

Der Neußer Hafen in seiner geschichtlichen Entwicklung und Eigenart

Von Oberstadtdirektor Dr. Josef Nagel

Von jeher hat eine enge Verbindung zwischen der Stadt Neuß und dem kultur- und völkerverbindenden Rhein bestanden. Der Rheinstrom war schon zur römischen Zeit eine Verkehrsstraße; militärische Gründe und die größere Verkehrssicherheit veranlaßten die Anwohner, sich der Wasserstraße bei der Abwicklung des Verkehrs zu bedienen. Die römischen Truppen bezogen beispielsweise einen Teil ihres Nachschubs über den Rhein und erbauten auch in Neuß ihren Lagerhafen zum Umschlag der Güter vom Schiff aufs Land und umgekehrt. Gleiche Lagerhäfen befanden sich damals in Köln und Xanten.

Den Neußer Lagerhafen hatten die römischen Truppen an einer bogenförmigen Einbuchtung des linken Rheinuferes in unmittelbarer Nähe ihres befestigten Lagers angelegt. Der Rhein floß zur damaligen Zeit und noch viele Jahrhunderte später nahe dem jetzigen Neußer Vorort Grimlinghausen, mit einem großen Arm dem Erftkanal folgend – jetzt Hafenbecken I –, an den im frühen Mittelalter schwer befestigten östlichen Stadtmauern der Stadt vorbei.

Im Rheinverkehr war Neuß später das Bindeglied zwischen Oberrhein und Niederrhein. Zollfreiheit genoß der Neußer Handel in Köln, aber auch z. B. in Utrecht, und Zollprivilegien bis nach Dänemark.

Im Jahre 1255 trat Neuß dem Rheinischen Städtebund bei, einer Zollvereinigung zur Sicherung von Schifffahrt und Handel und mit dem ausdrücklichen Zweck, nicht reichsbestätigte Zölle zu bekämpfen und abzuschaffen. Bei der Ohnmacht der Reichsgewalt war dieser Rheinische Städtebund eine Art organisierter Selbsthilfe, die gerade für das Betreiben der Schifffahrt und ihrer Sicherheit von Wert und Bedeutung war. Die Stadt war, was sich wirtschaftlich und verkehrsmäßig ausgewirkt hat, Mittelpunkt und Hauptstadt des kurkölnischen Niederstifts und gehörte auch dem Bund der Hanse an. Ein beachtlicher Teil der Bevölkerung lebte von dem Umschlagsverkehr zwischen Strom und Landstraßen, wie der Wirtschaftshistoriker Professor B. Kuske betont, in den verschiedensten Formen und selbst mit Einschluß städtischer Beamten und Arbeiter bis zu den Sackträgern, Korn- und Weinmessern und anderen. Der Strom habe „nordwärts den Anschluß an die See in der Richtung nach Brügge, Antwerpen und London über Dordrecht, ebenso wie über die Yssel und die Zuidersee in der Richtung auf den europäischen Norden und die Ostsee vermittelt“.

Aber schon im Laufe des 14. Jahrhunderts wurde der an der Stadt vorbeifließende Rheinarm immer seichter, so daß im Jahre 1372 die Zollerhebung von Neuß nach Zons verlegt werden mußte, da der Schiffsverkehr mehr und mehr die an Neuß unmittelbar vorbeiführende Wasserstraße mied.

Nachdem dann die Stadt 1475 durch die Belagerung Karls des Kühnen von Burgund im Brennpunkt der europäischen Geschehnisse gestanden hatte, bestätigte Kaiser Friedrich III. 1475 die Neußer Privilegien und Zollvergünstigungen und ihre Rechte und Pflichten als Hansestadt; sie durfte den Reichsadler im Wappen führen. Auch verlieh er in Anerkennung der tapferen Abwehr der Stadt das Recht, den Rhein wieder an der Stadt vorbeizuleiten. Diese Aufgabe ging zwar über die Mittel der Stadt hinaus. In der Folgezeit trat Neuß in der Personen- und Güterschifffahrt des Niederrheins mit seinen Handels- und Lagermöglichkeiten und seinem vielseitigen Gewerbe immer mehr in Erscheinung, und man rechnete beispielsweise bei der Größe von Schiffsgefäßen mit dem sogenannten „Neußer Nachen“. In diesem Zusammenhang sei auch an die „Vogtfahrt“ oder auch das „Var“ – die *vectura navium infra Coloniam et Nussian* –, die Schifffahrt zwischen Neuß und Köln erinnert.

