

DER WASSERBAUINGENIEUR MORITZ EISENLOHR (1855–1924) IN MANNHEIM UND STRASSBURG – EIN VERMITTLER BAUTECHNISCHEN WISSENS AM OBERRHEIN

Zusammenfassung

Der Beitrag beleuchtet das theoretische und praktische Werk des Wasserbauingenieurs Moritz Eisenlohr als Hafenplaner beim Ausbau des Mannheimer und des Straßburger Hafens im Zuge des damals schrittweise ausgeführten Ausbaus des Rheins als Schifffahrtsstraße und hebt die Bedeutung der Oberrheinebene als Interferenzraum zwischen Deutschland und Frankreich hervor. Dabei werden die unterschiedlichen Medien des Bautechniktransfers wie personelle Netzwerke insbesondere in der Bauverwaltung, durch Ausbildungs- und Berufsbiographien sowie fachspezifische Publikationen von Eisenlohr analysiert. Durch die Untersuchung wird die bislang kaum gewürdigte Rolle der technischen Baubeamten bei der Schaffung moderner Infrastrukturen für die Großstädte im 19. und 20. Jahrhundert verdeutlicht.

Abstract

The article illuminates the theoretical and practical work of the hydraulic engineer Moritz Eisenlohr as harbour planner in the expansion of the Mannheim and Strasbourg harbours in the course of the gradual development of the Rhine as a shipping route emphasising the importance of the Upper Rhine as an interference area between Germany and France. The different means of the transfer of construction technology such as personnel networks – especially in the municipal building administration – education, professional biographies as well as publications by Eisenlohr are analysed. The study illustrates the role of technical civil servants in the creation of modern infrastructures for large cities in the 19th and 20th centuries, a role that has hardly been acknowledged to date.

Um Phänomene des Wissenstransfers zu identifizieren, wurde im Rahmen des interdisziplinär angelegten Forschungsprojekts *Metacult* im deutsch-französischen Kontext das Beispiel

der Stadt Straßburg untersucht.¹ Dabei erwiesen sich biografische Studien zu ausgewählten Fachleuten diesseits und jenseits des Rheins als probates Mittel, da diese Vermittler den Transfer bautechnischen Wissens zwischen den verschiedenen Teilstaaten des Deutschen Reichs und Frankreich fassbar machen.

Straßburg, nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/1871 durch den Frankfurter Frieden dem Deutschen Reich angeschlossen und bis 1918 Hauptstadt des Reichslands Elsass-Lothringen, war dabei durch seine Lage am Oberrhein, seine Zweisprachigkeit und nicht zuletzt durch seine liberale und innovationsfreudige Verwaltung in den beiden ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts Kulminationspunkt des Wissenstransfers zwischen Deutschland und Frankreich. Ziel sowohl der neuen deutschen Verwaltung wie der einheimischen elsässischen Wirtschaftsbürger war nach 1870, die geänderten politischen Verhältnisse zu nutzen und Straßburg zu einem bedeutenden Handels- und Industriestandort zu machen, der in Konkurrenz zu den übrigen Städten am Oberrhein treten sollte. Durch die Entscheidung der Preußen, die veralteten und bei der Belagerung der Stadt im Jahr 1870 beschädigten Festungsanlagen zu erweitern, wurde die Stadtfläche enorm vergrößert und durch einen 1880 verabschiedeten, vom Straßburger Stadtarchitekten Jean Geoffroy Conrath signierten Bebauungsplan geordnet. Die Anlage des neuen Stadtteils, der sogenannten Neustadt, sorgte zusammen mit dem allgemeinen Städtewachstum Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts für eine lebhafte Entwicklung des Bauwesens. Der boomende Sektor und die zu seiner Regulierung ständig erweiterte Bauverwaltung zogen Fachleute aus dem gesamten Deutschen Reich an – Baubeamte, Architekten, Ingenieure und Bauhandwerker. Absolventen der deutschsprachigen Technischen Hochschulen, insbesondere aus dem nahen badischen Karlsruhe, von Stuttgart oder der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich kamen nach Straßburg und bereicherten die wachsende Metropole mit ihrem bautechnischen Können. Einer dieser technischen Fachleute, die beispielhaft für den Wissenstransfer von der einen zur anderen Rheinseite unter wechselnden politischen Zugehörigkeiten stehen, war der 1910 von Mannheim nach Straßburg berufene Wasserbauingenieur Moritz Julius² Eisenlohr, der in dieser Studie vorgestellt werden soll (Abb. 1).

Der Oberrhein als Schifffahrtsstraße

Eine der wirtschaftlich bedeutsamsten Aufgaben im späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts war der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Ausbau der Kanäle und Wasserwege und deren Anbindung an den Oberrhein. Der Rhein selbst war Anfang des 19. Jahrhunderts noch

¹ Metacult (Hg.): *Straßburg – Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland. Architektur und Stadtplanung 1830 bis 1940*. Berlin 2018.

² Eigentlich Moriz Eisenlohr. Die im *Deutschen Geschlechterbuch* und in der Familie verwendete Schreibweise wurde an die allgemein üblichere und in fast allen Schriften und Dokumenten für Eisenlohr verwendete Variante »Moritz« angepasst.



Abb. 1
Moritz Eisenlohr (1855–1925), Porträt als Leiter des
Tiefbauamts in Mannheim, um 1907

ein Wildstrom, der sich durch seinen mäanderförmigen Verlauf mit zahlreichen Nebenarmen und Inseln auszeichnete. Erst die Rheinregulierung legte das zuvor häufig wechselnde Flussbett fest und schützte die Anrainer vor den verheerenden Hochwassern des Rheins. Grundlage dafür waren mehrere binationale Übereinkommen: der 1808 in Straßburg eingerichtete Magistrat du Rhin und die 1817 installierte Grenzberichtigungskommission zwischen Deutschland und Frankreich, die mit dem 1840 geschlossenen Rheingrenzvertrag die Rheingrenze definierte und die gemeinsamen Arbeiten der französischen und der badischen Verwaltung regelte. Die technische Durchführung begann 1817 unter Leitung des Karlsruher Bauingenieurs und Gründers der dortigen Ingenieursschule, Johann Gottfried Tulla (1770–1828).³ Die Maßnahmen dauerten Jahrzehnte und konnten erst unter Johann Gottfried Tullas Nachfolgern im Jahr 1876 abgeschlossen werden.⁴

Diese Rheinregulierung, die neben einer Verkürzung des Rheins ein verengtes Flussbett sowie Dämme als Hochwasserschutz umfasste, war Voraussetzung für den Ausbau zur Schifffahrtsstraße, die Anfang des 20. Jahrhunderts zwischen Baden, Bayern und Elsass-Lothringen

³ Henze, Eberhard: *Technik und Humanität. Johann Gottfried Tulla*. Mannheim 1989.

