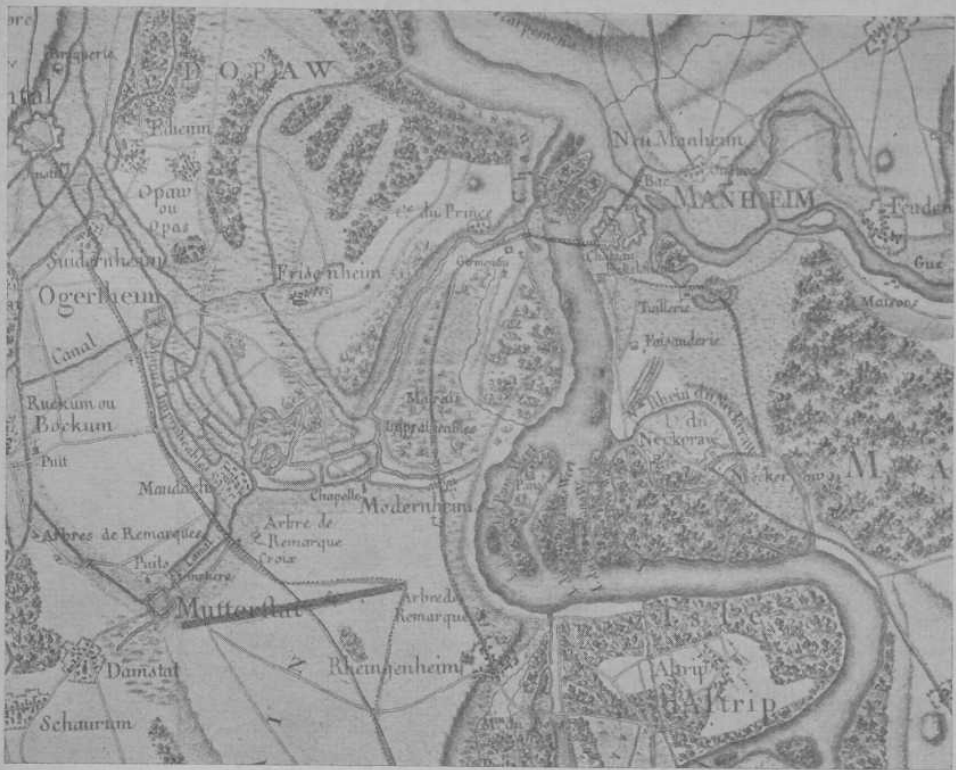
Es ist nun eigenartig, daß auch im Weichbilde der heutigen Stadt Ludwigshafen eine Reihe historisch bedeutsamer Punkte festzustellen sind, denen jedoch trotz günstiger Bodenverhältnisse die Voraussetzungen fehlten, den Kern der modernen Großstadt zu bilden. Erwähnt seien nur der Hüttengraben an der alten Hochuferstraße zwischen Mutterstadt und Oggersheim, wohl eine recht alte keltisch-germanische Siedlung und Erdbefestigung, das Römerkastell bei Rheingönheim, die Wasserburg bei Friesenheim, die befestigte mittelalterliche Stadt Oggersheim usw. Sie sind entweder mit den mittelalterlichen Einrichtungen des Feudalwesens vergangen oder führten bis fast in die Gegenwart ein Scheinleben ohne eigene innere Lebenskraft.

Bei dem Werden von Ludwigshafen waren Handel und Verkehr auf dem Rhein der Magnet, welcher anzog. Die Erwerbstätigkeit, volkswirtschaftliches Streben war die Anzugskraft, welche fleißige Hände und intelligente Köpfe hier zusammenführte und trotz aller Hemmnisse — schwierige Bodenverhältnisse, die Nähe des rivalisierenden Mannheims, große wirtschaftliche Rückschläge — eine bewundernswerte Entwicklung sicherte. Diese junge Stadt „ohne“ Geschichte, schon seit Jahrzehnten als ein Ausgangs- und Mittelpunkt der deutschen chemischen Industrie in allen Teilen der Welt genannt, ist in diesem Jahre zur größten Stadt des Gaues Saarpfalz emporgerückt. Diese Tatsache soll Veranlassung sein, das Werden von Ludwigshafen mit der Geschichte seines Bodens und der Formung desselben durch den Menschen in ursächlichen Zusammenhang zu bringen.

## Der Kampf mit dem Rhein

Jahrtausende beherrschte in der Oberrheinischen Tiefebene der Rhein einen breiten Streifen Landes, die sogenannte Rheinniederung. Die Natur hatte ihm kein festgefügttes Bett mitgegeben; bei seinem schnellen Laufe nahm er sich selbst nie Zeit, ein solches auszuwaschen. Gleich den Alpenflüssen im Alpenvorlande und der Schwäbisch-bayerischen Hochebene war er ein Wildwasser. „Wie ein Netz von Gabelungen und Wiedervereinigungen bewegte er sich zwischen Sand- und Geröllanschwemmungen, zwischen Inseln (oder Schollen) — hier „Auen“ genannt\*) — und Buschgruppen dahin. Wie oft mag sich im Laufe der Jahrtausende dieses Netzwerk geändert haben; denn unausgesetzt trug der Rhein neue Geröllmassen (Sand und Kies) herbei, die alten Betten erhöhend und sich selber zwingend neue aufzusuchen!

\*) Anmerkung: Auch die Bezeichnung „Wörth“ oder „Werth“, in Norddeutschland „Werder“ oder „Wärder“ = „Flußinsel“ trifft man häufig, z. B. der große und der kleine Kaiserwörth, Kriegswörth, Boekswörth usw.



Der Raum der Stadt Ludwigsport nach einer Darstellung aus den Jahren 1672 - 75

Zur Römerzeit floß der Rhein mitten durch das „alte“ Stadtgebiet im Zuge der Bruchwiesen, südlich an Mannheim vorbei, um sich am Rosengarten mit den Wassern des Neckars zu vereinigen. In späteren Jahrhunderten floß er in weit gezogenem Bogen durch das Maudacher Bruch, lange Zeit nahm er seinen Weg zwischen den Dörfern Friesenheim und Mundenheim hindurch. So kam es, daß noch im 6. Jahrhundert die Dörfer Rheingönheim, Maudach und Oggersheim unmittelbar am Rhein lagen, im 8. Jahrhundert die Dörfer Friesenheim, Edigheim und Oppau den Rheinlauf westlich von sich sahen, während er heute östlich davon vorbeifließt. Mundenheim, das wie Rheingönheim, Maudach und Oggersheim auf dem Hochufer liegt, war noch zu Anfang des 18. Jahrhunderts durch die Hochwasserfluten des Rheines nahezu dem Untergange geweiht. Altrheine, Altrheinbette und Altrheingraben, die das ganze Stadtgebiet durchziehen, sind heute noch die Zeugen der willkürlichen Zerstörungsarbeit des Rheines.