Wenn auch die Stadt gegenüber ihrem Landesherrn, dem Kölner Kurfürsten, die vollkommene politische Selbständigkeit nicht erreichen konnte, so waren diese Landesherrn aber vielfach bemüht, die wirtschaftlichen Kräfte der Stadt zu fördern oder sich auch wirtschaftliche Rechte abkaufen zu lassen. So hielt der Kurfürst Maximilian Franz, Sohn der Maria Theresia, Erzbischof von Köln, in den Jahren 1781, 1785 und insbesondere in einem Schreiben vom 1. Mai 1787 den Rat der Stadt nachdrücklichst an, sich ihrer Hafenumöglichkeiten und deren wirtschaftlicher Bedeutung bewußt zu bleiben und die Schaffung einer guten Wasserstraßenverbindung nicht zu vernachlässigen. Es ist zwar nicht zu verkennen, daß im kurkölnischen Kleinstaat wirtschaftliche Energien nicht besonders zur Geltung kommen konnten. Das Schreiben an Bürgermeister, Schöffen und Rat der Stadt Neuß lautet:

„Liebe Getreuen! Unterm 6ten und 27ten vorigen Monats haben Wir euch bereits zu erkennen gegeben, daß es Uns zum Vorzüglichen Wohlgefallen gereichen würde, wenn ihr zur Anlage der, auf dem Erftkanal dienlichen Schleuße, die erforderlichen Maßregeln nehmen, und zu dem Ende euch mit der Jülich-Bergischen Regierung und Hofkammer zu Düsseldorf in den nötigen Unterhandlungen einlaßen würdet. Nun erfahren wir äußerlich, Jedoch zuverlässig, daß auch die Stadt Köln zur Anlegung eines Havens alle Vorkehrungen zu treffen, bereits im Werke seye; Da nun dessen Fertigung känntlich der Aufnahme des eurigen einen merklichen Nachtheil zufügen dürfte: So wird es das Wohl der eurer Obsorge anvertrauten Stadt um somehr erfordern, jetzt mit obgedachter Düsseldorfer Hofkammer den Abschluß der Unterhandlungen, so viel immer thünlich zu beschleunigen.“

Im unverhofften Fall jedoch, daß diese sich gänzlich fruchtlos zu zerschlagen Gefahr laufen sollten; wird es rathsam seyn, auch dahin bedacht zu nehmen, ob nicht alsdann der Kanal ganz auf hiesig-kurkölnischem Boden geführt, und daselbst die Schleuße /: sollten auch dessen Anlagen mit einigen mehreren Kostenaufwand verknüpft seyn müssen :/ alsdann unweigerlich angelegt werden könnte? Ueber ein so als anderes erwarten Wir mitehesten eure pflichtmäßige gutachtliche Berichts Erstattung, und Versuchen Uns gnädigst, ihr werdet bei Gelegenheit dieses für die Aufnahme der Stadt so wichtigen Geschäfte durch Mangel an gehörigem Eifer euch den Vorwurf, einen so ansehnlichen Vortheil vernachlässigt zu haben, nicht wollen zu Schulden kommen laßen. Sind euch übrigens mit Gnaden gewogen.“

Unter diesem letzten Kurfürsten war schon der Plan der Schiffbarmachung der Erft ausgearbeitet worden, um wieder eine brauchbare Verbindung zum Rheinstrom zu schaffen. Mit den Erdarbeiten war begonnen worden, aber infolge der Meinungsverschiedenheiten im Stadtrate über die Durchführbarkeit der verschiedenen Vorschläge wurden die Arbeiten wieder eingestellt.