⁴ Eisenlohr [Moritz]: *Straßburg und die Schifffahrt am Oberrhein* (Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen e. V.). Duisburg 1925, S. 16.

ausgehandelt und nach den Entwürfen des badischen Baudirektors und Nachfolgers von Johann Gottfried Tulla, Max Honsell, ab 1907 umgesetzt wurde.⁵

Im 19. Jahrhundert war Schifffahrt nur flussabwärts rentabel, aufwärts musste mit Tier- und Menschenkraft getreidelt werden. Dennoch versuchte man ab 1826 Schifffahrtslinien nach Mainz, Rotterdam und sogar London aufzubauen, die sich jedoch wegen der unkalkulierbaren Wasserstände und den dadurch bedingten eingeschränkten Schifffahrtstagen als Verkehrsmittel nicht gegen die Eisenbahn durchsetzen konnten. Der Rhein als Schifffahrtsstraße begann sich erst nach der Einführung von Dampfschiffen allmählich zu rentieren. Neben diesen technischen Voraussetzungen war die Rheinschifffahrt von der Zollgesetzgebung abhängig: Die Mainzer Akte regelte 1831 die Zollerhebung einheitlich; nach Gründung des Zollvereins schaffte die Mannheimer Akte von 1868⁶ diese Zölle ganz ab, was den Transport von Waren auf dem Wasserweg in Konkurrenz zur Eisenbahn beförderte. Seit den 1860er-Jahren war Mannheim für größere Schiffe südlichster Endpunkt der Rheinschifffahrt.⁷ 1894 wurde Moritz Eisenlohr als Ingenieur an das Tiefbauamt dieser aufstrebenden Industriestadt berufen.

Moritz Eisenlohr – Ausbildungsbiografie und erste Stationen

Moritz Eisenlohr entstammte einer Familie badischer Staatsbeamter und wurde 1855 in Konstanz als Sohn des Regierungsrats Moritz Wilhelm Eisenlohr (1812–1885) geboren. Fast sein ganzes Berufsleben war er auf enge Weise mit dem (badischen) Rhein verbunden: Studium der technischen Wissenschaften am Karlsruher Polytechnikum, der späteren Technischen Hochschule, das er 1877 mit dem Ingenieursexamen abschloss, danach praktische Ausbildung bei den Rheinbauinspektionen in Mannheim und Offenburg, anschließend ein Zwischenspiel in der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen beim Ausbau von Bahnstrecken. 1890 kehrte Eisenlohr endgültig zum Wasserbau zurück und leitete ab 1890 den Umbau der Hafenanlagen in Konstanz, um danach bis 1894 an der Rheinregulierung zwischen Germersheim und Straßburg mitzuwirken.

⁵ Honsell, Max: *Die Canalfrage und die Rheincorrection zwischen Basel und Mannheim*. Berlin 1878; Dominicus, Alexander: *Straßburgs deutsche Bürgermeister Back und Schwander 1873–1918*. Frankfurt/M. 1939, S. 25–35.

⁶ Eisenlohr 1925 (Anm. 4), S. 14; Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (Hg.): *Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 1969 nebst Zusatzprotokollen und Schluss-Protokoll)*. Mannheimer Akte. Duisburg 1980.

⁷ Facius, Friedrich: *Mannheim, Baden und der Oberrhein*. In: Mannheimer Hefte (1976), H. 1, S. 37, 40.



Abb. 2 Hafenanlagen der Stadt Mannheim im Jahr 1903 mit den älteren Becken zwischen Rhein und Neckar, rechts davon (nordöstlich) anschließend der bis 1903 angelegte Industriehafen

Moritz Eisenlohr als Leiter des Mannheimer Tiefbauamts: Die Schaffung des Industriehafens

Moritz Eisenlohr hatte sich mit seiner langjährigen Erfahrung im Hafenaufbau und bei der Flussregulierung sowie durch seine genauen Ortskenntnisse für das Amt des Ersten Ingenieurs im Mannheimer Tiefbauamt qualifiziert und war eigens für die Aufgabe eingestellt worden, Pläne für die Anlage eines Industriehafens zu entwerfen.⁸ Unter der damals noch neuen Aufgabe verstand man den Bau eines Hafens für Industriebetriebe, die auf die Zulieferung von Rohstoffen und die Abholung der Erzeugnisse durch die Eisenbahn einerseits und den Schifffahrtsweg andererseits angewiesen waren und so ohne den Umweg zusätzlicher Lagerplätze im Hafengebiet an Ort und Stelle produzieren, lagern und verschicken konnten. Voraussetzung dafür war die Bereitstellung geeigneter Grundstücke in ausreichender Größe mit unmittelbarem Hafenzugang und direktem Anschluss an das Eisenbahnnetz. Mannheim fürchtete Ende des 19. Jahrhunderts um seine wirtschaftliche Vormachtstellung als Warenumserschlagplatz für den Güterverkehr aus Nordbaden, Württemberg und dem Elsass, da die weitere Schifffahrtbarmachung des Rheins bis Straßburg und der Ausbau des Neckars als Schifffahrtsstraße in Planung waren. Weil außerdem sämtliche Grundstücke im alten Hafengelände zwischen Rhein und Neckar belegt und keine räumlichen Kapazitäten für eine Ansiedlung von Industriebetrieben mehr vorhanden waren, die für Zu- und Ablieferung auf den Flussweg angewiesen waren, drohte

⁸ Zur Geschichte des Mannheimer Hafens grundlegend: Rings, Hanspeter: *Mannheim auf Kurs. Hafen- und Schifffahrtsgeschichte der Stadt an Rhein und Neckar* (Kleine Schriften des Stadtarchivs Mannheim, Bd. 20). Mannheim 2003.