Das war der Rhein, wie der Mensch ihn aus den Händen der Natur empfing. Der Bauer, der sich zuerst in diesem großen Sumpfsgebiete niederließ, nahm den Kampf mit dem Rheine auf. Jahrhundertlang suchte er, ganz auf sich allein gestellt, durch den Bau von Dämmen und Deichen, die man heute nur noch zum Teil in Verbindung mit Flurnamen auf alten Plänen, in vergilbten Akten und Büchern verzeichnet findet, Haus, Hof und Feld vor den wilden Wassern des Rheines zu schützen.

Vor 200 Jahren führten die Schultheißen und Einwohner von Oppau, Friesenheim, Mundenheim, Rheingönheim „et Consorten“ die ersten gemeinschaftlichen Dammbauten durch. Ein langgezogener

Damm reichte von der Rehbachmündung über den Bayerdamm bei Mundenheim — hier hatte man den Damm wegen der schon erwähnten starken Gefährdung des Dorfes verdoppelt — nördlich am Ultrheinhafen vorbei bis in den Stadtpark. Von da wendete er sich nach Nordwesten in der Richtung der Menzel-, Schießhaus-, Wittelsbach-, Heinigstraße über den neuen Marktplatz, folgte dicht der Gräfenaustraße, zog südlich an den Hemshöfen vorbei, um dann den Rhein über die Friesenheimer Insel bis zum Hansenbusch, am heutigen Zusammenflusse des Ultrheins mit dem Rhein, zu begleiten. Die Rheinschanze, als militärische Anlage durch Ufermauern und Erdwälle künstlich hochgelegt, lag nach dieser Dammsführung mitten im Überschwemmungsgebiet des Rheines, große Sumpfs- und Wasserlöcher bildeten ein unwegsames Vorgelände. Eine absolute Besserung wurde jedoch durch diese Dammbauten nicht erreicht. Der Druck- oder Quellwasserspiegel erhöhte sich auch hinter den Dämmen mit dem Steigen des Rheinwasserstandes. Ganze Gewannen blieben nach dem Fallen des Rheinwassers noch überschwemmt. Eine Bestellung der Felder verzögerte sich oder war in manchen Jahren vollständig unmöglich. Zudem gefährdete das verpestete Wasser nicht selten die Gesundheit der Bewohner.

Oft waren die gewaltigen Hochwasserfluten des Rheines stärker als Menschenwerk. Sie zerrissen die Dämme, zerstörten die menschlichen Siedelungen und überschwemmten die Felder mit Wasser, Schutt und Schlamm. Noch geben uns eingehende Berichte und Photos von der letzten Hochwasserkatastrophe im Jahre 1883 ein anschauliches Bild und lassen uns die Schrecken und Nöten all jener furchtbaren Hochwasserwirkungen im Laufe der Jahrhunderte im Geiste nacherleben. Dazu kam noch in Kriegszeiten die künstliche Überflutung der Rheinniederung zu Verteidigungszwecken, wie dies unter Major von Traiteur im Jahre 1796 geschah.

Erst der vorgeschrittenen Technik des 19. Jahrhunderts und den vereinten Kräften von Staat und Gemeinden blieb es vorbehalten, diesen gigantischen Kampf mit dem Rheine zu einem guten Abschlusse zu bringen. Große Rheindurchstiche (an der Friesenheimer Insel, begonnen im Jahre 1827), Tieferlegung des Flußbettes durch Baggararbeiten und damit Senkung des Rheinwasserpiegels um 1.40 m, Auffüllen der Straßendämme über die Höhe der alten Rheindämme (Auffüllungen von 1 m bis 5 m), starke Uferbauten, hohe Kaimauern auf Pfahlrösten, Bau von Hafenanlagen fesselten den damals wilden Strom in sein heutiges Bett.

Durch diese rastlose und zähe Arbeit wurde aus einem Zerstörer und Bedroher menschlicher Güter ein Wohltäter und Ernährer. Wohnungsbauten, Fabrik- und Handelsanlagen konnten an den Rheinufern entstehen; die Voraussetzungen zur Bildung eines großen Industrie- und Handelsplatzes waren geschaffen. Das rasche Wachstum, durch großen Zuzug von Arbeiterfamilien verursacht, zwang die Verwaltung der Stadt immer um die Erweiterung der Bodenfläche bemüht zu sein, um neue Wohngebiete erschließen zu können.

### **Von den ältesten Siedelungen im heutigen Stadtgebiete**

Es ist mit Bestimmtheit anzunehmen und die bis jetzt gemachten Funde aus frühgeschichtlicher Zeit bezeugen es, daß die ältesten Siedelungen nur auf den Rändern der Rheinniederung, dem Hochufer entstanden, über das auch die ersten Verkehrsstraßen von Nord nach Süd führten. Erst die Franken, die vom Niederrhein kommend die Alemannen weiter südwärts drängten und die zerstörten Siedelungen auf dem Hochufer wieder aufbauten, ließen sich auch in der Rheinniederung auf hochgelegenen Stellen nieder, den bereits erwähnten Inseln oder Schollen. Alle „Heim“-orte der Rheinniederung



Die Rheinschanze als Festungsanlage mit den Bauernhöfen „Gräfenau“ und „Hemsheim“ um 1780

dürften erst durch sie gegründet worden sein, nur Friesenheim mit seiner Wasserburg und Hemingesheim, der spätere Hemshof, der ebenfalls bis ins 18. Jahrhundert mit einem breiten Wassergraben umgeben war, sind als Siedelungen von Friesländern anzusehen. Die erste urkundliche Erwähnung geschieht im Codex des Klosters Lorsch gegen Ende des 8. Jahrhunderts.

### Die kurfürstlichen Bauernhöfe Hemsheim und Gräfenau

Den heutigen Stadtkern bildeten die beiden Bauernhöfe Hemingesheim (später Hemsheim, auch Hemshof) und die Gräfenau. Jeder Hof hatte seine eigene Gemarkung.

Der „Hemshof“ (an der Ecke Friesenheimer- und Hemshofstraße gelegen), ursprünglich wohl der Wirtschaftshof eines in der Nähe gelegenen fränkischen Königshofes, später in den Besitz der Pfalzgrafen bei Rhein übergegangen, war vorübergehend dem Nonnenkloster in Frankenthal abgabepflichtig. Nach verschiedenen Verpfändungen wieder in den Besitz des Pfalzgrafen bzw. Kurfürsten von der Pfalz gelangt, wurde er als kurfürstlicher Cameralhof der Bauernhof des kurfürstlichen Schlosses „Eichelsheim“ bei Mannheim. Der Beständer, bzw. Pächter des Hofes, der alle 12 Jahre wechselte, führte den Titel „Keller“ und war zugleich Verwalter des kurfürstlichen Jagdschlusses Hirschbühl, ebenfalls auf der Hemshöfer Gemarkung, „Hemsheimer Wald und Weid“ gelegen. Im 30jährigen Kriege zerstört, erfolgte unter Karl Ludwig der Wiederaufbau und die Verleihung zunächst an 2 Pächter, um die Wende vom 17. ins 18. Jahrhundert an vier Pächter (Deutsch, Möllinger, Ganther und Voisin), welche den Hof bis zur Zerstörung im Jahre 1793 in Erbbestand bewirtschafteten. Während der Franzosenzeit wohnten sie fast ausschließlich in Friesenheim und nahmen zu Beginn des 19. Jahrhunderts den Wiederaufbau der Hofgebäude vor, ohne einen Kreuzer Ersatz (der Gesamtschaden betrug für Hemshof und Gräfenau zusammen 80 889 fl. 52 kr.) für den durch die Niederbrennung erlittenen Schaden zu erhalten.