Als dann in der napoleonischen Zeit die Stadt Neuß mit dem linken Rheinufer Frankreich einverleibt wurde, ergab sich für die Verkehrs- und Wirtschaftssituation der Stadt und des Hafens wieder eine neue Lage. In der französischen Zeit waren für Neuß die Kanalpläne und Kanalbauten Napoleons von Bedeutung. Diese hätten, wären sie endgültig verwirklicht worden, eine starke Auswirkung in der Wirtschaft und insbesondere der Hafentwicklung gezeigt, darüber hinaus im gesamten niederrheinischen Raume. Napoleon hatte 1808 von Neuß-Grimlinghausen, vom Rhein aus, mit dem Bau eines „Nordkanals“ – „Grand Canal du Nord“ – begonnen, der über Viersen, Venlo, die Maas nach Antwerpen führen sollte. Den Entschluß hierzu hatte er schon am 28. Juli 1803 als Konsul gefaßt. Die Gesamtlänge des Kanals sollte etwa 200 km betragen, von denen 53 km auf die Strecke von Neuß bis zur Maas entfielen. Napoleon hatte diesem seinem Projekt so großen Wert beigelegt, daß er persönlich den Niederrhein, auch die Stadt Neuß, aufgesucht hatte, um die zweckmäßige Trasse festzulegen. Mit dem Zusammenbruch der napoleonischen Pläne in Rußland wurden auch die Kanalbauten von Neuß nach Venlo eingestellt, in die mehrere Millionen Goldfrancs investiert worden waren. Zeitweise ist dieser Kanal von Neuß bis Neersen mit kleinen Schiffen befahren worden, nachdem 1823 der Rheinische Provinziallandtag seine Schiffbarmachung beschlossen hatte. Gustav Georg Stinnes, ein Bruder von Matthias Stinnes, ließ den Kanal vertiefen und pachtete ihn für 18 Jahre in der Hauptsache zum Kohlentransport nach Kaarst, Schiefbahn und Neersen, wo er Lagerplätze für Kohle angelegt hatte. Diese Schifffahrt wurde am Michaelistag 1847 dann endgültig eingestellt.

Es wird sich heute schwer beurteilen lassen, welchen Einfluß die tatsächliche Verwirklichung des Kanalplanes auf die Stadt Neuß, ihren Hafen und die Wirtschaft des Neußer Raumgebietes gewonnen, welche Entwicklung insbesondere die Industrialisierung des Neußer Raumes genommen hätte. Einen stärkeren internationalen Zug hätte diese Wirtschaft in der damaligen Zeit sicherlich erfahren.

Eine neue und endgültige Entwicklung in der Neußer Hafenwirtschaft setzte ein, als nach den Niederlagen Napoleons das linke Rheinufer im Jahre 1814 endgültig an Preußen kam. 1817 befuhren erstmalig Dampfschiffe den Strom zu Berg, Engländer und Holländer waren die wagemutigen Unternehmer. 1826 wird, von der benachbarten Kölner Handelskammer ausgehend, die erste Dampfschiffahrtsgesellschaft am Rhein gegründet, und 1827 begann der Dampfer „Concordia“ den Personen- und Güterverkehr zwischen Köln und Mainz. 1836 wird in der Nachbarschaft, in Düsseldorf, die Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet.

Die Stärke der Stadt in den 2000 Jahren ihres Bestehens lag in der Gunst ihrer Lage im Herzen Westeuropas und am verkehrsreichsten Strom dieses Erdteiles. Diese Verkehrssituation mußte dazu führen, daß ein guter Teil des Weltverkehrs an ihren Mauern vorbeiführte und das wirtschaftliche und kulturelle Leben der Stadt befruchtete. Hierbei war besonders wichtig für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Stadt deren Lage zu den westeuropäischen Nachbarländern, von denen besonders mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts die technischen und wirtschaftlichen und organisatorischen Neuerungen nach Westdeutschland kamen und hier aufgegriffen wurden. Der Rhein und die nur 300 km Wasserentfernung von der Nordsee lenkten das wirtschaftliche und verkehrsmäßige Denken der Stadt zur Nordsee, zu den Meeren und zu entfernteren Weltwirtschaftsräumen.