Abb. 3 Plan des Mannheimer Industriefhafens mit Querprofilen, unterzeichnet von Stadtbaurat Eisenlohr, 1906



Abb. 4 Industriefhafen Mannheim an der Friesenheimer Insel, Blick nach Westen mit der BASF in Ludwigshafen a. Rh. im Hintergrund; in der Mitte der (leere) Floßmarktplatz, rechts die drehbare Diffeñébrücke

die Abwanderung ganzer Industriezweige und damit der Wirtschaftskraft. Um die Bauleitung des Industriefhafens zu übernehmen, wurde Eisenlohr vom Ersten Ingenieur zum Abteilungsvorstand des Tiefbauamts bestimmt – ein deutlicher Fingerzeig darauf, welche Bedeutung dem Hafenaufbau für die Geschicke der Stadt beigemessen wurde.

1897 wurde auf dem Gelände der Friesenheimer Insel am ehemaligen Zusammenfluss von Rhein und Neckar im Altrheinarm mit der Anlage des Industriefhafens begonnen, der von den Baufirmen Philipp Holzmann & Cie. aus Frankfurt am Main und Grün & Bilfinger aus Mannheim durchgeführt wurde (Abb. 2). Bis 1903 wurde das ehemalige Flussbett durch die Anlage einer Kammerschleuse und eines Damms mit Drehbrücke eingefasst und dadurch der Pegelstand im Hafengelände reguliert. Mithilfe moderner Flussbagger wurden die Ufer modelliert, mit Kaianlagen versehen und zahlreiche Ansiedlungsplätze an diversen Hafenbecken mit direktem Bahnanschluss geschaffen. Erst 1907 – und damit lange nach seiner tatsächlichen Fertigstellung – fand anlässlich des 300-jährigen Stadtjubiläums die feierliche Einweihung des Industriefhafens im Beisein von Großherzog Friedrich I. statt; damals waren bereits so gut wie alle Grundstücke im Hafengelände belegt (Abb. 3–4).⁹ Die geplante Erweiterung des Industriefhafens nach Norden, die in der Festschrift zur Einweihung des Hafens abgedruckt ist (Abb. 5), fiel schließlich zunächst dem Ersten Weltkrieg sowie der darauf folgenden Konjunkturschwäche zum Opfer und wurde erst 1964 mit der Anlage des Ölhafens abgeschlossen.¹⁰

Mit der Anlage des Industriefhafens, bei dem die Produktion unmittelbar am Umschlagplatz der Rohstoffe einerseits und der fertigen Erzeugnisse andererseits erfolgt, betrat Eisenlohr ingenieurtechnisches Neuland, denn in Deutschland waren bis dahin keine vergleichbaren Anlagen geschaffen worden – die ähnlich großen Häfen in Duisburg und dem damals noch unabhängigen Ruhrort waren in erster Linie Verladeorte für Kohle und nicht Handels- oder Industriefhäfen. Als besonders beeindruckend bewerteten die Zeitgenossen, dass der Leiter des Tiefbauamts nicht nur für Entwurf und Ausführung des neuartigen Hafens, sondern auch für die Ansiedlung der Industriebetriebe verantwortlich war und die Verhandlungen mit den Unternehmen selbst führte: »[...] seinem verständnisvollen Eingreifen auf die Verschiedenheiten der einzelnen Bedürfnisse gelang es, eine Reihe der bedeutendsten und gewinnbringendsten Unternehmen zur Ansiedlung im Mannheimer Hafen zu veranlassen. Was man so selten beim Techniker, zumal beim technischen Beamten, findet, die Vereinigung von technischem Wissen und Können mit wirtschaftlichem^[11] Verständnis, darüber verfügt Eisenlohr wie wenige sonst«, schrieben die Straßburger Neuesten Nachrichten 1909.¹²

Die Schöpfung des Mannheimer Industriefhafens weckte in ganz Deutschland Interesse und wurde Vorbild und Modell für eine ganze Reihe ähnlicher Hafenanlagen insbesondere

⁹ Teile des damals errichteten Denkmals sind heute noch an der Auffahrt zur neuen Diefenbrücke erhalten.

¹⁰ Facius, Friedrich: *Wegbereiter und Gestalter der Mannheimer Hafenanlagen im 19. und 20. Jahrhundert*. In: Mannheimer Hefte (1978), H. 2, S. 108.

¹¹ Im Original gesperrt gedruckt.

¹² Archives de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg (AVES), 217 MW 57 (Personalakte Moritz Eisenlohr), Ausschnitt aus den *Straßburger Neuesten Nachrichten*, 28. 04. 1909: »Der kommende Stadtbaumeister«.



Abb. 5 Ausgeführter Entwurf vom Industriehafen Mannheim mit geplanter Erweiterung, März 1907

entlang des Rheins. Seine Pionierarbeit legte Eisenlohr in mehreren Schriften nieder.¹³ In der Stadt und in ganz Baden pries man die »wahrhaft geniale Tat Eisenlohrs, die die Mannheimer Hafenanlagen s. Zt. an die erste Stelle in Deutschland als Binnenhafenplatz rückte«,¹⁴ denn sie war ein Hauptgrund für die selbst in diesen Zeiten stürmischen Wachstums überdurchschnittliche wirtschaftliche Entwicklung der badischen Industriestadt.

Eisenlohr hatte sich nicht nur durch die Anlage des Industriehafens, sondern unter anderem auch durch die Einrichtung einer städtischen Schwemmkanalisation, der Wasserklärung durch Fischteiche vor Einleitung in den Rhein sowie den Bau eines Elektrizitäts- und mehrerer Pumpwerke hervorgetan, sodass das unter seiner Leitung stehende und grundlegend von

¹³ Eisenlohr [Moritz]: *Industriehäfen mit besonderer Berücksichtigung der Anlagen am Rhein* (Schriften des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbands für Binnenschifffahrt, Neue Folge 24). Berlin 1903; ders.: *Der Industriehafen*. In: Unterrheinischer Bezirk des Badischen Architekten- und Ingenieurvereins (Hg.): *Mannheim und seine Bauten*. Mannheim 1906, S. 484–501; ders.: *Entstehung, Bau und Bedeutung der Mannheimer Hafenanlagen* (Vortrag anlässlich der Sommersammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Mannheim, 14.–18. 05. 1907; Eisenlohr, M[oritz]; Schott, Sigmund: *Der Mannheimer Industriehafen. Eine erläuternde Skizze*. 2. Aufl. Mannheim 1901; dies.: *Der Industriehafen zu Mannheim. Festschrift zur Einweihung des Hafens am 3. Juni 1907*. Mannheim 1907.