Die Gräfenau war ehemals Besitztum der Grafen von Leiningen. Ob auch sie das ganze Mittelalter hindurch von Bauern bewirtschaftet wurde, ist noch

nicht erforscht. Nach dem 30jährigen Kriege wurde sie wie der Hemschhof als Bauernhof (an der Stelle der heutigen Gräfenauschule) durch Karl Ludwig aufgebaut. Sie wechselte verschiedene Male den Pächter, bis sie im Jahre 1714 in den Erbbestand der Familie Graf überging, die die Felder der Gräfenau bis zur Zerstörung im Jahre 1793 bebaut. Die Flur derselben erstreckte sich zwischen der heutigen Gräfenaustraße und von der Tannstraße bis zur Rheinschanze und südlich der Kaiser Wilhelmstraße. Sie lag vollständig in dem vor Überschwemmungen ungeschützten Gebiet der Rheinschanze. Auch die Hofgebäude der Gräfenau wurden noch in der Franzosenzeit wieder aufgebaut.

Auf der Hemschhöfer Gemarkung entstanden an der Oggersheimer Straße (heute Frankenthaler Straße) der Gantherhof (innerhalb des heutigen Benckiser'schen Fabrikgeländes) und der Kohrlacherhof, ungefähr an der Ecke Kohrlachstraße und Frankenthalerstraße gelegen. 1804, in der Franzosenzeit, kamen die Gemarkungen der Erbhöfe Hemschhof und Gräfenau zur Gemeinde Friesenheim, das Gelände in und vor der Rheinschanze einschließlich des Kriegswörth's zur Gemeinde Mundenheim.

### Die Bauerndörfer Friesenheim und Mundenheim

Die beiden Bauerndörfer Friesenheim und Mundenheim erlangten nicht die Bedeutung und Wohlhabenheit wie ihre Nachbarorte, die jetzt eingemeindet worden sind. Große Teile ihrer Gemarkungen — und nicht die schlechtesten — lagen als Streubesitz in den Händen weltlicher und geistlicher Grundherren, um später in kurfürstliche Verwaltung überzugehen. Weite Gebiete der Flur waren von allen Dorfgemeinschaften gemeinsam benutzter Boden, die sogenannten Allmende, die sich meist nicht zum Ackerbau eigneten: Wasserlöcher und -gräben, Weide, Wald und Ödland. Die Aufteilung derselben und ihre Kultivierung setzte unter Streitigkeiten am Ende des 18. Jahrhunderts ein und nahm wohl fast 100 Jahre in Anspruch. Dazu kam trotz der angelegten Dämme die häufige Übersflutung des bebaubaren Landes durch das Hochwasser des Rheines.

### Die Rheinschanze als militärische Befestigungsanlage

Kurz vor dem Ausbruch des 30jährigen Krieges erlangten Mannheim und das ihm vorgelagerte linke Rheinufer militärische Bedeutung. Kurfürst Friedrich IV. von der Pfalz begann als Oberhaupt der „Union“ 1606 an der Stelle des Dorfes Mannheim eine Festung mit der Friedrichsburg zu erbauen. Zur Sicherung des Rheinüberganges legte er die Rheinschanze an, die sich links und rechts der heutigen Kaiser Wilhelmstraße bis zur Ludwigstraße ausdehnte. Zu ihr gehörte das Gelände zwischen Rhein und Ludwigstraße über den Ludwigplatz hinweg ungefähr bis zum nördlichen Ende des Winterhafens, sowie der Kriegswörth, ein sumpfiger Geländestreifen zwischen Rhein und Koonstraße bis ungefähr zum Stadtpark. Dieses Gelände gehörte dem Kurfürsten und damit zum Festungsbereich Mannheim. Die Bauernhöfe Hemschheim und Gräfenau, sowie die Dörfer in der Niederung und auf dem Hochufer lagen nun im Vorgelände einer Festung und sollten wie diese und die Rheinschanze bald und oft von Kriegswirren und Kriegsleid heimgesucht werden. Im Verlaufe von nahezu 200 Jahren wurde die Rheinschanze nicht weniger als fünfmal nach heftiger Belagerung durch Feinde erobert: Im 30jährigen Kriege, im Jahre 1622 durch den kaiserlichen Feldherrn Tilly, in den Raubkriegen Ludwig XIV., im Jahre 1688 durch den französischen General Monclar, im spanischen Erbfolgekrieg im Jahre 1713 durch den französischen Marschall de Villars, in den französischen Revolutionskriegen durch den französischen Marschall Michaud im Jahre 1794; im Jahre 1795

wurde sie durch den österreichischen General Wurmser zurückerobert; im Jahre 1798 schließlich wieder als letztes deutsches Bollwerk auf dem linken Rheinufer wurde sie durch den französischen General Dubinot zu Fall gebracht. Jedesmal wurde die Rheinschanze geschleift, aber immer wieder nach dem Abzug der Feinde aufgebaut und instandgehalten, zunächst durch den Kurfürsten Karl Ludwig, dann durch Philipp Wilhelm und dessen Bruder Karl Philipp, zuletzt durch Karl Theodor. Der Aufbau, bzw. Wiederaufbau der Rheinschanze paßte sich stets den neuen Erfahrungen im Festungsbau an. Die älteste und einfachste Form, am besten wohl als „Hornwerk“ bezeichnet, zeigte vor dem 30jährigen Kriege Wall und Graben in viereckigem Ausbau, die vorn zwei rechteckige „Hörner“ hatte. Nach dem 30jährigen Kriege wurde sie nach dem alten Plane wieder aufgebaut, doch liefen die beiden „Hörner“ spitz zu. Der holländische Festungsbaumeister Coehorn erbaute die Rheinschanze im Jahre 1699 als „Sternwerk“. Diese Form hat sie durch das 18. Jahrhundert behalten, nur daß vor der Belagerung durch die Franzosen im Jahre 1794 drei keilförmige Borwerke, Fleschen genannt, angelegt wurden. Nach dem Frieden von Lunéville vom Jahre 1801 war die Rheinschanze durch die von den Franzosen errichtete Rheingrenze von der Festung Mannheim abgetrennt und verlor ihre militärische Bedeutung. Nach dem Übergange der verbündeten Armeen unter dem russischen Baron von Sacken in der Neujahrnacht 1813/14 wurde die Rheinschanze in größeren Ausmaßen wieder aufgebaut, doch blieb sie von weiteren kriegerischen Handlungen verschont. Als König Maximilian I. von Bayern nach einem Staatsvertrag mit Österreich am 1. April 1816 von der Pfalz Besitz ergriff, verblieb in der Rheinschanze eine Kompanie Soldaten zum Wachdienst in der Schanze und auf der Schiffbrücke. Am 27. Februar 1843 wurde die Rheinschanze, die meist nur aus Erdwällen bestand, durch eine Kgl. Order an das Bayer. Kriegsministerium ihres Charakters als eine zur Befestigung und Verteidigung des Landes bestimmte „Militäranstalt“ entkleidet. Das gesamte Militärgelände der Rheinschanze kam in die Verwaltung des Bayer. Finanzministeriums „zur geeigneten Benützung oder zur vorteilhaften Veräußerung“, jede Bau- und sonstige Eigentumsbeschränkung wurde im „überwiegenden Interesse“ des Handels und Verkehrs aufgehoben.