In den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde von der Stadt der an ihr seit dem 15. Jahrhundert vorbeiführende Erftkanal bis zu seiner Mündung in den Rhein zum Hafen ausgebaut, nachdem der Entschluß hierzu bereits am 21. Dezember 1818 gefaßt, und die Genehmigung für die Durchführung erteilt war. Dieser erste größere Ausbau der Neußer Hafenanlagen geschah in der Zeit von 1835 bis 1837. Der Entschluß der Schiffbarmachung der Erft, von der Erftbrücke am Hessentor bis zur Mündung in den Rhein, scheint auch durch die Duisburger Pläne der Kanalisierung der Ruhr beeinflusst worden zu sein. Auch von dieser Stadt hatte sich der Rhein abgewandt, und erst durch die Kanalisierungsarbeiten von 1820 bis 1830 gewann die Stadt den Rheinanschluß zurück. Der Ausbau der Hafenanlagen der rheinischen Städte setzte insbesondere in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein, nachdem die Bedeutung der Wasserstraße für die Entwicklung des Verkehrs wieder erkannt war. Es war die gleiche Zeit, in der der Ausbau der großen Durchgangslandstraßen erfolgte und eine stärkere Verkehrsentwicklung den Ausbau von Wasserstraßen herbeiführte. Gerade die Zeit vor dem Aufkommen der Eisenbahnen machte sich hier bemerkbar.

Die preußische Zollreform aus dem Jahre 1818, die Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte von 1831 – die Verhandlungen hatten nach dem Wiener Kongreß von 1816 bis 1831 gedauert –, des Verfassungsstatuts des Rheinstromes, einer Vereinbarung der Rheinanliegerstaaten über die Freiheit des Rheinstromes, seiner Häfen und Schifffahrt, mit einer internationalen Gerichtsbarkeit, begünstigten die Neußer Schifffahrts- und Hafentwicklung in besonderer Weise. Zu den in der Rheinschiffahrtsakte deklarierten Freihäfen zählte auch der Neußer Freihafen. Zwar befriedigte die Akte von 1831 nicht vollkommen, der Entschluß zu einer gründlichen Revision führte dann



Neußer Hafen

1868 zur revidierten Mannheimer Rheinschiffahrtsakte von 1868. Ihr ist allein die Schifffahrts- und Hafentwicklung am Rhein zu danken. Entgegen der Akte von 1831 bestimmte sie die Freiheit der Schifffahrt nicht nur für die Schiffe der Uferstaaten des Rheins und seiner Nebenflüsse, sondern für die Fahrzeuge aller Nationen. Sie brachte ferner die völlige Abgabefreiheit der Rheinschifffahrt und bestimmte, daß alle zur Rheinschifffahrt gehörenden Schiffe und alle vom Rhein herkommenden Holzflöße auf jedem ihnen beliebigen Weg durch niederländisches Gebiet in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren können.

Bedeutende Erweiterungen der Neußer Hafenanlagen waren um die Jahrhundertwende notwendig, nachdem bereits ein weiterer Ausbau in den Jahren 1881 und 1883 erfolgt war. Es begann nun der Ausbau zum Handels- und Industriehafen. Die Anschwemmungen des Rheins boten nun Gelegenheit zur großzügigen Erschließung weiten Industriegeländes und zur Anlage moderner, nebeneinanderliegender Hafenbecken in einer klassischen hafentechnischen Form und Weise.

Diese nebeneinander in Gabelform liegenden Hafenbecken gaben die Möglichkeit der zweckmäßigen und großzügigen Ansiedlung von Industrieunternehmungen. Die grundlegenden Pläne für den endgültigen Ausbau waren im Jahre 1903 aufgestellt worden, womit auch für die Stadtentwicklung ein neuer Abschnitt einsetzte. Es begann damit der Ausbau der Hafenanlagen zum Handels- und Industriehafen. Die Stadtverwaltung erkannte den Wert und die ungeheure Bedeutung des ihr zur Verfügung stehenden Hafengeländes und schuf der Industrie eine Möglichkeit, sich günstig unter Ausnützung aller Verkehrsmöglichkeiten anzusiedeln. Von der Wirtschaft