¹⁴ Institut für Stadtgeschichte Mannheim, Personengeschichte S1/Nr. 2390 (Eisenlohr, Moritz [Stadtbaudirektor], Ausschnitt aus der *Neuen Mannheimer Zeitung*, 20. 09. 1924: »Baudirektor Moritz Eisenlohr f.«).

ihm neu organisierte Tiefbauamt nach seinen eigenen Worten als das angesehenste Amt Mannheims bezeichnet wurde.¹⁵ Als Vorkämpfer für die bessere Stellung technischer Berufe bemühte er sich um die Stelle eines Beigeordneten Bürgermeisters, doch seine Kandidatur blieb erfolglos: Statt seiner wurde wie allgemein für höhere Verwaltungsposten üblich ein Jurist – Paul Martin – auf diese Stelle gewählt. Der ›Fall Eisenlohr‹ führte zu heftigen Streitigkeiten zwischen der Stadtverwaltung und den Vertretern der technischen Berufe.¹⁶

Die ›Hafenfrage‹ in Straßburg

Wie in Mannheim, so war auch im rheinaufwärts gelegenen elsässischen Straßburg die ›Hafenfrage‹ schon lange ein Thema. Die weitere Schiffbarkeit des Rheins bis zur Kapitale Elsass-Lothringens stand in Aussicht – wurde sie nun über einen linksrheinischen Schifffahrtskanal erzielt, wie ihn die elsässischen Wirtschaftsbürger in Fortsetzung der unter französischer Regie erfolgten Kanalausbauten forderten, oder durch den von Baden favorisierten Ausbau des Rheins zur Schifffahrtsstraße. Bei den Sitzungen der mit deutschen Experten besetzten Kommission zur Feststellung des Bebauungsplans der Stadterweiterung im Jahr 1878 empfahl der Städtebautheoretiker Reinhard Baumeister, Professor am Polytechnikum Karlsruhe (und Lehrer Eisenlohrs), den zukünftig zu erwartenden Fernhandel auf dem Rhein in die Frage der Stadterweiterung miteinzubeziehen.¹⁷ Für den 1880 vom Straßburger Gemeinderat verabschiedeten Erweiterungsplan war der nach 1871 im Amt verbliebene elsässische Stadtarchitekt Jean Geoffroy Conrath (1824–1892, Dienstzeit 1854–1886) verantwortlich. Conrath hatte den Vorschlag Baumeisters berücksichtigt und sah ein Hafenbecken südlich des Spitaltors vor, das über den Ill-Umleitungskanal mit dem Ill-Rhein-Kanal und damit mit dem großen Strom verbunden werden sollte. Nach diesem Projekt entstand 1892 östlich des Spitaltorhafens der Metzgerthorhafen (heute *Port d'Austerlitz*).¹⁸ 1895 beschloss der Gemeinderat Straßburg bereits im Hinblick auf den zu erwartenden Schiffsverkehr den Bau eines neuen Rheinhafens auf der Sporeninsel östlich der Stadt. Dieser neue Rheinhafen wurde 1898–1900 unter Leitung des Nachfolgers von Conrath, Stadtbaurat Johann Karl Ott (1846–1917, Dienstzeit 1886–1908), gebaut (Abb. 6–7).¹⁹ Es entstanden zwei Hafenbecken, der näher zur Neustadt gelegene Handelshafen (heute *Bassin du commerce*) und das parallele Becken des Industriebhafens (heute *Bassin de l'industrie*), die über den Kleinen Rhein schleusenfrei zum regulierten Rheinbett führen.

¹⁵ Institut für Stadtgeschichte Mannheim 1924 (Anm. 14), Ausschnitt aus dem *Generalanzeiger*, Nr. 119, 11. 03. 1924: »Abschiedsfeier für Baudirektor Eisenlohr«.

¹⁶ Eisenlohr 1925 (Anm. 4), S. 7.

¹⁷ *Protokolle über die Sitzungen der Commission zur Feststellung des Bebauungsplanes für die Stadt Straßburg*. Straßburg 1879, unter anderem S. 7, 16–17.

¹⁸ Hölscher, Georg: *Das Buch vom Rhein*. Köln 1925, S. 170.

¹⁹ Eisenlohr 1925 (Anm. 4), S. 31.



Abb. 6 Luftaufnahme der Straßburger Hafenanlagen nach Nordosten um 1925. Von links nach rechts der Kleine Rhein, der Handels- und Industriehafen; jenseits des Rheins die Hafenanlagen von Kehl



Abb. 7 Straßburg, Handelshafen. Vorne angeschnitten die Hafenmeisterei von Gustav Oberthür, im Hintergrund das Städtische Getreidesilo. Foto der Agence de presse Meurisse, 1919

Schon 1911 waren die 1907 begonnenen Ausbaurbeiten des Rheins zur Schifffahrtsstraße so weit gediehen, dass der Fluss nach Straßburg über 350 Tage im Jahr schiffbar war. Damit stellte der Rhein nun endgültig eine wirtschaftliche Alternative für den Eisenbahntransport dar. Der Rheinverkehr erfuhr infolgedessen ab diesem Zeitpunkt bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs einen enormen Aufschwung,²⁰ was sich daran ablesen lässt, dass der neue Rheinhafen auf der Sporeninsel in Straßburg bereits ein Jahrzehnt nach seiner Fertigstellung an seine Kapazitätsgrenzen stieß.²¹ Um mit den rheinabwärts gelegenen Häfen in Karlsruhe, Mannheim und Mainz – aber auch mit dem badischen Kehl, das seinen Rheinhafen stark ausgebaut hatte – konkurrieren zu können, musste die Erweiterung um einen Industriehafen in Angriff genommen werden, wollte Straßburg als Umschlagplatz des Güterverkehrs am südlichen Oberrhein an Bedeutung gewinnen.