### Rheinübergang und Rheinbrückenbau

Die Verbindung zwischen der Festung Mannheim und der Rheinschanze stellte die im Jahre 1669 von dem Bacharacher Bürger Lautphöus erbaute Giersähre



Die „Fliegende Brücke“ zwischen der Rheinschanze und der Festung Mannheim, erbaut 1669.

her, die „Fliegende Brücke“, die sich „ohne Segel und Ruder“ fortbewegte und „mehr als 400 Mann, Pferde und geladene Wagen“ tragen konnte. Infolge der regen Bautätigkeit in Mannheim während der Regierungszeit des Kurfürsten Karl Philipp war diese Fährde den ihr gestellten Anforderungen nicht mehr gewachsen. An ihrer Stelle entstand in den Jahren 1720—25 im Zuge der heutigen Kaiser Wilhelmstraße eine Schiffbrücke, die erst in den Jahren 1865—68 durch die heutige feste Rheinbrücke weiter südlich ersetzt wurde. Die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erbauten Straßen von Speyer über die Rehhütte und Mundenheim, sowie von Neustadt über Mutterstadt und von Kaiserslautern über Dürkheim und Oggersheim trafen in der Rheinschanze zusammen. Große Truppenmärsche während der französischen Revolutionskriege und der Napoleonischen Kriege gingen hier über den Rhein. Der Frieden von Lunéville machte den Rhein zur Grenze. Die Franzosen errichteten in der Rheinschanze eine Zollstation. Die Zollabfertigung erforderte im Straßenverkehr für Wagen und Fußgänger Aufenthalte. Für die zu Schiff ankommenden bzw. abgehenden Waren, die für das linke Rheinufer bestimmt waren, kam das Ein- und Ausladen in Mannheim wegen der bestehenden Zolleschwierigkeiten kaum mehr in Frage. Private Unternehmer erkannten die Lage und trugen ihr Rechnung.

### Die Rheinschanze als privater Handelsplatz

Ein Nachkomme der Gräfenauer Erbhofbauern, Jakob Graf, der seit der Niederbrennung der Hofgebäude (1793) in Mannheim wohnte, erbaute an der Ecke der Kaiser Wilhelm- und Ludwigstraße (heute Konfektionshaus Ziegler, Nachf.) noch zur Gräfenauer Flur gehörig, das Gasthaus „Zum Anker“, den Ankerhof. Dreimal in der Woche beförderte er mit einem Wagen (Chaise) Reisende von der Rheinschanze nach Speyer und zurück. Ferner handelte er mit Mannheimer Dickrübensamen, Gips und Olkuchen. Doch bald stellte sich die Konkurrenz ein. Der Mannheimer Wirt Karl Hornig erwarb im Jahre 1808 von der französischen Republik 2 Hektar Land innerhalb der Rheinschanze, errichtete den französischen Zollbeamten ein Wachthaus und führte im folgenden Jahre mit Zuschüssen der französischen Zollbehörde ein Wohnhaus auf, in dem er französischen Zollbeamten Wohnungen zur Verfügung stellte. In diesem Hause eröffnete er zugleich die Wirtschaft „Zum Schiff“. Da er den Zugang zur Schiffbrücke und das angrenzende Ufergelände besaß, besserte er die alten Ufermauern aus, schuf so einen Anlegeplatz für Schiffe und erhob eigenmächtig Abgaben für das Ein- und Ausladen der Waren. Letzteres wurde ihm im Jahre 1811 durch die französische Verwaltung verboten: Weg und Schiff wurden freigegeben, doch der Anlegeplatz für Schiffe blieb der Rheinschanze erhalten.

Nach dem Tode des Wirtes Hornig erwarb der Kaufmann Johann Heinrich Scharpf aus Speyer dessen Anwesen im Jahre 1820 um den Preis von 15 000 Gulden. Scharpf hatte schon früher regelmäßig in der Rheinschanze landwirtschaftliche Erzeugnisse der Pfalz — Tabak, Wein usw. — zu Schiff verladen und versandt. Die günstigen Stromverhältnisse und die Uferbauten gestatteten den Schiffen unmittelbar am Ufer anzulegen, was den Schiffern bequemer war als in Speyer. Die Wirtschaft „Zum Schiff“ verpachtete er an den Besitzer Graf vom Ankerhof, um sich mit ganzer Kraft seinem neuerworbenen Handelsplatze widmen zu können.

Auf Ansuchen erhielt Scharpf durch Allerhöchste Entschließung des Königs Maximilian Joseph unterm 14. 5. 1822 die Genehmigung zur „Anlegung eines Landungs- und Ladungsplatzes in der Rhein-



Die „Rheinschanze“ als Handelsplatz um 1835.

schanze — gegenüber von Mannheim — sowie die Errichtung eines Krahnens auf seinem eigentümlichen Grund und Boden . . . .“ unter folgenden Bedingungen:

1. Keinem Schiffer sollte verwehrt sein, an der Rheinschanze zu landen und Güter oder Waren aus- oder einzuladen, oder niederzulegen.
2. Scharpf durfte für die Benützung des auf seinem Grund und Boden errichteten Kranen zum Aus- und Einladen der Waren eine Gebühr erheben.
3. Die Dauer der Konzession war auf 10 Jahre festgesetzt; eine Erneuerung derselben blieb vorbehalten.

Dem Anlegeplatz fehlte noch der Zufluchtsort für Schiffe bei Hochwasser und Eisgang. Der Rhein selbst behob diesen Mißstand. Bei einem Hochwasser im Jahre 1824 zerriß er das trennende Ufer zwischen seinem Lauf und dem großen Wasserloch nördlich der Rheinschanze: Der Winterhafen war geschaffen; er war nur auszubauen und zu vertiefen.

Damit war der junge Handelsplatz gegenüber der Handelsstadt Mannheim im Vorteil. Der Mannheimer Hafen lag nicht an dem Rhein, sondern am Neckar und wurde nun von den Schiffen weniger mehr benutzt, da diese die günstige Lage der Rheinschanze vorzogen.