wurde die besonders verkehrsgünstige Lage der Stadt und ihres Hafens ebenfalls erkannt, und um das Jahr 1900 begann die Ansiedlung bedeutender industrieller Unternehmungen im eigentlichen Hafengebiet. Heute gruppieren sich über 100 Unternehmungen um diesen Hafen und geben ihm das Gepräge des niederrheinischen Industriehafens. Die verschiedenen Hafenbecken wurden in der Folgezeit mit neuzeitlichen Hafenwerkzeugen zum Umschlag ins Binnenschiff, ins Seeschiff, auf Bahn und Kraftwagen und umgekehrt ausgerüstet. Regelmäßige Verschiffungsgelegenheit verbindet sodann den Hafen mit den Nord- und Ostseehäfen – und damit mit allen Teilen der Welt –, ferner mit dem gesamten deutschen und europäischen Wasserstraßennetz. Günstige Verkehrsmöglichkeiten bestehen mit dem nächstliegenden rheinisch-westfälischen Industriegebiet, dem Gladbach-Rheydter und Aachener Wirtschaftsraum, mit Süddeutschland, Österreich, Frankreich, den Beneluxländern und der Schweiz. Breite Fahrstraßen führen über die Rheinbrücken in das rechtsrheinische Industriegebiet und zu den Autobahnen. Das große stadteigene Industriegelände ist in der Folge mit Ferngas, Strom- und Wasser- sowie Bahnanschlüssen und Verkehrsstraßen versehen worden. Das noch verfügbare Industriegelände im Hafen beläuft sich heute noch auf 1,5 Millionen qm. Nahezu alle Industriezweige der Stadt sind Anlieger der Hafenbecken.

An umgeschlagenen Gütern sind insbesondere zu erwähnen: Kohlen, Koks, Braunkohle, Zement und Zementwaren, Chemikalien, Düngemittel, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen, Zink, Blei, Kies und Sand, Baumwolle, Hanf und Hanfwaren, Getreide, Mehl und Müllereierzeugnisse, Ölsaaten, Öle und Futtermittel, Holz, Holzzeugmasse, Lumpen, Papier, Petroleum, Benzin, Reis, Kaffee, Wegebaumaterialien, Zinkwaren und anderes mehr.

Die Kaianlagen haben eine Gesamtlänge von 17,5 km. Dem öffentlichen Hafenbetrieb dienen 4 Lagerhäuser mit 20000 qm Lagerfläche; der privaten Wirtschaft gehören 36 Lagerhäuser mit 105000 qm Lagerfläche, 17 Siloanlagen und Getreidespeicher mit 100000 t Fassungsvermögen, 65 Öltanks und Bunkeranlagen.

An Umschlaganlagen zählt der öffentliche Hafenbetrieb 16 Kräne und Verladebrücken mit einer Tragfähigkeit von 1500 bis 20000 kg und einen Waggonkipper; die private Wirtschaft verfügt über 24 Kräne und Verladeanlagen mit einer Tragfähigkeit von 750 bis 5000 kg, 18 Becherwerke, Band-, Saug- und pneumatische Förderanlagen, 4 Mineralöl- und 4 Speiseölverladeanlagen. Die Zahl der ankommenden und abgehenden Schiffe beträgt jährlich etwa 12000.

An dem Gesamtgüterverkehr im Neußer Hafen ist z. Z. die Schifffahrt mit 1,3 Millionen t, die Eisenbahn mit 1,2 Millionen t und der Kraftwagen mit 0,8 Millionen t jährlich beteiligt. Der Güterdurchlauf liegt damit beachtlich über den Höchstziffern der Vorkriegszeit.