Die Anwerbung eines Fachmanns

Dass technisches Fachpersonal im Bauwesen nicht nur aus wirtschaftlichen oder karriere-technischen Gründen ins Reichsland Elsass-Lothringen einwanderte, sondern auch ganz gezielt angeworben wurde, lässt sich an der Person Eisenlohrs gut belegen. Der liberaldemokratische Bürgermeister Rudolf Schwander (1868–1950, Amtszeit 1906–1918²²) war 1907 zur Einweihung des neuen Hafens in Mannheim geladen worden und lernte bei dieser Gelegenheit den dafür verantwortlichen Wasserbauingenieur Moritz Eisenlohr kennen. Dessen Persönlichkeit und Fähigkeiten hatten Schwander so überzeugt, dass er sich – wie der Beigeordnete Alexander Dominicus berichtete – persönlich für die Berufung des »hervorragend erfahrenen Fachmann[s]«²³ einsetzte. Neben Eisenlohrs wasserbautechnischen Erfahrungen müssen vor allem seine organisatorischen Fähigkeiten und seine Managementkompetenz überzeugt haben; wie in Mannheim erhoffte man sich von ihm nicht nur die Erweiterung des Straßburger Hafens, sondern auch dessen Besiedlung mit bedeutenden Industriebetrieben.

Die Stadt Straßburg versuchte nun, Eisenlohr ganz gezielt aus Mannheim abzuwerben und stellte ihm ein großzügiges Gehalt in Aussicht, das die Offerte der Stadt Mannheim, die versuchte, ihren Tiefbauexperten zu halten, weit überbot. Der ausschlaggebende Anreiz dürfte für Eisenlohr jedoch gewesen sein, dass dem Ingenieur die Leitung des Stadtbauamts,

²⁰ Ebd., S. 12–22.

²¹ Städtisches Statistisches Amt Straßburg (Bearb.): *Verwaltungsbericht der Stadt Straßburg für die Zeit vom 1. April 1910 bis Ende 1918*. Straßburg 1930, S. 176–197.

²² Igersheim, François: *L'Alsace des notables 1870–1914. La bourgeoisie et le peuple alsacien*. Strasbourg 1981, S. 292.

²³ Dominicus 1939 (Anm. 5), S. 35–36. Tobias Möllmer verdanken wir die Quellen zu Moritz Eisenlohr aus dem Besitz des Nachfahren Rainer Eisenlohr, Ladenburg, dem wir für sein Entgegenkommen herzlich danken.

verbunden mit dem Titel ›Stadtbaudirektor‹²⁴ und außerdem ganz bewusst der Position eines Beigeordneten des Bürgermeisters angeboten wurde, während ihm in Mannheim dieses Amt versagt worden war. In Preußen konnte der Titel ›Stadtbaurat‹, der am Vorbild der Juristenlaufbahn im Staatsdienst orientiert war, nur in Städten über 10 000 Einwohner verliehen werden; dies war eigentlich der höchste Rang, der einem hauptamtlichen Beamten auf Kreis- oder Provinzialebene verliehen werden konnte. Der Titel ›Stadtbaudirektor‹, der Eisenlohr in Straßburg angeboten wurde, stand noch über dem Stadtbaurat und zeugt von der außerordentlichen Bedeutung, die der Anwerbung Eisenlohrs beigemessen wurde. Am 30. April 1909 wurde Eisenlohr mit Wirkung ab dem 1. September des Jahres zum Leiter des Stadtbauamts und Beigeordneten des Bürgermeisters berufen. Er war der bestbesoldete Beigeordnete der Stadt.²⁵ Da Eisenlohr zu diesem Zeitpunkt bereits 54 Jahre alt war und der Gemeinderat die hohen Personalkosten und die zu erwartende Pension fürchtete, kostete es Schwander und seinen Beigeordneten Dr. Walter Leoni erhebliche Überzeugungskraft, Eisenlohr als Kandidaten durchzusetzen.²⁶ Schon Eisenlohrs Vorgänger – Stadtbaurat Johann Karl Ott – war kein Verwaltungsjurist, sondern Baubeamter gewesen. Dass Eisenlohr zudem als besoldeter technischer Beigeordneter des Bürgermeisters berufen wurde, trug der in Fachkreisen lange diskutierten Forderung Rechnung, dass die Stadtplanung als technisch komplexe Aufgabe nur durch einen Fachmann bewältigt werden konnte.²⁷ Mit dieser Entscheidung bewies der Straßburger Gemeinderat, dass seine technische Verwaltung zu Recht als ›Musterbauverwaltung‹²⁸ im Reich galt.

Der Ausbau der Bauverwaltung – nicht nur in Straßburg oder Mannheim, sondern im gesamten Deutschen Reich – muss vor dem Hintergrund des explosionsartigen Städtewachstums der Hochindustrialisierung in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts gesehen werden.²⁹ Die Akteure in diesen technischen Verwaltungen waren die staatlichen Baubeamten. Diese Fachleute waren akademisch ausgebildet, in Preußen an der Berliner Bauakademie, in

²⁴ Unter dem ›Stadtbaurat‹ rangierten die ›Bauinspektoren‹. Staatsexamensabsolventen mussten meist mehrere Jahre warten, bis sie eine hauptamtliche Beamtenstelle antreten konnten. Während dieser Zeit konnten sie als ›Hilfsarbeiter‹ freiberuflich in den Ämtern beschäftigt sein.

²⁵ Verwaltungsbericht der Stadt Straßburg 1900–1910, S. 38–39.

²⁶ Dominicus 1939 (Anm. 5), S. 35–36; AVES (Anm. 12), nicht zugeordneter Ausschnitt aus einer Mannheimer Tageszeitung, 19. und 20. April 1909.