Das Handelshaus Scharpf—Lichtenberger (Lichtenberger, der Schwiegervater Scharpfs, seit 1826 Teilhaber der Firma, wurde i. J. 1830 nach dem Tode Scharpfs der alleinige Inhaber) blühte rasch auf. Im Jahre 1824 erstand ein größeres Lagerhaus, im Jahre 1827 ein Wohnhaus für den Teilhaber Haape und in den Jahren 1829/30 an der Stelle, wo früher in der Schanze eine Kapelle gestanden hatte, ein zweites Lagerhaus, zu dessen Bau der größere Teil des Materials der abgebrochenen Kapelle verwendet wurde. Das Handelshaus beschäftigte bald 30—35 junge Kaufleute.

#### Der Handelsplatz erhält öffentliche Bedeutung

Nachdem seit dem Jahre 1816 ein Bayer. Zollamt in der Rheinschanze bestand und im Jahre 1827 daselbst ein Grenzüberkontrollleur stationiert worden war,



wurde 2 Jahre später ein Oberzoll- und Hallamt errichtet. Im Jahre 1833 erließ die Bayer. Regierung ein eigenes Reglement für den Handelsplatz. Hiernach sollte das Handlungshaus Scharpf und Lichtenberger die für die Zollräume und das Zollpersonal nötigen Gebäude dem Arar gegen Mietzins überlassen und für den Gebrauch seiner Magazine von den Handelsleuten bestimmte Niederlagsgebühren erheben dürfen. Für die zollamtliche Behandlung der Waren wurde eine weitere Anweisung gegeben. Im Jahre 1842 wurde der bisherige freie Landungsplatz als Freihafen nach den Bestimmungen der Rheinschiffahrtsordnung erklärt und zugleich eine Hafens- und Zollhofsordnung für denselben erlassen.

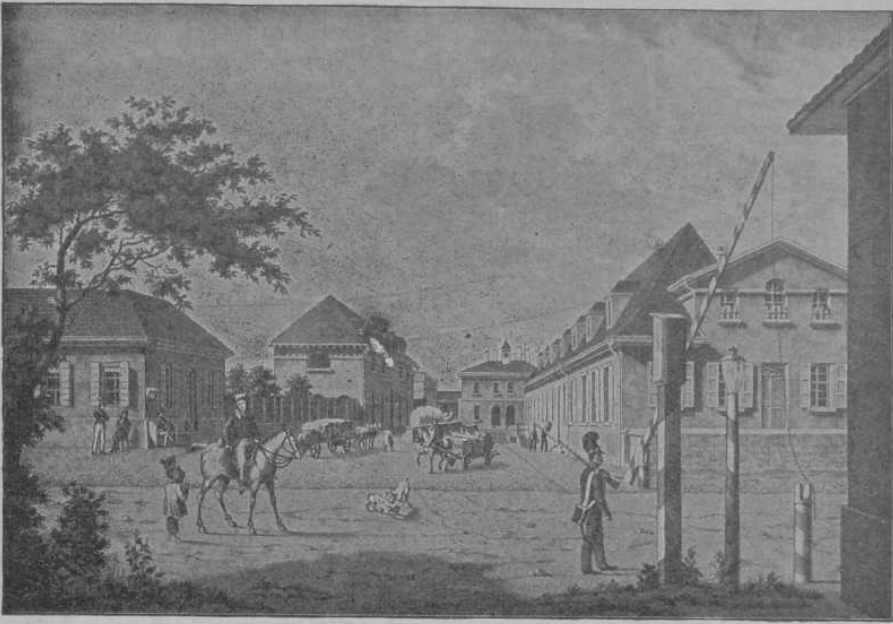
Infolge eines Vertrages des Handelsstandes Basel mit der Expeditionshandlung in der Rheinschanze geschah das Umladen der Waren im Schiffsverkehr zwischen Mainz und Basel in der Rheinschanze, ein weiterer Kontrakt vom 21. Februar 1837 ermöglichte die Errichtung einer Kanalfahrt zwischen Rotterdam—Amsterdam und der Rheinschanze. Der Gesamtumschlag im Schiffsverkehr stieg von 5758 Tonnen i. J. 1826 auf 18030 Tonnen i. J. 1842.

Das rasche Emporblühen des jungen Landungsplatzes rief bald die Rivalität des Mannheimer Handelsstandes und der Badischen Regierung wach. Man richtete auf der Mannheimer Seite mittelst zweier Pontons eine Landungsstelle ein und benützte das Judenschlachthaus als Warenmagazin. Der Mannheimer Neckarhafen, wo nur ein einziger hölzerner Kranen stand, verödete, da man nur auch am Rheine ein- und ausladen konnte. Mit vielen Kosten erbaute man einen Winterhafen mit mehreren eisernen Kranen und ausgedehnten Lagerhäusern, die Hafens-, Kranens- und Lagergebühren wurden bedeutend herabgesetzt und Ein- und Ausfuhrprämien gewährt. Verträge wurden abgeschlossen, wonach die nach Mannheim fahrenden Schiffe keine Waren für die Rheinschanze laden durften, zum mindesten aber in Mannheim ausgeladen und mit Rachen in die Rheinschanze verbracht werden mußten.

Im Jahre 1834 wurde der deutsche Zollverein gegründet, dem 2 Jahre später auch Baden beitrat. Die Zollschranken im Reiche waren gefallen, Handel und Industrie blühten auf. Dem Saarkohlenbergbau und der Saareisenindustrie standen nun Süddeutschland als Absatzgebiete offen, die Rheinschanze sollte bei diesem Durchgangsverkehr erhöhte Bedeutung erhalten. Der Fuhrwerksverkehr war zu teuer und reichte auch nicht mehr aus. Schon im Jahre 1838 reifte der Plan zur Erbauung einer Eisenbahnlinie von der Rheinschanze zur Saar (zunächst bis Verbach), um ein billigeres und zuverlässigeres Transportmittel für die Industrieerzeugnisse der Saar zum Rheine zu erhalten. Allerdings konnte erst am 11. Juni 1847 die Teilstrecke Neustadt—Ludwigshafen mit der Abzweigung nach Speyer und am 26. August 1849 die ganze Bahnlinie bis Neunkirchen in Betrieb genommen werden.

**Der Handelsplatz geht in den Besitz des Bayer. Staates über und erhält den Namen Ludwigshafen.**

Die abgeschlossenen Zollvereinsverträge schufen die Voraussetzungen zu der wirtschaftlichen Einheit Deutschlands und machten die Bestrebungen der einzelnen Staatsregierungen, Handel und Industrie zu fördern, zur staatswirtschaftlichen Notwendigkeit. Für Bayern brachten sie durch den Besitz der Pfalz und deren Lage am Rhein noch ein staatspolitisches Moment. Der politische Einfluß auf alle mit dem Rhein zusammenhängen Fragen stand nach den Zollverträgen in gleichem Verhältnis zu den Handelsinteressen, die



Blick in den Handelsplatz „Rheinschanze“ um 1835.

jeder Staat dort zu vertreten hatte. Bayern hatte aber unter den Zollvereinsstaaten nicht jene Stellung, die ihm nach seiner Größe und Bedeutung zukam, ja es stand sogar hinter den kleineren Staaten Hessen mit seinem Handelsplatz Mainz und Baden mit seinen Plätzen Mannheim und Rehl zurück. Den ihm zukommenden Einfluß sicherte sich Bayern durch Schaffung eines Hafens am Rhein.