Den Verkehr zwischen Bundesbahn, Hafen und Industrie vermittelt die Städtische Ring- und Hafenbahn (Kleinbahn der Stadt Neuß), eine Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs, die im Jahre 1904 in Betrieb genommen wurde. Die Bahn ist in den Deutschen Eisenbahngütertarif eingebaut mit der Bestimmungs- und Tarifstation Neuß-Hessentor. Die Gleislänge beträgt rd. 97 km. 80 Industriefirmen sind durch Privatgleisanschlüsse an die Städtische Ring- und Hafenbahn angeschlossen. Außerdem bestehen 8 öffentliche Freiladestellen und 21 Industrieladestellen. Es hat sich in der neueren Verkehrsentwicklung gezeigt, daß die Massengutwirtschaft für den Transport ihrer Güter auf das Schiff und die Hafenwirtschaft mit all ihren Hilfsmaßnahmen angewiesen ist. Ein besonderes Merkmal des Neußer Hafens, wie überhaupt der Niederrheinhäfen, ist der direkte Rheinseeverkehr, das heißt, Seeschiffe können den Neußer Hafen unmittelbar anlaufen. Seine Bedeutung wird für die Zukunft noch wirkungsvoller werden, da der Neußer Hafen nur 250 km Wasserweg von Rotterdam entfernt liegt. Diese Rheinseeschifffahrt hatte bereits einmal, und zwar bis zum 12. und 13. Jahrhundert eine Bedeutung, sie kam dann aber erst nach Jahrhunderten in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts wieder auf, als die Technik die entsprechenden Schiffsgefäße geschaffen hatte. Die neuerliche technische Entwicklung hat diese Entwicklung weiter gefördert, vor allem, nachdem der Dieselmotor Verwendung gefunden hat. Die Rheinseeschiffe entfalten eine Tragfähigkeit bis zu 3000 t und verbinden den Niederrhein mit den Ostseestaaten, England, Spanien, Portugal und dem Mittelmeer. In diesem Zusammenhang ist überhaupt der Hafenverkehr mit den Rheinmündungshäfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam beachtlich, der 1954 38 v. H. des ganzen Hafenverkehrs ausmachte, und zwar mit Rotterdam 289000 t (davon Zufuhr 265000 t), Antwerpen 54000 t (48000 t), Amsterdam 24000 t (18000 t).

Die tragende Säule der Neußer Wirtschaft ist der Hafen als Wirtschaftskörper mit seinem alten traditionellen und qualifizierten Charakter als der niederrheinische Industriehafen in enger Verknüpfung mit dem naheliegenden rheinisch-westfälischen Industrieraum und dem bedeutenden linksrheinischen Industriegebiet mit seinen reichen Stein- und Braunkohlenschätzen und seiner hochentwickelten vielseitigen Industrie. Die andere tragende Kraft des Neußer Raumes ist der Rhein und das hervorragende Straßen- und Schienennetz. Trotz der verwirrenden Fülle der verschiedenartigen wirtschaftlichen Unternehmungen im Neußer Raumgebiet ist diese Wirtschaft klar in sich gegliedert und differenziert. Sie verleiht der Stadt durch ihre Vielseitigkeit eine Krisenfestigkeit, die sich besonders in den kritischen Wirtschaftsjahren von 1930 bis 1932 gezeigt hat. Aber trotz der Vielseitigkeit ist ein organisches Wachstum festzustellen und die Verbreiterung und Verästelung der Neußer Wirtschaft hat sich in den Jahren nach 1945 systematisch fortgesetzt, wurde aber auch von der Verwaltungsseite her systematisch unterstützt, um vor allem auch neue Beschäftigungsmöglichkeiten für die weibliche Bevölkerung zu schaffen. Der Anteil der Frauen an den Erwerbspersonen lag in Neuß bedeutend niedriger als der Reichsdurchschnitt, eine Erscheinung, die wohl auf die günstigen Einkommensverhältnisse zurückzuführen ist, die bewirkten, daß kein derartiger Zwang zur Frauenarbeit bisher bestand wie an anderen Orten. Aber nach 1945 hat sich die textile Seite der Neußer Industrie, insbesondere die Konfektion, weiterentwickelt, stark beeinflußt durch Unternehmungen, die aus dem Osten des Reiches gekommen sind. Auch werden sich Wechselwirkungen zu dem nahen M. Gladbacher und Rheydter Textilraum in günstiger Weise geltend machen.

Die Grundlinien der zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt sind gegeben durch die schicksalhafte Verbundenheit mit dem Rheinstrom und die Wechselbeziehungen mit den nahe gelegenen Wirtschaftsräumen und eine intensive Verbundenheit mit den Rheinmündungshäfen als Im- und Exporthäfen der Neußer Wirtschaft. Dazu zeichnen sich gerade die Verhältnisse auf nationaler wie auch zwischenstaatlicher Verkehrsbasis ab und zeigen insbesondere die wesentlichen Gesichtszüge der Neußer Hafenvirtschaft.