²⁷ Heiligenthal, Roman: *Deutscher Städtebau. Ein Handbuch für Architekten/Ingenieure/Verwaltungsbeamte u. Volkswirtschaftler*. Heidelberg 1921, S. 79. Dieses Standardwerk des Karlsruher Professors dürfte in großen Teilen noch vor dem Ersten Weltkrieg geschrieben worden sein und gibt den Stand der damaligen Diskussion wieder.

²⁸ Jonas, Stéphane: *Strasbourg 1900. Ville frontière et d'innovation (1890–1918)*. In: *Revue des Sciences Sociales*, Nr. 19 (1991/1992), S. 17; Möllmer, Tobias; Weber, Christiane: *Die Entstehung einer deutschen Musterbauverwaltung. Stadtbauamt und Baupolizei in Strasbourg 1870–1918*. In: *Metacult. Cahier/Arbeitsheft Nr. 2* (2014), S. 53–59.

²⁹ Nach Max Weber (1864–1920), dem Begründer der wissenschaftlichen Soziologie, handelt es sich bei der »bürokratischen« um die »effizienteste und stabilste Herrschaftsform« (zitiert nach: Brandt-Salloum, Christiane; Strecke, Reinhard [Hg.]: *Klosterstraße 36. Sammeln, Ausstellen, Patentieren. Zu den Anfängen Preußens als Industriestaat*. Berlin 2014, S. 439).

den übrigen Bundesländern an den sich aus den polytechnischen Schulen entwickelnden Technischen Hochschulen. Das Studium einschließlich Staatsexamen mit dem Berufsziel als sogenannter »Baubeamter« umfasst dabei bis Mitte des 19. Jahrhunderts sämtliche technischen Bauaufgaben: neben der Ausführung und dem Unterhalt der Hochbauten (Schulen, Bäder, städtische Dienstgebäude, zum Teil Kirchenbau) den Straßenbau, den Ausbau von Wasserwegen und Hafenanlagen, den Ausbau einer städtischen Infrastruktur, den Eisenbahnbau sowie den Aufbau der Wasserversorgung und die Abwasserentsorgung.³⁰ In diese Bauaufgaben, die man unter dem Begriff »Tiefbau« subsumieren kann, flossen die meisten der Investitionen.³¹ Vom Tätigkeitsprofil her erfordern sie aus heutiger Sicht eher einen Bau- oder Maschinenbauingenieur als einen Hochbauarchitekten. Man darf allerdings nicht vergessen, dass zu dieser Zeit die Ausbildung der Baubeamten beispielsweise an der Bauakademie in Berlin noch technische Fächer wie Wasserbau und Maschinenlehre umfasste.³²

Die Baubeamten übernahmen wichtige Funktionen auch in der Kommunalverwaltung, die reichsweit im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts als unterste Verwaltungsebene umfangreich ausgebaut wurden.³³ Die Erweiterung der technischen Bauverwaltung ist das Resultat der ständig wachsenden Aufgabenbereiche der städtischen Versorgungsämter und des Ausbaus der städtischen Infrastruktur. Neben dem umfassenden Straßen- und Brückenbau, der durch die Stadterweiterung erforderlich wurde, hatte Straßburg innerhalb der letzten Jahrzehnte vor dem Ersten Weltkrieg ein System der Wasserversorgung sowie der Entwässerung und Kanalisation aufgebaut, das neuesten stadthygienischen Ansprüchen genügte. Dazu kam der Ausbau des Industriehafens. Die städtischen Baubeamten waren für Planung, Bauausführung und -unterhalt zuständig.

Nach seiner Berufung nach Straßburg gelang es Moritz Eisenlohr (Dienstzeit in Straßburg 1909–1919) in den wenigen Jahren bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs, auch das Straßburger Stadtbauamt umfassend neu zu strukturieren.³⁴ Ausschließlich für das Bauwesen zuständig, hatte er als Beigeordneter des Bürgermeisters mit weitreichenden Kompetenzen die gesamte Bauverwaltung unmittelbar unter seiner Kontrolle: Dazu zählten neben dem in seiner Bedeutung aufgewerteten Tiefbauamt mit Straßenwesen und Entwässerung auch das Hochbauamt mit den Abteilungen Neubau und Unterhalt, die für Großprojekte eingerichteten Baubüros, die

³⁰ Bolenz, Eckhard: *Vom Baubeamten zum freiberuflichen Architekten. Technische Berufe im Bauwesen (Preußen/ Deutschland 1799–1931)* (Europäische Hochschulschriften, Reihe III Geschichte und Hilfswissenschaften, Bd. 488, zugl.: Dissertation Uni Bielefeld 1988). Frankfurt/M. 1991, S. 73 ff.

³¹ Ebd., S. 67.

³² Die Prüfungsordnung der Polytechnischen Hochschule Hannover von 1868 forderte die »gesamten Hilfswissenschaften«, auch wenn dem zuständigen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Preußen bewusst war, dass die Tätigkeitsfelder der Baubeamten sich zunehmend ausdifferenzierten (ebd., S. 124). Die Trennung der Fakultäten in ein Bauingenieur-, ein Hochbau- und ein Maschinenbaustudium wurde in Berlin erst mit der Prüfungsordnung von 1876 vollzogen. Sie entsprach der zunehmenden Spezialisierung der sich ausdifferenzierenden Verwaltung.

³³ Ebd., S. 61–63.

³⁴ O.A.: *Organisation des Bauamts*. In: Straßburger Post, 02.06.1910; *Verhandlungen des Gemeinderats der Stadt Straßburg im Jahre 1909*. Straßburg 1910, S. 390.