Bei der Wahl eines Hafen- und Handelsplatzes konnten in der Pfalz noch verschiedene Orte in Betracht gezogen werden. Keiner derselben hatte aber die Handelsbedeutung erreicht wie die Rheinschanze: Neuburg und Wörth besaßen schlechte Stromverhältnisse und „einen mangelnden Handelszug“; Germersheim war Festung; Speyer besaß wohl einen Freihafen, lag aber „fern von jeder Handelsstraße des festen Landes“; die Entfernung Frankenthal vom Rheine war zu groß, um „mit den Rheinhäfen erfolgreich konkurrieren zu können“. So blieb nur die Rheinschanze, welche Aussicht auf Entstehen eines großen Handelsplatzes bot.

Auf Betreiben des damaligen Regierungspräsidenten Fürst von Wrede wurde am 14. März 1843 das Handels-Etablissement Lichtenberger, das durch die große Konkurrenz des Mannheimer Handels und durch Fehlunternehmungen in Schwierigkeiten geraten war, durch den Bayer. Staat angekauft, der es unterm 20. Mai 1844 als Hafenanstalt übernahm. Die Rheinschanze war so ein staatlicher Handelsplatz geworden.

In einer Entschließung des Bayer. Staatsministeriums vom 5. 3. 1843 an die Pfälz. Kreisregierung heißt es: „Es ist die Möglichkeit gegeben, diesen Platz durch Ausdehnung in administrativer, politischer und industrie-commerzieller Hinsicht zu einer förmlichen Gemeinde zu gestalten und nach und nach zu einer Stadt oder einem Marktflecken zu erheben“. Da jedoch zur Bildung einer politischen Gemeinde jegliche Voraussetzung fehlte, wurde durch eine Entschließung des Staatsministeriums des Innern vom 25. 4. 1843 verfügt,

„daß dem bisher unter dem Namen der Rheinschanze bekannten Handels- und Hafenplatz gegenüber von Mannheim, und der sich dort bildenden Gemeinde der Name „Ludwigshafen“ schon jetzt beigelegt werde“.

Ferner wurde durch die gleiche Verfügung ein besonderer Polizeibezirk Ludwigshafen gebildet, welcher die bisherige Rheinschanze, den Ankerhof, Gantherhof, den Gräfenau- und Rohrlacherhof und die Hemshöfe zu umfassen hatte. Zur Leitung desselben wurde ein Polizeiadjukt ernannt, der dem Landkommisariat Speyer direkt unterstellt war, „in jeder anderen Beziehung aber im Dienstverhältnis zur Gemeindeverwaltung Mundenheim, bzw. Friesenheim“ stand.

Es wohnten im Jahre 1843 in der Rheinschanze 14 Familien mit 90 Seelen, auf dem Ankerhof 1 Familie mit 14 Seelen, auf dem Gantherhof 1 Familie mit 6 Seelen, in der Gräfenau 2 Familien mit 15 Seelen, auf dem Rohrlacherhof 1 Familie mit 5 Seelen, auf dem Hemshof 14 Familien mit 99 Seelen: zusammen im ganzen Polizeibezirk 35 Familien mit 219 Seelen (Friesenheim zählte zu dieser Zeit 1220, Mundenheim 1200 Einwohner.) Die Einwohnerzahl stieg rasch; schon nach 2 Jahren betrug sie 106 Familien mit 535 Seelen, 49 Familien mit 238 Einwohnern gehörten dem Gemeindeverband Mundenheim, 57 Familien mit 297 Einwohnern der Gemeinde Friesenheim an.

### Ludwigshafen wird Gemeinde, Stadt und Sitz von Behörden

Der Handelsplatz „Ludwigshafen“ hatte schon längst in der Welt einen Namen erlangt. Die im Jahre 1843 gegründete Pfälz. Dampfschiffahrtsgesellschaft hatte mit eigenen Schiffen den Verkehr mit Holland aufgenommen. Mit der Eröffnung der Bahnlinie über Saarbrücken, Metz und Paris bildete Ludwigshafen den Ausgangs- und Endpunkt eines außerordentlichen Personenverkehrs und Stapelplatz für den Zug der Auswanderer über Havre aus Hessen, Frankfurt und der Neckargegend. Die Bildung einer Gemeinde mit einem ausgeschiedenen Gemeindehaushalte wurde ein immer dringenderes Bedürfnis. Mitten durch die junge und rasch aufblühende Siedlung führte eine Verwaltungsgrenze: der eigentliche Handelsplatz mit dem Winterhafen gehörte zur Mundenheimer, Ankerhof und Bahnhof, sowie die übrigen Höfe lagen auf Friesenheimer Gemarkung.

Trotz der großen Fürsorge des Staates konnten die allernotwendigsten Bedürfnisse, die nur dem Aufgabenbereich einer Ortsverwaltung zufallen, nicht befriedigt werden. Jegliche Beleuchtung fehlte, die Straßen waren bodenlos, niemand beseitigte die großen Sumpflöcher innerhalb und außerhalb der Siedelung. Die beiden Gemeinden Friesenheim und Mundenheim weigerten sich, Abhilfe zu schaffen. Zwei Versuche, in den Jahren 1843 und 1845 eine selbständige politische Gemeinde zu bilden, schlugen fehl. Es fehlte vor allem ein eigener Gemeindebann, sowie jegliches Gemeindevermögen, um die dringlichsten ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben bestreiten zu können. Die Aufbringung der notwendigen Geldmittel durch Umlagen kam nicht in Frage, da ein hoher Hundertsatz weiteren Ansiedelungen hindernd im Wege gewesen wäre.

Dazu kamen die unruhigen Jahre 1848/49, die der jungen Siedlung fast den Todesstoß versetzten. Vom 15.—18. Juni 1849 beschossen die Freischärler mit 9 Kanonen von Mannheim aus hauptsächlich die Lagerhäuser, die durch Feuer vollständig zerstört wurden. Der angerichtete Schaden belief sich auf 403 873 fl. darunter 286 698 fl. Schadensansprüche von Privatleuten.

Durch Gesetz vom 30. 3. 1850 wurden an die Handelsfirmen und Private 282 000 fl. durch den Bayer. Staat ausgezahlt. Der Wiederaufbau vollzog sich rasch, durch das Eingreifen des Staates war das Vertrauen zu dem jungen Handelsplatze bald wieder zurückgekehrt.

Durch Verfügung der Kreisregierung vom 12. Juli 1850 wurde eine „Lokal-Kommission“ mit 5 Mitgliedern aus der Reihe der Höchstbesteuerten von den Einwohnern gewählt, welche die Partikularinteressen von Ludwigshafen und seinen Bewohnern zu vertreten und zu wahren hatte. Sie hatte sich weder in die Gemeindeverwaltung, noch in die Handhabung der Polizeigewalt einzumischen, konnte jedoch innerhalb ihres Geschäftsbereiches Eingaben bei allen zuständigen Behörden machen. Den Vorsitz führte Karl Höch, Großherz. Ökonomierat. Am 26. 8. 1850 nahm die Lokalkommission ihre Tätigkeit auf.