Der Neußer Hafen ist jetzt und in der Zukunft weitgehend an den Annäherungsbestrebungen der demokratischen Länder Europas und wirtschaftlichen Gebiete interessiert, an den Liberalisierungstendenzen im zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehr, an der Überwindung der Handelsrestriktionen und der Wiederherstellung der freien Konvertibilität der Währungen. Ein monetärer Mechanismus muß die Güter- und Geldströme von Land zu Land leiten und ordnen, er wird erst der rheinischen Hafenvirtschaft und ihrer Industrie die alte Blüte und die früheren Hafenumschlagsziffern wiederbringen.

Ein wichtiges Problem für die Stadtverwaltung ist und bleibt für die Zukunft die richtige und in die Breite gehende Lenkung der stetigen Neußer wirtschaftlichen Entwicklung und der damit verbundenen Bevölkerungsvermehrung. Die Bevölkerungsziffer betrug 1939 etwa 59000 Einwohner, sie wird Ende 1955 etwa 80000 betragen. Es lassen sich seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts in der Bevölkerungsentwicklung der Stadt drei Perioden verfolgen, wovon die nachhaltigste mit der industriellen Entwicklung seit dem Jahre 1905 beginnt und eng mit dem großen Ausbau der Hafen- und Bahnanlagen der Stadt und ihren sonstigen industriefördernden Maßnahmen zusammenhängt. Diese letzte Entwicklung hält heute noch an und zeigt vortrefflich die Wirkung des industriellen Agglomerationsfaktors. Die Stadt hat seit 1925 den stärksten Zuwanderungsgewinn von allen westdeutschen Städten mit aufzuweisen. Sie verdankt diese Entwicklung zweifelsfrei der Dynamik ihrer eigenen Wirtschaftsgrundlagen.

Die Stadt hat dabei einen besonderen Hafentyp, den Industriehafen, entwickelt, der sich in dem ganzen Wesen der Stadt in all ihren wirtschaftlichen, technischen und verwaltungsorganisatorischen Maßnahmen bemerkbar macht und sich bei keiner einzigen westeuropäischen Stadt in diesem Ausmaße und dieser Bedeutung wiederfindet. Auch ist die enge Verbindung der Stadt mit der Verkehrswirtschaft und hier vor allem wieder mit der Binnenschifffahrt eine einzigartige. Sie hat dazu weit mehr als andere Städte in das Wirtschaftsgeschehen hereingeführt. Das letztere ist auch bei der von der Stadt betriebenen öffentlichen Wirtschaft, der Versorgungs- und Verkehrsbetriebe, der Wasser-, Gas- und Stromversorgung zu beobachten und bei dem Betrieb der öffentlichen Personenverkehrsmittel, wie Straßenbahn-, Obus- und Omnibusunternehmen. Die neuzeitliche industrielle Entwicklung hat auch nach 1945 angehalten und sogar eine starke Verbreiterung gefunden. Diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen, sie wird auch zukünftig weitgehend durch die günstige Verkehrslage im Westen des Landes und zu den bedeutenden westdeutschen und westeuropäischen Großstädten bestimmt. Dabei muß es Aufgabe der Verwaltung der Stadt sein und bleiben, gemeinsam mit den vorhandenen wirtschaftlichen Kräften die Gestaltung ihrer Wirtschaft zu beeinflussen und zu fördern. Ausgehend von der Grundbasis, dem Hafen, der mit seinem ersten Hafenbecken bis zum Marktplatz der Stadt führt, bewußt ihrer alten Kultur- und Wirtschaftstradition, ihrer arbeitsfreudigen Bevölkerung, sind die großen Aufgaben einer städtebaulichen Entwicklung, die all diesen Erfordernissen Rechnung zu tragen hat, zu fördern und zu pflegen. Auf diese Weise wird man den wertvollen und starken wirtschaftsbildenden Kräften der Stadt, ausgehend von ihrem Rhein- und Seehafen, am wirkungsvollsten gerecht.

Mit freundlicher Genehmigung des Verfassers entnommen aus der Festschrift

„Neuß“ für die Jubiläen des Jahres 1950



Luftaufnahme vom Neußer Hafengebiet