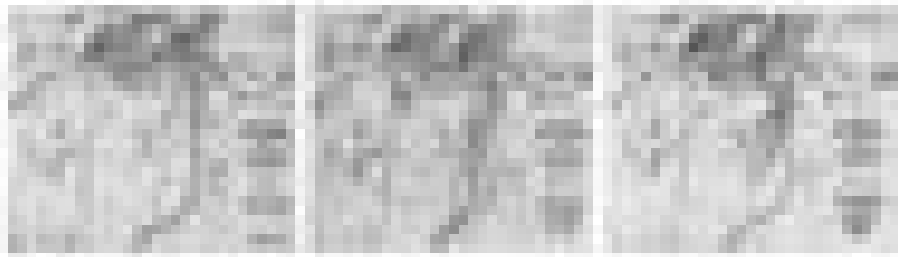


Abb. 8 Hafenanlagen der Stadt Straßburg. a: Ausbau 1880–1909. b: Beabsichtigte Umgestaltung und Erweiterung nach den Vorschlägen von 1911. c: Beabsichtigte Umgestaltung und Erweiterung nach *La Navigation du Rhin* (1923)

Stadtgärtnerei sowie das Kataster- und Vermessungswesen, das bisher dem Beigeordneten Max Timme zugeordnet war. Außerdem wurde der Kanalbau und -betrieb dem Tiefbauamt eingegliedert, um die Abstimmung von Straßen- und Kanalbaumaßnahmen besser koordinieren zu können.³⁵ Die von Eisenlohr geforderte Einrichtung eines eigenen Maschinenamts konnte erst 1914 umgesetzt werden.³⁶

Diese durch Eisenlohr in Straßburg durchgeführte verwaltungstechnische Neustrukturierung setzte die Forderung des Karlsruher Städtebauprofessors Roman Heiligenthal nach Schaffung einer »technischen Zentralbehörde«³⁷ um. Die Spezialisierung der technischen Berufe war nach Heiligenthals Meinung erst dann nicht länger der städtebaulichen Entwicklung ein Hindernis, wenn »eine organisatorische Arbeitsvereinigung der spezialisierten technischen Ämter unter sachverständigem Dezernat durchgeführt war«.³⁸

Die Planungen Moritz Eisenlohrs für die Erweiterung des Straßburger Hafens

Das besondere Interesse der Stadt und seines Planungsdirektors Eisenlohr galt der Erweiterung des Rheinhafens. Dazu wurde 1912 eigens ein Baubüro zur Hafenerweiterung innerhalb des Tiefbauamtes (unter Ingenieur Weiner) eingerichtet. Dieses hatte die Erweiterung um einen Industriefhafen zu konzipieren, der eine intensive Verbindung mit dem Transportwesen – insbesondere der Eisenbahn – erforderte.³⁹

Die Planungen von Eisenlohrs Hafentbüro, die jedoch vor dem Ersten Weltkrieg nicht der Öffentlichkeit vorgestellt wurden, sahen diese Erweiterung des Hafen im Südwesten

³⁵ *Verwaltungsbericht der Stadt Straßburg i. E. für die Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910*, S. 40–41.

³⁶ Möllmer/Weber 2014 (Anm. 28).

³⁷ Heiligenthal 1921 (Anm. 27), S. 91.

³⁸ Ebd.

³⁹ Ebd., S. 94.



Abb. 9 Hafenanlagen der Stadt Straßburg, Lageplan (Maßstab: 1:5 000) mit südlicher Erweiterung auf dem Gelände des Vororts Neudorf (Maßstab: 1:20 000), um 1926

der Stadt längs des Rheins vor.⁴⁰ Auf dem Gelände des Rheinwalds in der Gemarkung des Vororts Neuhof sollten mit direktem Anschluss an eine geplante Eisenbahnlinie entlang eines neuen Rheinkanals je nach Bedarf Stichbecken in südwestlicher Richtung angelegt werden. Die sehr regelmäßige, durch ihre schematische und dadurch für eine nach Bedarf sukzessive Erweiterung geeignete Anlage erinnert – wenn auch in viel ambitionierterem Maßstab – an die Erweiterungsprojekte des von Eisenlohr geleiteten Tiefbauamts für den Mannheimer Industriehafen aus dem Jahr 1907 (Abb. 8).

Inwieweit Eisenlohr als Leiter der gesamten Baubehörde, die 1912 ca. 150 Mitarbeiter umfasste,⁴¹ bei diesen Planungen persönlich konzeptionell tätig war, lässt sich nicht im Detail klären, da die Unterlagen in den überlieferten Akten des Stadtplanungsamtes bisher nicht

⁴⁰ Eisenlohr 1925 (Anm. 4), S. 37–39.

⁴¹ Stadtbauamt Straßburg im *Adressbuch der Stadt Straßburg*, 1913 (Stand Ende 1912); Wittenbrock, Rolf: *Bauordnungen als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsaß-Lothringen (1870–1918). Aspekte der Urbanisierung im deutsch-französischen Grenzraum* (Saarbrücker Hochschulschriften, Bd. 11, zugl.: Dissertation Universität des Saarlandes 1988). St. Ingbert 1989, S. 228–229; Wittenbrock, Rolf: *Règlement de construction et organisation de l'administration à Strasbourg. Les points des rupture de 1871 et 1918*. In: Metacult, *Cahier/Arbeitsheft 2* (2014), S. 59–66.

gefunden werden konnten.⁴² In seinen posthum veröffentlichten Schriften nimmt Eisenlohr die Autorenschaft jedoch für sich in Anspruch.⁴³ Er legt dar, dass die nach 1918 erfolgte Erweiterung auf den Konzepten, die während seiner Straßburger Amtszeit entwickelt worden seien, basiere (Abb. 9).⁴⁴ Zu dieser Zeit stand der Straßburger Hafen wieder unter französischer Verwaltung und erfuhr einen weiteren Aufschwung.

Moritz Eisenlohr leitete das Stadtbauamt Straßburg bis zum Ende des Ersten Weltkriegs und einige Monate über die Besetzung der Stadt durch französische Truppen hinaus. Dass viele Straßburger Kommunalpolitiker – darunter der kommissarische Bürgermeister Jacques Peirottes – Eisenlohr nicht gern gehen ließen, ersieht man daraus, dass man ihm länger als allen anderen deutschstämmigen Straßburger Beamten Hoffnungen machte, seine Stellung zu behalten.⁴⁵ Dessen ungeachtet wurde der in Konstanz Geborene als einer der letzten reichsdeutschen Funktionäre auf Weisung aus Paris Anfang 1919 ausgewiesen.⁴⁶ Zu Eisenlohns Glück war gerade zu diesem Zeitpunkt die Stelle des Tiefbauamtsleiters in Mannheim durch den Tod seines Nachfolgers vakant. Die dortige Stadtverwaltung verhalf ihm zu seinem bis 1909 ausgeübten Posten, den Eisenlohr bis zu seiner Pensionierung 1924 erneut innehatte. Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Situation der ersten Zwischenkriegsjahre erhielt er jedoch in seiner zweiten Mannheimer Amtszeit kaum Gelegenheit zur Realisierung größerer Bauprojekte. 1925 verstarb der Wasserbauingenieur im Alter von 69 Jahren in Mannheim.