Die Einwohnerzahl des Polizeibezirks Ludwigshafen wuchs weiterhin. Im Jahre 1852 waren 301 Familien mit 1520 Einwohner ansässig, darunter freilich nur „51 wirkliche Ortsbürger mit 281 Seelen“. In dieser Zahl waren nicht mit einbegriffen die Garnison, „alle jene Gewerbsgehilfen, Gesellen und Tagelöhner“, deren Zahl sich auf mehrere Hundert belief, welche aus „Mangel an Wohnungen in Mannheim und den nahen Gemeinden Mundenheim, Friesenheim, Oppau und selbst in Oggersheim wohnten, aber ihre tägliche Beschäftigung in den verschiedenen Etablissements zu Ludwigshafen hatten“. Zwei Jahre vorher waren bereits 20 Handelsfirmen und 75 Handwerker ansässig. Dazu kamen noch verschiedene neue Unternehmungen, u. a. die Chemische Fabrik Giulini, die Schiffsbauanstalt Peurec u. Co. für eiserne Schiffe, die allerdings ein unrühmliches Ende nahm, und eine Tabakfabrik.

Endlich waren im Jahre 1853 die verwaltungsmäßigen Voraussetzungen gegeben und die selbständige politische Gemeinde Ludwigshafen konnte gebildet werden. Unterm 27. Dezember 1852 wurde von dem König die entsprechende Verfügung erlassen und am 15. April 1853 trat die erste ordentliche Gemeindevertretung in Funktion, der erste Bürgermeister war Heinrich Lichtenberger.

Die ehemaligen Gemarkungen des Hemshofes und der Gräfenau, das Gebiet der Rheinschanze einschließlich des ganzen Kriegswörth's, sowie kleine Teile der Gemarkungen von Friesenheim und Mundenheim, insgesamt 1139 Tagwerk, bildeten den Bann mit 1520 Einwohnern; Friesenheim behielt mit ungefähr der gleichen Einwohnerzahl 2693 und Mundenheim 2845 Tagwerk.

In einer Eingabe vom 4. 9. 1859 hat die Gemeindeverwaltung um Erhebung von Ludwigshafen zur Stadtgemeinde. Der König genehmigte das Ersuchen, am 8. November ds. gl. Js. wurde Ludwigshafen in die Reihe der Städte des Königreiches aufgenommen.

Das Stadtwappen entsprach der Entstehung und Bedeutung der Stadt: ein aufrechtstehender Löwe mit einem Schilde, in welchem ein Anker liegt.

Die junge Stadt zählte im Jahre 1859 3000 Einwohner. Bald wird sie Kantonshauptort und Sitz des Bezirksamtes; Mutterstadt und Oggersheim geben Finanzamt, Amtsgericht und Notariat an sie ab. Die Direktion der Pfälz. Eisenbahnen war bereits 1849 von Speyer nach Ludwigshafen verlegt worden. Die Bayer. Staatsbank, die Löwenapotheke, das erste Schulhaus — die erste private Schule wurde schon 1847, die erste Ortsschule im folgenden Jahre errichtet — eine katholische und eine protestantische Kirche, Krankenhaus, Telegraphenamnt und Postamt entstanden.

### Ludwigshafen wird Sitz der chemischen Industrie

Unterdessen hatte die chemische Industrie ihren Einzug gehalten. Sie sollte fortan der Stadt nicht nur das Gepräge geben, sondern auf dem ganzen Erd-



Ludwigshafen wird Stadt, Urkunde vom 8. November 1859.

ball ihren Ruf als Metropole der deutschen chemischen Industrie verkünden. Nach der bereits ansässigen Chemischen Fabrik von Gebr. Cielini verlegte die Badische Anilin und Sodafabrik im Jahre 1865 als Teerfarbenfabrik ihren Sitz von Mannheim nach Ludwigshafen, wo sie nördlich des Hemshofes an dem im Jahre 1827 begonnenen Rheindurchstiche günstig gelegenes Fabrikgelände fand. Die Chemischen Fabriken von J. A. Benckiser, die Knoll A.-G., Dr. Raschig u. a. folgten. Eine Entwicklung von größtem Ausmaße setzte ein, begünstigt durch das Werk Bismarcks; die Gründung des zweiten Reiches und den glücklichen Ausgang des deutsch-französischen Krieges. Ludwigshafen war nach Westen und Osten keine Grenzstadt mehr: Nach der ersten Richtung in bezug auf das „inländische Ausland Baden, gegenüber dem rivalisierenden Mannheim“; nach der anderen Seite hin sicherten die weiter nach Westen gerückte Reichsgrenze die starken deutschen Festungen Metz und Straßburg gegen die drohenden Einfälle der Franzosen, die im Laufe von zwei Jahrhunderten Verwüstungen und große Notzeiten brachten.

### Ludwigshafen, eine Stadt ohne Raum

Seit dem Jahre 1871 (die Stadt zählte 8000 Einwohner) verdoppelte sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt die Einwohnerzahl. Neue Straßenzüge entstanden zwischen den ehemals zerstreut gelegenen Höfen und der Rheinschanze. Vier- und fünfstöckige Miethäuser mit Hinterhäusern und engen Höfen boten den sich in schneller Folge ansiedelnden Arbeiterfamilien Wohnungen.

Die im Jahre 1853 gezogene Banngrenze zeigte sich bald als zu enge. Nicht nur Teile der Anilinfabrik, sondern auch städtische Gebäude und Anlagen, z. B. Gaswerk, Krankenhaus, lagen bereits auf Friesenheimer Flur. Am 10. Dezember 1891 erfolgte die Eingemeindung von Friesenheim (1895 = 39000 Einwohner), 8 Jahre später die Einverleibung des Dorfes

Mundenheim (1900 = 61 000 Einwohner). Das Stadtgebiet war damit auf dem Hochufer des Rheines angelangt. Neue Hafenanlagen entstanden — Luitpold-, Kaiserwörth- und Altrheinhafen. — umsäumt von hohen Lagerhäusern, Tanks, Gleisanlagen und Hebevorrichtungen. Die Anilinfabrik baute im Anschluß an das „alte Werk“ das Stickstoffwerk Oppau, die Chemische Fabrik von Gebr. Giulini überbaute die Stadtgrenze gegen Rheingönheim (1910 = 83 000 Einwohner).