Fazit

Beim Ausbau städtischer Infrastrukturen, die für die Erfordernisse einer modernen Industriestadt genügen, muss – wie die Fälle Mannheim und Straßburg belegen – den Stadtbau- und insbesondere den Tiefbauämtern eine wesentliche Rolle zugeschrieben werden. Zu Fragen des Wissenstransfers am Oberrhein sind dabei als Träger technischen Fachwissens die Baubeamten wie Moritz Eisenlohr und seine Mitarbeiter entscheidende Protagonisten auf dem Gebiet des Bausektors gewesen. Dabei ergaben die Untersuchungen der Ausbildungsbiografien, dass neben den aus den preußischen Ländern eingewanderten Beamten insbesondere Fachleute aus dem benachbarten Baden nach Straßburg, die Hauptstadt des Reichslands Elsass-Lothringen,

⁴² Moritz Eisenlohr war überzeugt, es lägen »in der Plankammer des Stadtbauamtes Straßburg sicher noch Skizzen und Pläne, durch welche die Richtigkeit meiner Ausführungen belegt werden könnte« (Eisenlohr 1925 [Anm. 4], S. 35). Im Rahmen der Recherchen des Metacult-Projekts konnten sie nicht gefunden werden.

⁴³ Ebd., S. 38–43.

⁴⁴ Dominicus 1939 (Anm. 5), S. 35–36; Eisenlohr 1925 (Anm. 4), S. 39–43. Moritz Eisenlohr war darüber aufgebracht, dass seine Vorschläge nach 1918 als rein französische Entwicklung dargestellt wurden. Vgl. zum Beispiel Lucius, Marc: *Le Rhin et le port de Strasbourg*. Paris 1928.

⁴⁵ AVES (Anm. 12), unter anderem ein Schreiben von Moritz Eisenlohr vom 12. 09. 1919 und 07. 10. 1919 an den Präsidenten des Gemeindeausschusses, Jacques Peirottes, der Moritz Eisenlohr nachdrücklich unterstützte.

⁴⁶ In der Personalakte der Stadt Straßburg (Anm. 12) ist der Ablauf der Ausweisung, vor allem auch Rechtsstreitigkeiten um die vergebliche Auslösung seines Mobiliars sehr ausführlich belegt.

gingen oder als Experten in Kommissionen vertreten waren. Diese hatten im Sinne der badisch-elsässischen Verbindungen, wie sich der ehemalige Reichskanzler Otto von Bismarck erinnert, zum Teil eher die lokalen Bedürfnisse im Auge und ordneten diese nur ungerne der Reichspolitik unter.⁴⁷ Die Karlsruher Technische Hochschule spielte dabei als Ausbildungsstätte für Ingenieure und Architekten vor allem nach 1900 eine prägende Rolle.⁴⁸ Der Kenntnisstand dieser Absolventen entschied, ob eine Planung nach dem neuesten Stand erfolgte und ob innovative Konstruktionsweisen zur Ausführung kamen. Ingenieure wie der in Karlsruhe ausgebildete und aus Mannheim berufene Moritz Eisenlohr waren wichtige Persönlichkeiten, denen das für bautechnische Innovationen offene Klima gerade der Straßburger Stadtbaupverwaltung zu verdanken ist. Mit seinem Wirken in Mannheim und Straßburg entsprach Eisenlohr dem Bild, das der Karlsruher Städtebautheoretiker Roman Heiligenthal von einem Stadtbaudezernenten zeichnete: Er müsse in »erster Linie Techniker sein, Techniker in jenem weiten und großen Sinne, [...] [d]er das Rüstzeug der Technik verwendet, um wirtschaftlich und künstlerisch zu planen und zu vollenden. Neben den technischen Kenntnissen sind [hierfür] solche aus den Gebieten des Hygienikers, des Sozialpolitikers, des Kaufmanns und des Verwaltungsbeamten notwendig.«⁴⁹ Es ist daher umso bedauerlicher – aber symptomatisch für das mangelnde Geschichtsbewusstsein im Ingenieurwesen – dass Moritz Eisenlohr, der von der zeitgenössischen Tagespresse hoch gelobt wurde, nicht nur von der lokalen Mannheimer und Straßburger Geschichtsschreibung, sondern auch von der bautechnischen Forschung bisher unbeachtet blieb. Allgemein wird sogar der Eisenlohr in Straßburg unterstellte Abteilungsleiter für Hochbau, der Architekt Fritz Beblo, fälschlicherweise als Leiter des Stadtbauamts bezeichnet, während der Name des eigentlichen Stadtbaudirektors in den Standardwerken zur Geschichte Straßburgs fehlt.⁵⁰ Der vorliegende Aufsatz soll daher dazu beitragen, Moritz Eisenlohr als »Techniker in jenem weiten und großen Sinne« wieder ins Bewusstsein zu rücken und seinen Anteil am Wissenstransfer zwischen den oberrheinischen Städten in den Jahrzehnten vor und nach 1900 zu würdigen, der durch die wechselnden politischen Verhältnisse auch zu einem Kapitel der deutsch-französischen Geschichte wurde.

⁴⁷ von Bismarck, Otto: *Erinnerung und Gedanke*. Abt. 3. Stuttgart/Berlin 1919, S. 32. Unser Dank gilt Wolfgang Brönner für diesen Hinweis.

⁴⁸ Liptau, Peter: *Elsässische Studenten an Deutschen Technischen Bildungseinrichtungen*. In: Metacult, Cahier/Arbeitsheft 3 (2015), S. 55–59.

⁴⁹ Heiligenthal 1921 (Anm. 27), S. 285.

⁵⁰ Die Person Eisenlohns wird auch umfassend in der Publizierung der Forschungsergebnisse des Metacult-Projekts gewürdigt (Anm. 1).