Schwere Kriegs- und schicksalhafte Nachkriegszeiten, französische Besatzung und Inflation, die Abschnürung des Saarlandes, die Nähe der ungeschützten Reichsgrenze hemmten 15 Jahre die sprunghafte Aufwärtsentwicklung. Der Zusammenbruch Deutschlands wirkte sich ganz besonders nachteilig in der jungen Großstadt am Rhein aus — im Jahre 1924 war die Einwohnerzahl auf über 100 000 gestiegen. Der Hafenerverkehr ging zurück, die Bautätigkeit erlahmte, die Fabriken schritten zu großen Entlassungen von Angestellten und Arbeitern. Die Arbeitslosenziffer lag jahrelang weit über dem Reichsdurchschnitt, die Wohlfahrtslasten der Stadt stiegen ins Uferlose. Politische Parteien mit ihrer zersetzenden Arbeit trugen mit dazu bei, die rückläufige Bewegung noch zu fördern.

### Ludwigshafen und das dritte Reich

Am 30. Januar 1933 schuf der Führer das dritte Reich: Die Saar kehrte heim, ein starkes Heer schützt wieder die deutschen Reichsgrenzen, ein gewaltiges Aufbauprogramm wurde erfolgreich in Angriff genommen. Handel und Industrie erfuhren eine mächtige Belebung; über 5 Millionen Arbeitslose kamen wieder in Arbeit und Brot. Die Auswirkungen dieser Entwicklung für Ludwigshafen zeigen am besten Zahlen, denen die Vergleichszahlen der Nachbarstadt Mannheim gegenübergestellt werden sollen: Der Hafenumschlag stieg in den Jahren 1932 bis 1937 in Ludwigshafen von 2,25 Millionen Tonnen auf 4,62 Millionen Tonnen, in Mannheim von 4,32 Millionen Tonnen auf 5,14 Millionen Tonnen. Der Eisenbahngüterverkehr stieg in den gleichen Jahren in Ludwigshafen von 1,55 Millionen Tonnen auf 3,17 Millionen Tonnen, in Mannheim von 3,61 Millionen Tonnen auf 4,85 Millionen Tonnen.

Das große Aufbauwerk des Führers rückte aber auch die Lösung der sozialen Fragen im völkischen Sinne an hervorragende Stelle. Damit gewannen der Siedelungsgedanke und die Auflockerung der Industriestädte stärkste Beachtung. Da bot das Verhältnis zwischen Bodensfläche und Bevölkerungsziffer in Ludwigshafen gegenüber in Mannheim ein wenig erfreuliches Bild. Im „alten“ Ludwigshafen sind 30 Prozent der Gemarkungsfläche überbaut, auf 1 Hektar wohnen 50 Menschen, in Mannheim sind nur 11 Prozent der Gemarkung überbaut, auf 1 Hektar Boden wohnen nur 19 Menschen.

Dabei vermehrte sich die Einwohnerzahl von Mannheim seit dem Jahre 1853 um das 8fache, die Einwohnerzahl von Ludwigshafen um das 70fache.

Wiederum drängte die Raumfrage in Ludwigshafen zur Entscheidung. Durch Entschließung des Reichsstatthalters von Bayern wurde unterm 8. Februar ds. Js. die Zusammengemeindung der Städte Oppau und Oggersheim, sowie der Gemeinden Maudach und Rheingönheim mit der Großstadt Ludwigshafen am Rhein verfügt. Damit beginnt in der Entwicklung der Stadt der deutschen Chemie als Groß-Ludwigshafen ein neuer bedeutungsvoller Abschnitt. Die zahlenmäßigen Veränderungen ab April ergeben folgendes Bild: Die Bodensfläche wuchs von 2 175 Hektar auf 6 836 Hektar, die Einwohnerzahl stieg von

108 650 Seelen auf 142 840 Seelen, auf 1 Hektar Boden „rechnerisch“ 20,7 Einwohner.

Vier weitere Gemeinden, deren Schicksal vom Ursprung ebenfalls mit dem Rhein verkettet ist, sind nun Teile der Großstadt geworden. Ihre Einwohner fanden sich im Laufe der Jahrhunderte schon oft in gemeinsamer Abwehrfront gegen die Hochwassergefahren des Rheines zusammen, ertrugen gemeinsam unsägliches Kriegsleid, liehen beim Aufbau der jungen Handels- und Industriestadt ihre fleißigen Hände, halfen mit die großen Erfindungen der Chemiker und Ingenieure in die Tat umzusetzen und bildeten schon lange eine Verkehrs- und Wirtschaftseinheit mit der Großstadt.

Das rasche Fortschreiten auf allen Gebieten des Verkehrs, des Handels und der Industrie, die Aufrollung der sozialen Fragen erfordern weiterhin in unserer Stadt, der Arbeit und Kampf mit in die Wiege gegeben wurden, zur Erfüllung der neugestellten Aufgaben und der Überwindung hindernder Schwierigkeiten Zusammenfassung aller Kräfte, der Arbeiter der Stirn und der Faust, der Bevölkerung aller Stadtteile, der Führer der Handels- und Industriebetriebe und der Führung der Stadt. Möge ein gütiges Geschick die Lösung der großen Probleme im Sinne unseres großen Führer segnen.

Benutzte Quellen:

1. H. Harms, Deutschland (Vaterländische Erdkunde)
2. Hugo Franke, Das Mannheimer Stadtbild einst und jetzt, 1925
3. „Karte des alten Flusslaufes im Oberrheintal“, aus Mone's Badisches Archiv für Ba-  
landskunde
4. Staatsarchiv Speyer, Kurpfalzakten Nr. 10 442 und Karten und Pläne Nr. 1586
5. Akten der Regierung der Pfalz, Fasc. 1358 Lu.
6. Karl Kleeberger, Ludwigshafen a. Rh., eine neuzeitliche Städtegründung (Dr. G. Wahr-  
heit, Heimat und Vaterland)
7. R. Wühr, die Rheinschanze im Stadtplane Ludwigshafen a. Rh. (Heimatblätter für Lud-  
wigshafen a. Rh. und Umgebung, Jahrgang 1937)
8. Geschichte der Stadt Ludwigshafen a. Rh. (1903)
9. Akten der Stadt Ludwigshafen a. Rh.

## Stätten der Arbeit

Josef Lenhard

Rastlos, Tag und Nacht rauchen die Kamine des Werkes, lodern die Feuer der Öfen, brausen und gären die Stoffe in Retorten und Bottichen. Gase wirbeln um Festes und Flüssiges, Dampf rattert aus Siedeschlangen und Kohle schmort zwischen Erden. Es ist, als ob der Stoff, der gefangene, hinausdrängen, sprengen wolle seine Fesseln, um sich fauchend wie ein Urtier dem Raum zu vermählen.

Aber das Werk hält ihn fest, das Werk! Neben einem ordentlichen geduldigen Flusse ist es vielleicht gebaut aus Millionen Steinen, die gebrannt sind aus der Erde seines Fundaments. Ein unfreundliches Gelände ist sein Hintergrund. Seine Adern sind eiserne Brückenrohre oder mächtige Schläuche aus Steingut und Blei. Seine Sehnen sind Kleinbahnen und Lauftrane. Sein Blut ist geläuterte Energie des Alts.

Aber sein Hirn, das ist der Mensch.

Einer nur? Hunderte, tausende? Die da haften und lauernd warten, die drängen und schieben, rühren und sieben, lösen und kuppeln? Das wäre zu untersuchen!